



# BOURGES : FORMATION ET TRANSFORMATION SUBURBAINES

*(milieu 1<sup>er</sup> siècle - début 21<sup>e</sup> siècle)*

JACQUES TROADEC

*« ... sur ce qui avait été pendant des siècles la plaine inondable de la Seine et une zone de pâturages, puis, au-delà, sur les dernières ondulations du plateau de Villejuif, on jouissait d'une vue incomparable, sinon très belle, du moins fort instructive : car, durant les six années de mon séjour en ce secteur banlieusard, j'ai eu tout loisir de voir les bulldozers raser une bonne partie de la réalité existante et surgir à la place une sorte de monde nouveau, généralement moins humain que lunaire. »*

**[QUILLIET 1991 : 9]**

ISSN 2725-0504 Tr@verses  
(Moulins-sur-Céphons)

...

Mes remerciements vont tout particulièrement aux Archives municipales et communautaires de Bourges pour leur accueil et la disponibilité de son personnel, ainsi qu'aux Archives départementales du Cher.

Pour les relectures successives, j'exprime ma gratitude à Jean-François Babouin, Brigitte Boissavit-Camus et Nadine Rouquet.



Fig. 1  
Bourges. Vue aérienne (source Géoportail,  
photographie 2020).

A première vue, une *ville* est perçue comme un tout homogène, un aplat cartographique coloré (**Fig. 1**) ; au second regard, disons celui du marcheur, les divisions, voire les tensions internes se devinent [RONCAYOLO 1990 : 33-34]. Les caractères formels observables au sein du territoire urbain résultent de fonctions sociales et économiques à l'œuvre. Les parties distinctes d'une ville, de quelque façon qu'on les nomme (centre ancien, quartiers, faubourgs, banlieues, zones d'activités...), se forment et se transforment à rythme différent selon des choix *politiques* et des manières *d'habiter* jamais complètement explicites, contraints par un état antérieur - héritage bâti et parcellaire.

Pendant dix-huit siècles, ont été maintenues stables à Bourges, comme dans la plupart des villes historiques, les limites de l'espace urbanisé et celles du territoire urbain. D'un processus engagé depuis la période de première industrialisation au 19<sup>e</sup> siècle, accéléré après la Deuxième Guerre mondiale, résultent la dissémination et la dislocation de l'espace urbanisé ; à tel point que *ville* serait devenu un « archaïsme lexical » selon la formule de Françoise Choay [CHOAY 2006 : 151]. A Bourges comme partout ailleurs, en optant pour l'étalement urbain diffus et continu au détriment de terres agricoles et d'espaces naturels, services de l'Etat, urbanistes et élus locaux ont libéré les projets d'aménagement des contraintes de la ville ancienne, *compacte* et *fermée*, mais au prix de conséquences sociales, économiques et environnementales devenues pesantes.

## POURQUOI PORTER ATTENTION AUX ESPACES SUBURBAINS ?

« Une ville est un cercle. Mais ce qui est expulsé hors de ce cercle ne l'encercler-t-il pas ? » [CASTELLIN 2012 : 22]

Traditionnellement une limite explicite - un rempart - distinguait la ville médiévale enclose et ses faubourgs extérieurs. Dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, apparaissent hors limite de la ville des quartiers nouveaux dont les caractères urbains se distinguent radicalement de ceux du centre ancien ; le démantèlement du rempart, cette clôture « caractère fondamental de l'espace urbain du Moyen Âge » [CHOAY 2011 : 23], est alors accompli. La nouvelle forme de ville tient à l'irruption de l'idée selon laquelle l'extension urbaine est potentiellement *illimitée* et les sols indifféremment *disponibles*. En rapide et constante mutation, les espaces suburbains témoignent de l'énergie de la ville et des modes de mise en œuvre du territoire urbain. Les dispositifs économiques et politiques qui concourent à la double mutation urbaine

et territoriale n'en ouvrent pas moins de dangereuses contradictions. L'éclatement et le fonctionnalisme seraient « les deux termes qui résument la révolution de l'espace » [CHOAY 2011 : 51]. Dès la première séquence d'industrialisation du site de Bourges, les quartiers ouvriers débordent la ville ancienne et rompent brutalement avec le tissu urbain hérité du Moyen Âge [BERARD *et al.* 1973 : 61-62]. Comparativement au centre ancien d'une ville « la périphérie constitue une autre forme de sédimentation, où le rural transparaît sous l'urbain ... elle est peut-être plus importante à étudier parce que plus fragile » [HUET 1998, cité dans COLLECTIF/b] ; le caractère hétérogène des espaces suburbains composés « d'usages très variés du sol et de l'espace, pour des fonctions multiples, y compris encore rurales » [GAUTHIEZ 2003 : 38], participe de cette fragilité.

Les lentes transformations qui affectent le site de Bourges et son territoire immédiat jusqu'au terme du dix-huitième siècle ne bouleversent pas fondamentalement la structure urbaine d'origine antique (**Fig. 2**). L'*Avaricum* gallo-romaine du 1<sup>er</sup> au 3<sup>e</sup> siècle occupe un espace centré autour du *noyau urbain* où se trouvent rassemblés les monuments majeurs – religieux et civils – de la ville antique. Une couronne urbaine, ou *couronne centrale* résidentielle, s'intercale entre ce noyau originel et une *couronne suburbaine* étendue jusqu'aux cimetières de la ville, limites du territoire urbain [HERVE 2007 : 348]. Les fortifications, celle du 4<sup>e</sup> siècle puis celle du 12<sup>e</sup> siècle, ne troublent pas ce mode de spatialisation maintenu jusqu'au début du 19<sup>e</sup> siècle. C'est autour des années 1850 que la mise en œuvre d'une politique industrielle volontariste conduit au premier débordement de la ville ancienne (**Fig. 2**).

Cette structure urbaine reste utilisée pour l'analyse entreprise ici du développement de Bourges.

Selon une convention, le noyau urbain se rapporte au centre défini comme historique aujourd'hui [GAUTHIEZ 2003 : 32]. A Bourges, cela ferait correspondre le noyau urbain à l'étendue de la ville médiévale *intra muros* ; il paraît plus judicieux de distinguer pour cette étude, d'une part, un noyau urbain d'origine antique, et d'autre part, une couronne centrale formée au Moyen Âge, les deux constitutifs de la ville historique (ou ancienne) et contenus dans l'enceinte du 12<sup>e</sup> siècle. De ce fait, s'impose le choix restrictif d'une couronne centrale sans confusion avec la notion de *banlieue* extensive retenue par certains auteurs [GAUTHIEZ 2003 : 38-39 et COLLECTIF 1999c].

L'expansion urbaine, en accélération continue depuis la Seconde Guerre mondiale, mêle différents modes

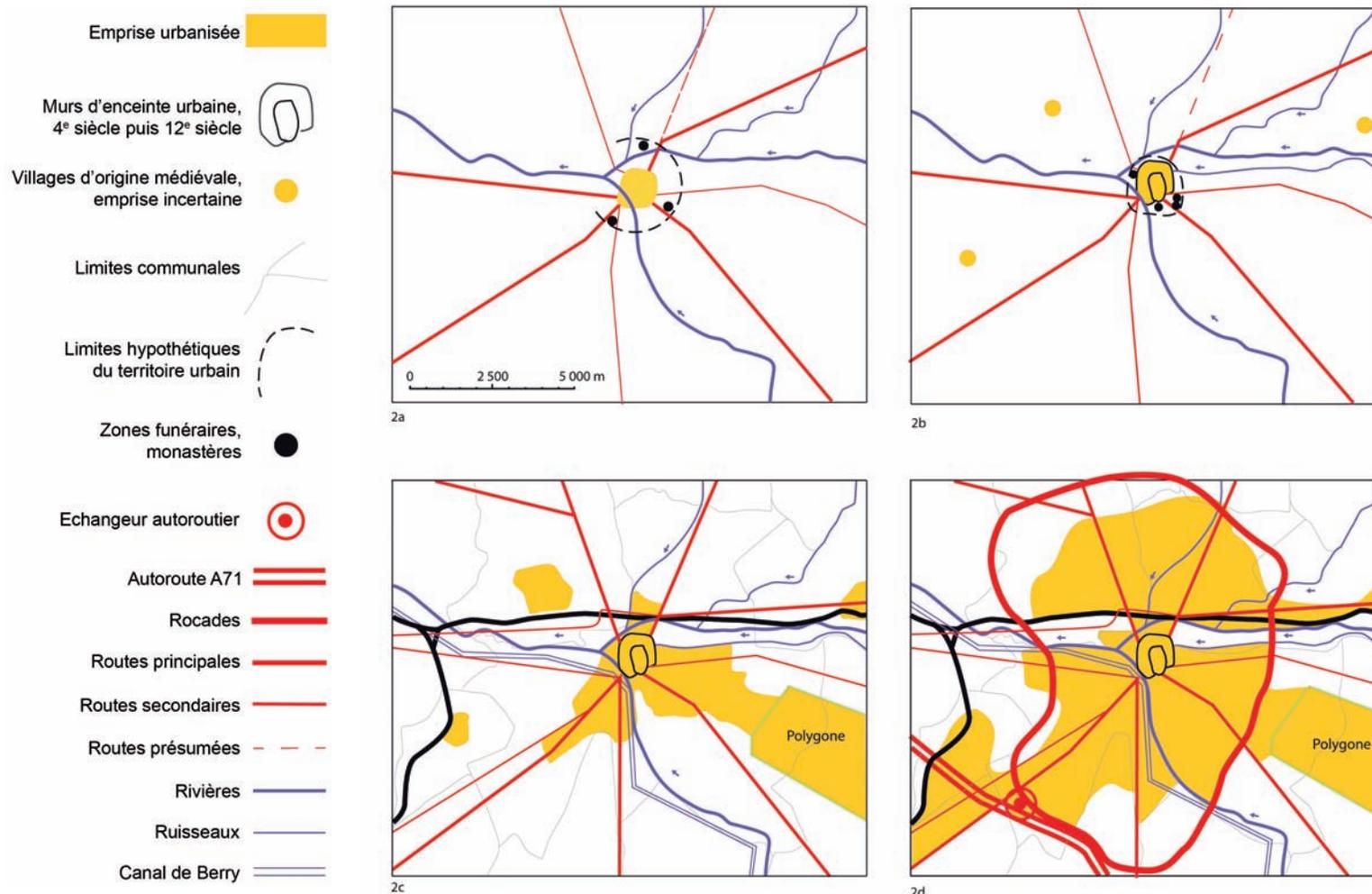


Fig. 2

Bourges. Formation et extension du milieu urbanisé, du 1<sup>er</sup> au 20<sup>e</sup> siècle (Trodec, Rouquet 2019). 2a : La ville antique, *Avaricum*, du 1<sup>er</sup> au 3<sup>e</sup> siècle ; l'emprise urbanisée couvre de 80 à 100 hectares. 2b : La ville fortifiée jusqu'au 18<sup>e</sup> siècle ; le *castrum* du 4<sup>e</sup> siècle, environ 25 hectares, est englobé dans l'enceinte du 12<sup>e</sup> siècle qui clôt une centaine d'hectares. 2c : La ville au seuil de la Deuxième Guerre mondiale ; après une première phase de réalisation d'infrastructures (1820-1840), l'implantation d'usines d'armement dans les années 1860 accélère l'extension urbaine. 2d : Etat de la ville au début du 21<sup>e</sup> siècle ; le territoire urbain est en permanente transformation depuis les années 1950.

d'architecture et d'aménagement, des densités variables d'occupation des sols, des reliquats de terres agricoles et d'espaces naturels en cours de raréfaction. Ateliers et usines, entrepôts, grands ensembles et zones pavillonnaires, équipements et infrastructures (canal, gare ferroviaire, aéroport, rocades, échangeur autoroutier), zones d'activités économiques : autant d'installations dévoreuses d'espace, commandées par les impératifs économiques, les choix politiques d'aménagement et les opportunités foncières. Les espaces suburbains, où domine un remplissage souvent discontinu et « progressif de l'espace par des formes qui ne sont ni rurales, ni urbaines, donc indéfinissables » [LOUISET 2011 : 50], constituent un entre-deux, ici où là qualifié de « tiers espace » [LOUISET 2011 : 50], un agrégat désordonné et étalé « magma urbain sans lieu, ni borne » [WACHTER 1998 : 147], difficile à définir au regard d'une conception territoriale reposant sur la distinction traditionnelle ville/campagne.

L'extension de l'emprise urbanisée transforme le territoire urbain jusque-là préservé, et rejoint la forme d'une *agglomération* développée au gré de la conquête des sols.

A quelles conditions se constituent les espaces suburbains contemporains, jusqu'à des limites mouvantes et floues ? Quel éclairage donner à la dynamique qui affecte la morphologie du territoire urbain et aux effets qui en résultent ? L'organisation et le devenir de la ville sont œuvres humaines soumises aux intérêts divergents voire antagonistes qui animent le monde social. Deux siècles de délibérations, de propositions et de décisions portées par les conseils municipaux révèlent les processus de régulation des tensions de la société urbaine, et l'effort tendu vers une synthèse acceptable, au moins pour un temps. Les projets, les attentes des édiles et leur démarche auprès des services de l'Etat, portent la trace d'une vision parfois explicite, plus souvent implicite de

la ville et du territoire communal. Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, la pénurie de logements a fortement contraint les choix d'aménagement tant l'urgence d'une réponse à la crise sociale s'imposait ; la construction de quartiers neufs, de *grands ensembles* édifiés à partir des années 1950, apparaît alors comme un recours. Une option qui pour une part majeure conduit à la crise urbaine ouverte dans la décennie 1970, crise à laquelle Bourges n'échappe pas. Par quelle vision de la ville et de son territoire ces choix furent-ils guidés ? Quelle en est l'évolution dans le temps au fil des équipes municipales ? Une approche critique de l'action des édiles est avancée ici comme condition préalable à la question urbaine si on admet « le rôle, alors désormais occulté, de l'aménagement de leurs territoires comme fondement des sociétés humaines » [CHOAY 2011 : 9].

Cette contribution est organisée selon trois dimensions d'analyse et de réflexion.

Le réseau de circulation au sein duquel le carrefour de Bourges prend place influe pour une part sur le développement urbain de la ville ; de ce point de vue, les adaptations du réseau routier et l'articulation des rues urbaines aux voies à moyenne et longue distance sont significatives de l'évolution économique et des pratiques urbaines.

L'emprise et les limites des formations suburbaines varient avec le temps ; elles marquent le rythme lent d'une évolution pendant près de vingt siècles, puis celui de la brutale mutation du territoire urbain dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle ; une mutation qui bouleverse l'idée même de ville et mérite un retour aux conditions de la première séquence d'industrialisation du site de Bourges.

Enfin, les caractères extensif et qualitatif de ces mêmes formations suburbaines, phénomène généralisé dans les pays industrialisés, pourraient avoir contribué à l'origine de la crise urbaine ouverte dans les années 1970. Dès lors, les conditions plus encore que les raisons des choix politiques des édiles berruyers portant sur l'aménagement du territoire urbain nécessitent le meilleur éclairage possible.

La démarche engagée consiste prioritairement à discerner les choix d'ordre politique et à favoriser une approche des conséquences formelles qui en découlent pour le territoire urbain, à définir et à localiser les éléments inscrits dans la longue durée topographique et morphologique. Priorité est ainsi donnée à l'analyse des délibérations des conseils municipaux pour la période contemporaine depuis la fin du 18<sup>e</sup> siècle ; les données

archéologiques sont sollicitées pour les périodes anciennes, et l'historiographie pour les contextes local, régional et national<sup>1</sup>.

## UN CARREFOUR DE VOIES

Etape, centre économique et de pouvoir, une ville se développe au sein d'un territoire environnant, un arrière-pays à l'étendue variable dont dépend originellement sa subsistance, et par la place qu'elle tient au sein d'un réseau urbain hiérarchisé. Le rayonnement d'une ville tient au volume et à l'intensité des flux captés par elle. L'attention accordée à l'adaptation et à l'entretien de l'infrastructure de communication est un indice du statut d'une ville au sein d'un réseau de voies régionales et à longue distance.

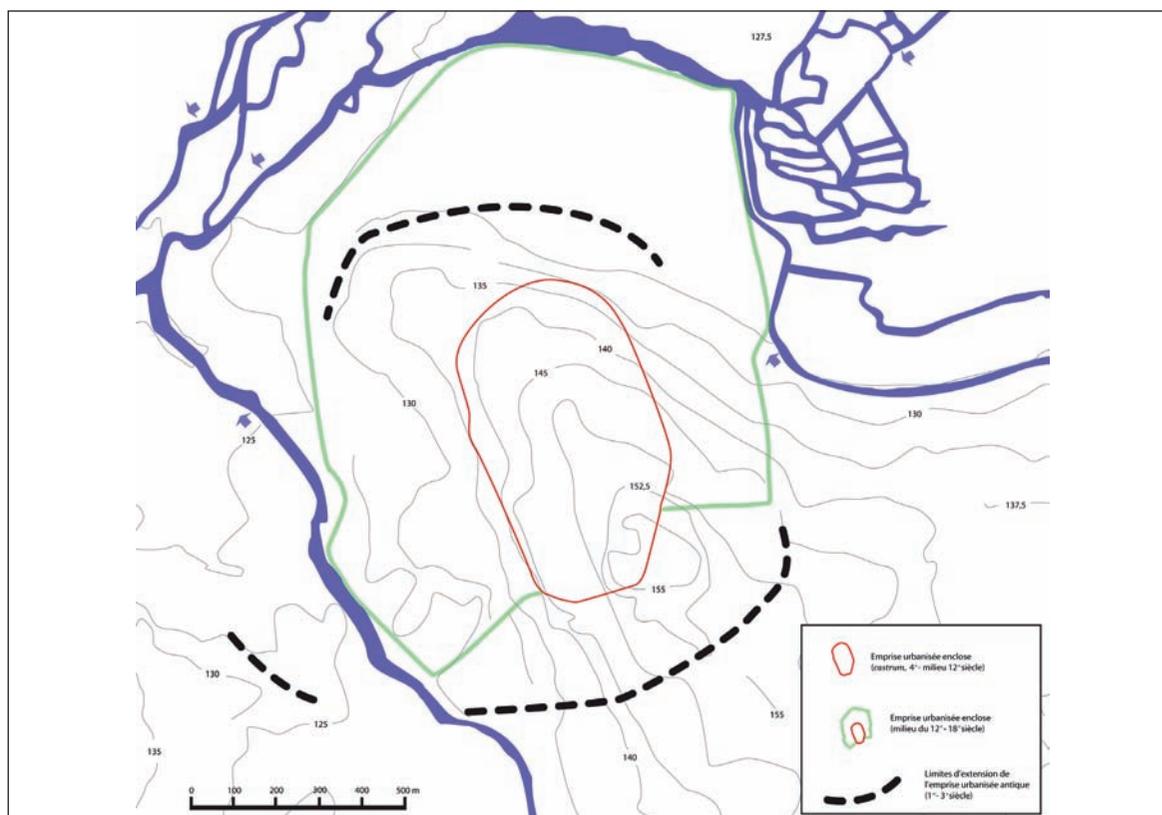
Les ressources du sol et du sous-sol de l'arrière-pays, la maîtrise de la métallurgie, firent du site de Bourges dans l'Antiquité une place économique, un marché et un carrefour bien avant la conquête romaine [CESAR, *Guerre des Gaules* : VII, 15 et 22] ; un réseau de communication reliait les places de production et d'échanges dans la Gaule celtique [CHEVALLIER 1976 : 30], réseau au moins partiellement réutilisé par le colonisateur romain. La topographie particulière du site de Bourges, dont les caractéristiques naturelles facilitent toute fortification (**Fig. 3**), influe fortement sur la disposition de la desserte routière de la ville pendant deux millénaires comme sur la forme des quartiers suburbains établis le long des voies principales.

## Origine et évolution du carrefour de voies

La mise en place d'une armature urbaine et d'une infrastructure routière nécessaires au contrôle, à la sécurité et à l'économie du territoire accompagne la conquête romaine (**Fig. 4a**). Le site de Bourges figure alors parmi les carrefours vitaux du dispositif de communication commandé par deux enjeux prioritaires : d'une part, l'accès rapide de l'approvisionnement et des

<sup>1</sup> Les archives municipales et communautaires de Bourges sont mentionnées « AMCB » dans les notes (les délibérations du Conseil municipal sont regroupées dans les sections D et W). Les données de fouilles archéologiques utilisées concernent principalement les périodes antiques et médiévales. Les archives (textuelles, planimétriques, iconographiques) sont en nombre et qualité permettant d'esquisser une vue d'ensemble à l'échelle urbaine seulement à partir du 15<sup>e</sup> siècle pour les archives écrites, mais avec de considérables lacunes. Le premier plan urbain, très succinct, est réalisé par Nicolas de Fer en 1705 ; le plan cadastral de 1816 quant à lui présente l'intérêt de fixer une organisation parcellaire héritée dans les grandes lignes de la fin du Moyen Âge pour le moins.

**Fig. 3**  
Bourges. Limites de l'emprise urbanisée, du 1<sup>er</sup> siècle au début du 19<sup>e</sup> siècle (TroadeC, Rouquet 2019, source TroadeC 1996 : plan n° 10). Le tracé des cours d'eau et celui des courbes d'altitude sont ceux de la ville actuelle. La ville ancienne étendue sur un léger promontoire dominait d'une vingtaine de mètres le réseau hydrologique. Les limites d'extension probable de la ville antique (1<sup>er</sup> - 3<sup>e</sup> siècle) sont projetées d'après les études archéologiques. Après la rétraction du milieu urbanisé à partir de la seconde moitié du 3<sup>e</sup> siècle, le *castrum* du 4<sup>e</sup> siècle maintient le noyau central de la ville antique. L'enceinte édifiée vers le milieu du 12<sup>e</sup> siècle englobe l'ancien *castrum* (ville haute) et les nouveaux quartiers industriels (ville basse).



troupes sur la frontière du Rhin - le *limes* -, et d'autre part la relation avec Lyon, capitale des Gaules, relais politique et administratif du régime impérial. Deux voies principales mettent *Avaricum* en lien direct avec quelques-unes des places urbaines majeures de la Gaule romaine. La première, une diagonale, mène au sud-ouest vers Limoges, et au nord-est vers Sens ; la seconde, une transversale, conduit vers l'est à Autun et vers l'ouest à Tours [BATARDY *et al.* 2000 : 110-116 ; CHEVROT 1992 : 33-36] (**Fig. 5**). Des voies secondaires complètent ce maillage routier<sup>2</sup>. Les rues urbaines principales sont connectées au réseau routier général : au nord, l'axe formé par les actuelles rue Gambon et avenue d'Orléans ; à l'ouest, celui des rues d'Auron et Jean-Jacques Rousseau ; au sud, celui de la rue Jean-Baffier et de l'avenue de Dun ; à l'est, celui des rues Edouard-Vaillant et Marx-Dormoy [TROADEC 1996 : 24-25]. Des formations suburbaines – maisons d'habitation, ateliers artisanaux, boutiques et entrepôts – prennent place le long de ces rues [RUFFIER 1989 : 37-44 ; TROADEC, ROUQUET 2015 ; ROUMÉGOUX 1991]. La fortification de la ville au 4<sup>e</sup> siècle comprend quatre portes ouvertes sur les voies principales maintenues en l'état. Au 9<sup>e</sup> siècle, des monastères, acteurs économiques de la cité, prennent en

charge la réalisation d'éléments d'infrastructure urbaine, telle la construction en pierre des ponts sur l'Yèvre, commandée par l'abbé de Saint-Sulpice [TROADEC 1996 : 32 et 33, 34, 40-42 ; TROADEC 2001 : 52 ; PREVOT, BARRAL y ALTET 1989 : 24]. L'édification d'un nouveau rempart au 12<sup>e</sup> siècle ménage une cinquième porte, au nord, ouvrant sur une route dont l'axe correspond à celui de l'actuelle rue Henri-Laudier [TROADEC 1996 : 44-46]<sup>3</sup> (**Fig. 6**).

Au Moyen Âge, la navigation fluviale concurrence sévèrement en plat pays les routes terrestres difficilement praticables ; ce moyen de circulation assure un transport rapide et sûr, pour un coût plus avantageux que celui pratiqué par voies de terre. A partir du 12<sup>e</sup> siècle, la place de Bourges devient une tête de pont pour la couronne de France dans sa conquête des territoires de l'ouest et du sud-ouest placés dans la mouvance de la couronne d'Angleterre ; puis, Bourges perd peu à peu cette importance stratégique à mesure de l'extension et de la consolidation de l'espace politique français [TROADEC 1999 : 27-51]. Le maillage routier terrestre se recompose depuis Paris, centre attractif et dominant du royaume à partir du 12<sup>e</sup> siècle, mais il reste généralement de

<sup>2</sup> Routes secondaires : vers Orléans par Neuvy-sur-Barangeon, Tours par Graçay, Clermont par Bruère-Allichamps, Nérès-les-Bains et Nevers par Nérondes.

<sup>3</sup> 16<sup>e</sup> siècle : ouverture de la porte Saint-Paul, au débouché de l'actuelle rue Fernault. 1683 : ouverture de la porte Saint-Michel, au débouché de l'actuelle rue du 95<sup>e</sup> de Ligne : Buhot de Kersers 1883-2 : 90 et 95.

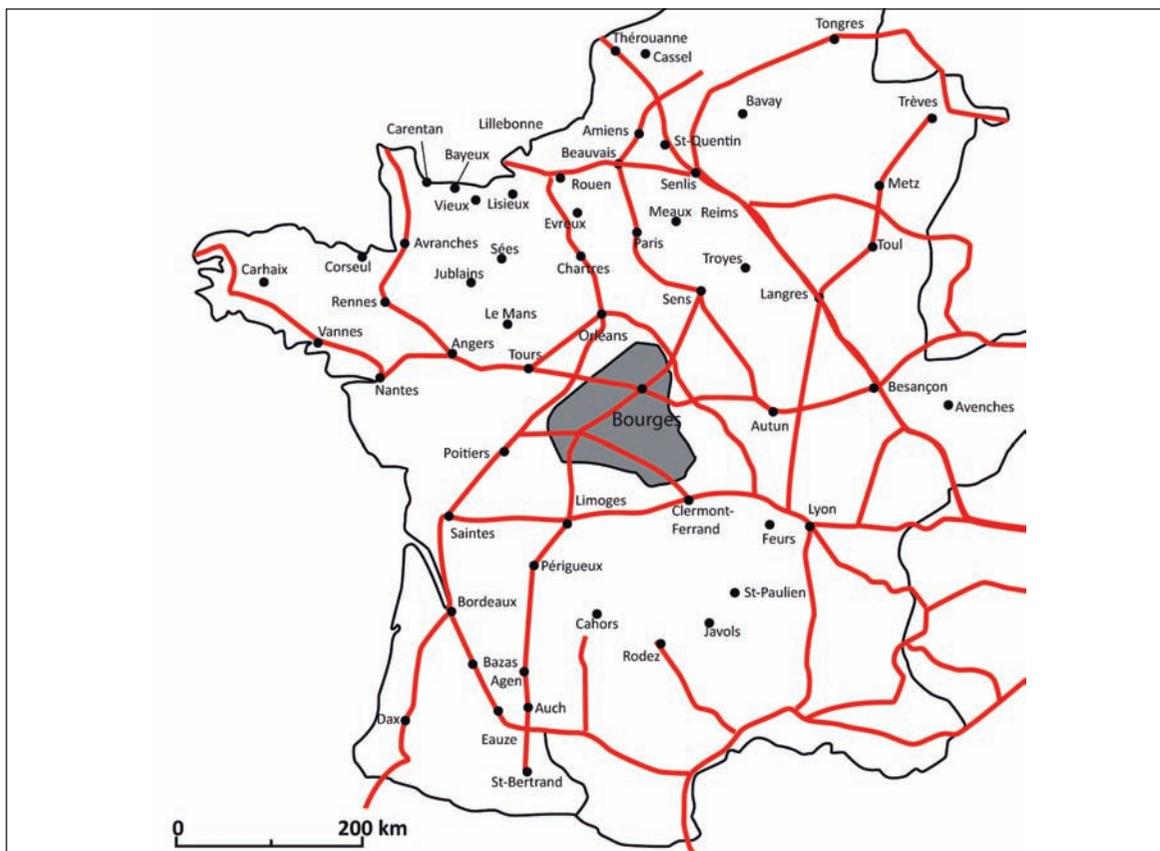


Fig. 4a  
Bourges, un carrefour routier en Gaule romaine  
(source Batardy, Buchsenschutz, Dumasy 2001 : 111).

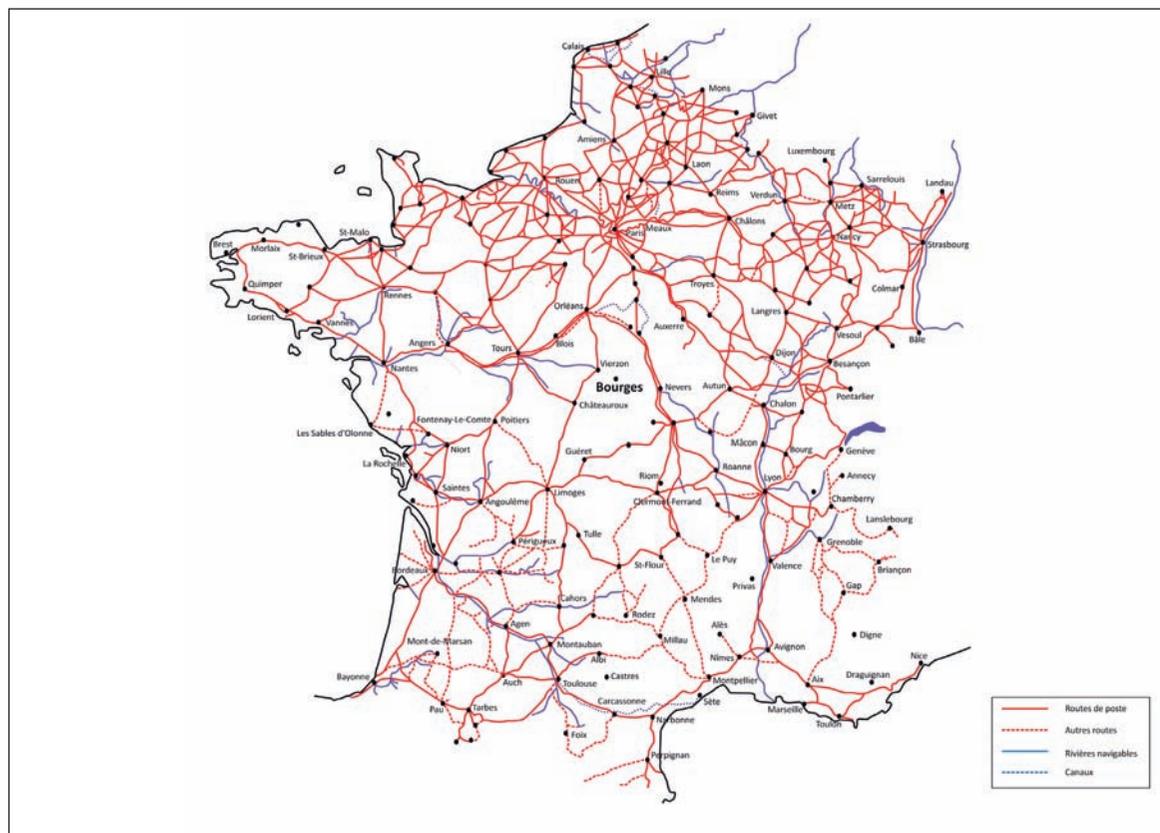


Fig. 4b  
Bourges, au sein du réseau de circulation français  
au 18<sup>e</sup> siècle (source Arbelot, Lepetit 1987 : 15).

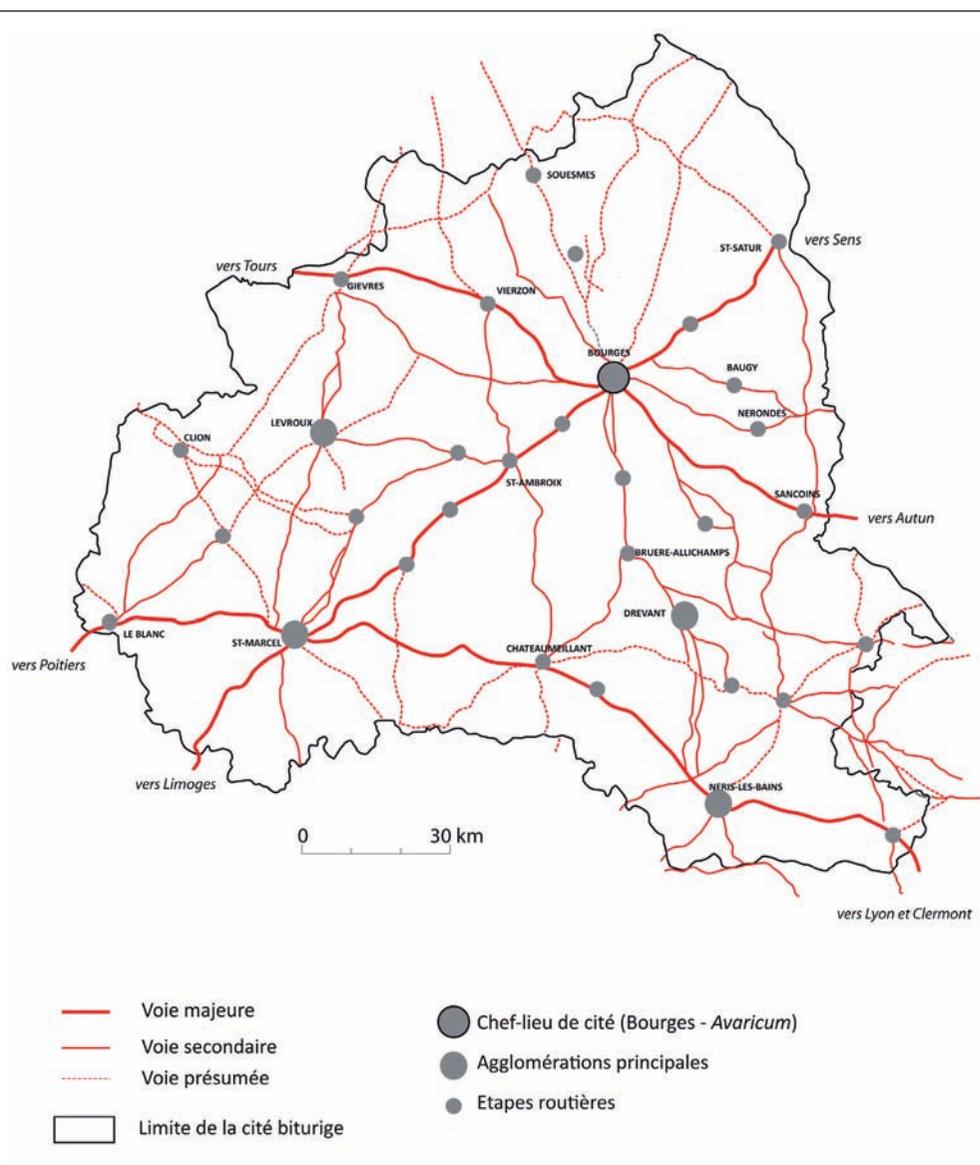


Fig. 5  
Bourges, au sein du réseau routier antique de la  
cité des Bituriges (source Batardy, Buchsenschutz,  
Dumasy 2001 : 113).

qualité très variable. Les programmes de restauration des routes au 18<sup>e</sup> siècle, portés par une véritable politique nationale, privilégient les voies d'accès aux frontières du royaume et aux ports de guerre, d'une part, et promeuvent les routes commerciales entre Méditerranée et mer du Nord par l'axe du couloir Rhône-Saône, puis par le bassin de la Seine et par les vallées de la Meuse et de la Moselle, d'autre part [BRAUDEL, LABROUSSE 1977, t. 1 : 369-394, et 1970, t. 2 : 166 et suiv.]. En 1790, le réseau routier réputé complet pour les liaisons entre Paris et le siège des Généralités maintient pourtant Bourges dans un relatif isolement : aucune route directe vers la capitale, et les liaisons avec Vierzon et Châteauroux ne figurent pas parmi les routes importantes ni parmi les routes de poste (Fig. 4b). En 1811, la desserte régionale de la ville,

absente des deux premières catégories du classement routier napoléonien, s'effectue par voies de troisième catégorie financées par les départements. A l'écart de deux voies navigables - le grand axe ligérien qui draine un volumineux flux d'échanges et le Cher navigué seulement à partir de Vierzon<sup>4</sup>, la capitale du Berry subit un relatif isolement vis-à-vis de Paris, voire au sein même de sa région historique, et dispose jusqu'en 1820 d'un réseau routier vieilli de médiocre qualité [ARBELOT, LEPETIT 1987 : 14-16 et 19]. Marge délaissée, « le Cher n'est pas un point de passage » [LONGUET 1991 : 71-72].

### La transformation de l'infrastructure de circulation

L'impact décisif sur le réseau de desserte de la ville intervient tardivement avec la mise en œuvre de programmes nationaux réalisés à Bourges dans les décennies 1820 à 1840. La modernisation du réseau routier français vise alors à resserrer les relations des pôles urbains avec le pouvoir central. L'ouverture ou la réfection de routes vitales vers Vierzon, Orléans, Nevers, Moulins, Saint-Amand et Châteauroux replace Bourges en position de carrefour routier régional en lien avec Paris. Projetés à la fin du 18<sup>e</sup> siècle et réalisés de 1819 à 1822 dans le but de réguler la commercialisation interrégionale des productions agricoles, le canal de Berry et son bassin de débarquement servent opportunément à approvisionner en matières premières les premières usines métallurgiques de la ville. Conçu à l'origine comme « élément moteur de l'économie agricole programmée à l'échelon national » [BERARD et al. 1973 : 48-49, 49-52, 54-55, 57-58], le canal, déclassé en 1955, s'avère sous-dimensionné pour pouvoir soutenir durablement l'économie industrielle : le trafic annuel est passé entre 1865 et 1940, de 890 à 165 péniches [NARBOUX 1995 : 129-130]. Enfin, le prolongement de la voie ferrée Paris-Orléans-Vierzon jusqu'à Bourges en 1847 complète l'infrastructure de circulation.

La politique de désenclavement est suivie dans les années 1860 par l'arrivée d'usines d'armement rapatriées des zones frontalières de l'Est. L'accès facilité au réseau de circulation national devient alors prioritaire. Des

<sup>4</sup> Les modestes cours d'eau autour de Bourges purent être utilisés pour un court portage. Voir : Un quai d'époque gallo-romaine sur l'Auron (Ferdrière 1972 : 165-179) ; un embarcadère sur l'Yèvre au nord de Bourges, mentionné par un texte de la seconde moitié du 7<sup>e</sup> siècle (Prévôt, Barral y Altet 1989 : 24). Des « grands chemins marchands » empruntant fleuves et rivières de 1450 à 1789 : Braudel et Labrousse 1977, t. 1 : 370 et suiv., et 1970, t. 2 : 166 et suiv.

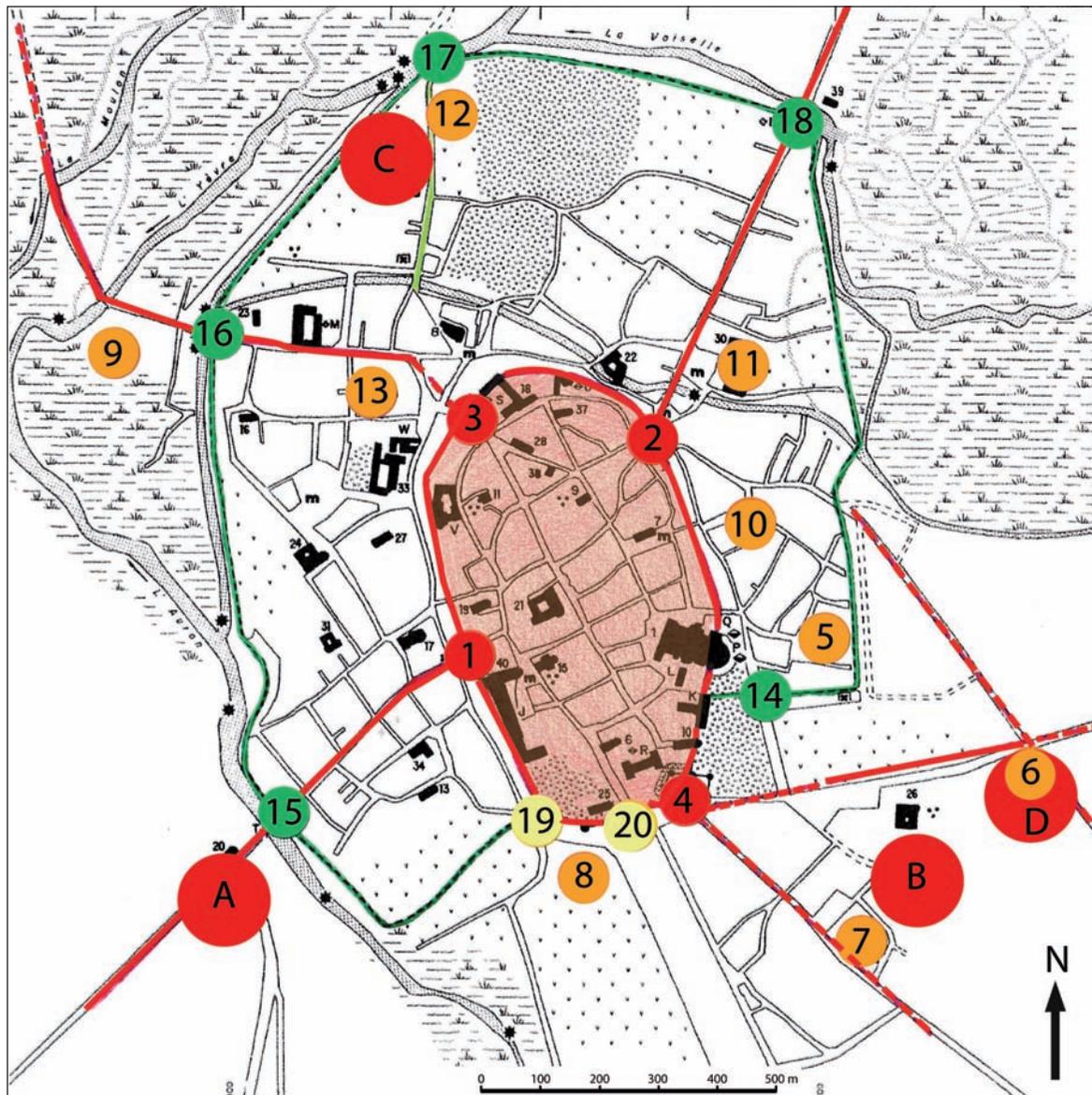


Fig. 6

Bourges. Le réseau de circulation de la ville ancienne, éléments principaux (Troadec, Rouquet 2022, source Troadec 1996 : plan n° 9). Le tracé général actuel des rues a pour origine celui des rues antiques progressivement modifié, en particulier à la suite des fortifications urbaines du 4<sup>e</sup> siècle puis du 12<sup>e</sup> siècle.

**En rouge**, les éléments de la période du 1<sup>er</sup> au 4<sup>e</sup> siècle : quatre voies principales font le lien avec le réseau routier général ; créées au début du 1<sup>er</sup> siècle de l'ère commune, elles sont maintenues après la construction du rempart du 4<sup>e</sup> siècle. Quatre portes leur donnent accès : 1, porte d'Auron (voie vers Argenton, Limoges...) ; 2, porte Gordaine (voie vers le passage de la Loire, vers Sens...) ; 3, porte Neuve (voie vers Orléans...) ; 4, porte de Lyon (voie vers Autun, Clermont, Lyon... et accès à la route vers l'est, vers Nevers). Les zones d'activité économique : A, poterie, forge, commerce ; B, atelier de verrier ; C, entrepôt, quai ? ; D, domaine viticole.

**En orange**, les établissements du culte chrétien à partir du 6<sup>e</sup> siècle, généralement situés à proximité des routes principales ; certains

établissements furent englobés par le rempart du 12<sup>e</sup> siècle (5, 10, 11, 12 et 13) ; 5, Saint-Symphorien/Saint-Ursin (basilique funéraire à l'origine) ; 6, Saint-Martin (oratoire à l'origine) ; 7, Saint-Oùtrille (basilique funéraire à l'origine) ; 8, Saint-Paul (basilique funéraire à l'origine) ; 9, Saint-Sulpice (basilique funéraire à l'origine) ; 10, Saint-Jean des Champs (pas de mention avant le milieu du 12<sup>e</sup> siècle, mais la découverte d'un édifice funéraire actif pendant l'Antiquité tardive et l'époque mérovingienne autorise l'hypothèse d'un établissement chrétien à l'origine : Maçon 2007 : 123-126) ; 11, Saint-Laurent (abbaye de femmes) ; 12, Saint-Ambroix (abbaye, d'abord sous le vocable de Saint-Pierre dans une charte de 1012) ; 13, Sainte-Croix (église reconstruite au 12<sup>e</sup> siècle ; sa chronologie antérieure est sujette à caution). Les deux abbayes les plus importantes de Bourges : Saint-Oùtrille au sud (7), juxta la voie vers Lyon ; Saint-Sulpice au nord (9), proche du passage des cours d'eau et d'un embarcadère (*portus* : mention du 7<sup>e</sup> siècle).

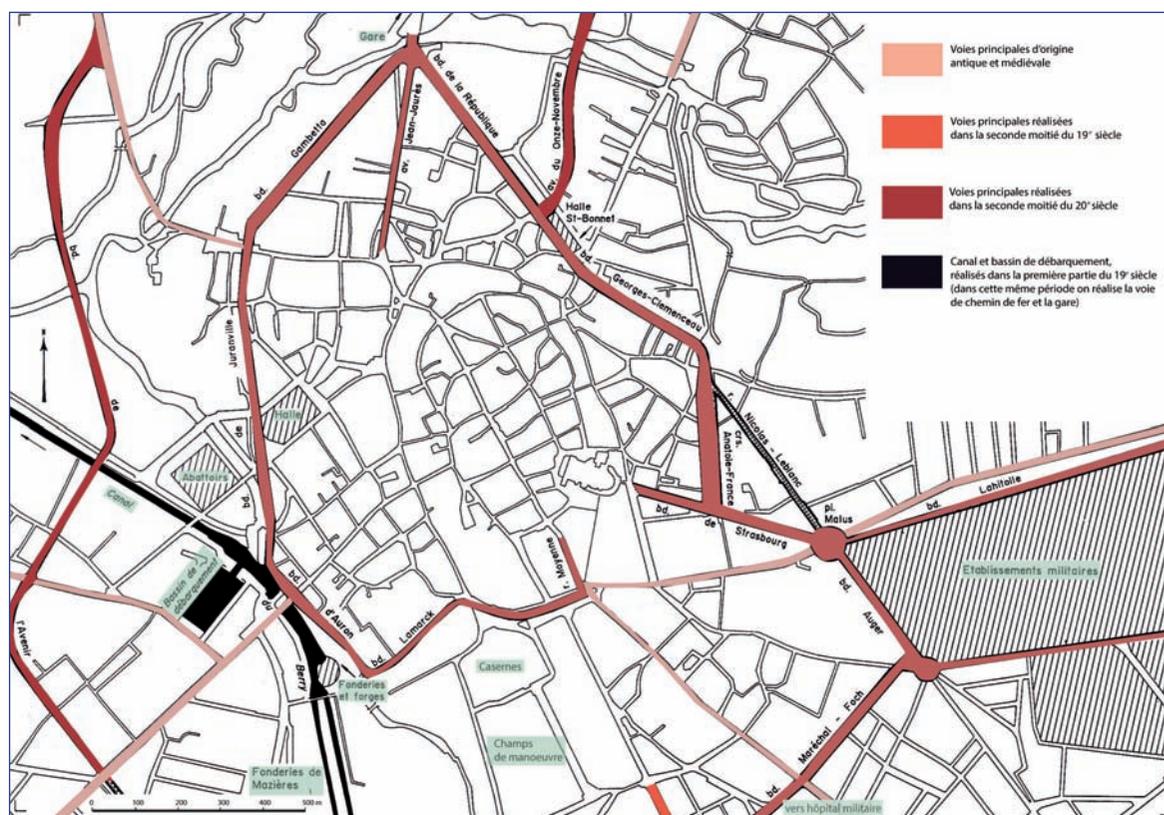
**En vert**, les éléments à partir de la construction d'un nouveau mur d'enceinte au milieu du 12<sup>e</sup> siècle ; hormis les moulins hors les

murs, les principales activités de productions et commerciales sont regroupées dans les quartiers industriels *intra muros*, dans la ville basse. L'édification du rempart médiéval induit trois modifications principales : le report de portes au plus près des cours d'eau et des ponts (15, 16, 17, 18) ; la fermeture de la porte de Lyon (4) : la circulation s'opère alors plus à l'est, par la porte Bourbonnoux (14) ; l'ouverture d'une cinquième porte, au nord (17). Les cinq portes sont toutes commandées par un pavillon flanqué de deux tours (selon Buhot de Kersers 1883 : 85-90) : 14, porte Bourbonnoux ; 15, porte d'Auron ; 16, porte Saint-Sulpice ; 17, porte Saint-Ambroix (la rue y menant, actuelle rue Jean-Jaurès, pourrait être d'origine antique) ; 18, porte Saint-Privé.

**En jaune**, deux portes créées tardivement : 19, porte Saint-Paul ouverte au 16<sup>e</sup> siècle ; 20, porte Saint-Michel ouverte au 17<sup>e</sup> siècle. Les voies principales d'origine antique restent actives. Au 18<sup>e</sup> siècle, le rempart et les portes de l'époque médiévale sont très dégradés ; à la fin du siècle, la plupart des établissements de culte chrétien mentionnés ici ont périclité, voire sont disparus.

Fig. 6a

Bourges. Ouverture de boulevards, dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, puis de voies de contournement et de pénétration dans la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle (Troade, Rouquet 2020, source Troade 1996 : 66). Mise en relation des usines et des installations militaires entre elles et avec le réseau de communication à longue distance (routes, voie ferrée, canal). Les boulevards Lamarck, d'Auron, de Juranville et Gambetta (côté ouest), et le cours Anatole-France (au sud-est, accessible par la rue Nicolas Leblanc) suivent le tracé de l'enceinte du 12<sup>e</sup> siècle ; les boulevards Clemenceau et de la République (côté est) traversent le tissu urbain ancien. Complètent ce dispositif : au sud, les boulevards Auger, du Maréchal Foch et du Maréchal Joffre ; l'accès à la caserne Vieil-Castel s'effectue par l'avenue de la Liberté, et l'hôpital militaire est desservi par le boulevard du Maréchal Joffre. Au 20<sup>e</sup> siècle, sont réalisées une voie de contournement sur le flanc ouest de la ville ancienne (boulevard de l'Avenir) et une voie de liaison entre la ville ancienne et le secteur septentrional du territoire communal (avenue du Onze-Novembre 1918).



boulevards sont ouverts qui relient les pôles industriels et militaires avec le canal et la gare de chemin de fer (Fig. 6a). A plus grande distance de la ville ancienne, une voie ouverte au sud relie le quartier industriel et militaire aux Usines de Mazières, au champ de manœuvres et à la caserne Séraucourt, d'une part, à l'hôpital militaire, d'autre part. Dans les grandes lignes, ce schéma de desserte reste stable jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

## Une nouvelle logique routière

En 1867, I. Cerdà, architecte catalan qui forgea le néologisme *urbanisme*, annonçait l'ère de la « communicabilité universelle » [CHOAY 2006 : 189] ; il considérait « le progrès en matière de transports comme le principal moteur de l'évolution urbaine » [DESORTES 2005 : 343]. Avec et depuis l'industrialisation du site de Bourges, la densification de l'infrastructure de transport automobile préempte des emprises au sol de plus en plus importantes.

Après la Seconde Guerre mondiale, les flux automobiles entraînent des problèmes aigus de circulation dans toutes les villes de France. Un nombre accru de poids lourds empruntent les « grands circuits qui se coupent

à Bourges »<sup>5</sup>. L'extension urbaine, en particulier avec la création de deux quartiers neufs, l'un au nord dès la fin des années 1950, l'autre au sud dans les années 1970, densifie la circulation à l'intérieur de l'emprise urbanisée. L'adaptation du réseau viaire à la circulation automobile exige à la fois le contournement et la pénétration du centre ancien de Bourges. La création d'une voie sur le flanc occidental de la ville a pour but d'en écarter le trafic des poids lourds en provenance de trois routes nationales ; la voie prendra place sur l'emprise d'une ligne désaffectée de chemin de fer économique qui reliait les sites industriels de Bourges à la gare et aux grandes voies routières septentrionales, acquise en 1954 avec déjà l'idée d'ouvrir un axe de contournement<sup>6</sup>. Ainsi, le boulevard de l'Avenir commencera d'être mis en service à la fin des années 1970. Auparavant, le

<sup>5</sup> AMCB 1D91, 16 juin 1962, n° 1 : il s'agirait « de la route Nord-Paris-Méditerranée, de la route médiane, de la route Océan-Suisse, de la route Normandie-Côte d'Azur et de la route Alsace-Aquitaine ». AMCB 1D92, 28 septembre 1963, n° 1 : la solution résiderait « dans de grandes voies de déviation... ».

<sup>6</sup> Acquisition de la ligne de chemin de fer économique : AMCB 1D84, 15 novembre 1954, n° 353 ; avant-projet : 1D90, 24 avril 1961, n° 24 ; 1D91, 14 mai 1962, n° 60. Mise en service progressive du boulevard de l'Avenir : AMCB 1D117, 21 septembre 1978, n° 2 ; AMCB 1D102, 27 mars 1973, n° 21 ; 1D134, 20 octobre 1982, n° 18 ; 1D138, 20 octobre 1983, n° 13.



Fig. 6b  
Bourges. Voie autoroutière (A71, d'Orléans à Clermont-Ferrand) et rocade (source carte IGN n° 134, Bourges-Châteauroux).

projet, qualifié alors de « voie expresse nord-sud », avait été amélioré ; le boulevard, poursuivi jusqu'à l'auto-pont enjambant la voie ferrée simplifierait l'accès à la

route d'Orléans vers le nord<sup>8</sup>, et, au sud, relierait la route vers Issoudun, Châteauroux et Limoges (Fig. 7aa, 7b). Cette réalisation volontariste compense partiellement les retards cumulés dans la mise en œuvre d'une

<sup>7</sup> AMCB 1D102, 27 mars 1973, n° 21.

<sup>8</sup> L'auto-pont est réalisé au milieu des années 1960.

autoroute et d'une rocade en projet depuis les années 1940 ; cependant, les édiles réaffirment la nécessité d'une « grande rocade excentrée, largement extérieure aux quartiers d'habitation »<sup>9</sup>. Dans une ville comptant alors environ 77000 habitants, pour laquelle on annonce un niveau de population susceptible d'atteindre 125000 habitants vers 1985, la densification des flux automobiles au cours des années 1960 exigeait la « nécessaire modernisation de l'agglomération de Bourges »<sup>10</sup>. Plusieurs voies urbaines sont élargies, d'abord par à-coups, puis un programme vise l'ensemble de la ville ; élargissement et adaptation de carrefours interviennent sur le réseau des voies circulaires réalisé au 19<sup>e</sup> siècle pour constituer un « boulevard de ceinture de la vieille ville »<sup>11</sup>. Enfin, un programme global, indifféremment nommé « petite rocade » ou « voie de liaison intermédiaire » voit le jour « en vue de faciliter une circulation que la structure ancienne de notre ville rend trop souvent malaisée »<sup>12</sup>. L'accroissement de la circulation automobile, en particulier vers et dans la ville ancienne, fait apparaître le manque de places de stationnement et encourage les projets de parkings<sup>13</sup>.

La voie ferrée entrave également la circulation vers le secteur septentrional de la ville (**Fig. 7ab**). Ici, l'enjeu est double : d'une part, accélérer l'accès aux voies de grande circulation vers Orléans et Paris ; d'autre part, fluidifier la relation entre la ville ancienne et les nouveaux quartiers de la Chancellerie et des Gibjoncs<sup>14</sup>. Une voie médiane est d'abord réalisée qui

débouche sur le pont supérieur enjambant la voie ferrée, « après quoi la pénétration se ferait dans la ville par la rue qui va du pont jusqu'à la cour de la gare »<sup>15</sup>, rendant obsolète le passage à niveau de la rue Marx-Dormoy ; pour faire bonne mesure le projet d'élargissement de la rue Henri-Laudier est lancé<sup>16</sup>. En cours d'élaboration du projet, une solution plus rationnelle apparaît sous la forme d'une voie directe tracée depuis le pont sur la voie ferrée jusqu'à la ville ancienne. Ainsi, l'ouverture de l'avenue du 11 novembre 1918 est décidée puisqu'il « restera un jour à prévoir une entrée de la ville qui ne serait pas fatalement ni uniquement celle de l'avenue de la gare... », en imaginant pour atteindre le cœur de ville un projet dont la réalisation présente l'avantage d'un tracé traversant une zone humide, des prés et affectant peu de propriétés bâties ; la nouvelle voie urbaine ouvre à la circulation en 1969<sup>17</sup> (**Fig. 7ab, 7c, 7d**).

La densification et l'expansion de quartiers de plus en plus éloignés et de zones d'activités périphériques après la Seconde Guerre mondiale, puis le prolongement de l'autoroute A71 d'Orléans à Clermont-Ferrand imposent de nouveaux moyens de contournement du milieu urbanisé<sup>18</sup>. La réalisation de rocades amorcée dans la seconde moitié des années 1980 forme un anneau routier reliant Bourges aux routes principales et à l'autoroute<sup>19</sup> (**Fig. 6b**).

De fait, le dispositif autoroutier accélère l'évitement de Bourges, désormais moins une étape qu'un point de blocage résorbé ; l'idée de l'autoroute composante majeure du développement économique de la ville appelle sans doute un réexamen. La mise en service de cet axe n'a pas enrayer le déclassement progressif de Bourges et de sa région, ce que révèle la gestion du projet routier national ; évoquée en 1948 comme « une plaque tournante européenne », carrefour potentiel de

9 Projet de rocade : AMCB 1D121, 21 avril 1979, n° 2. Le projet est retardé depuis plusieurs années en raison de problèmes budgétaires qui affectent les projets routiers nationaux : AMCB 1D104, 4 mars 1975, n° 1.

10 AMCB 1D95, 9 mai 1966, n° 3 : le schéma directeur prévoit un tracé d'autoroute, de grandes voies de pénétration et des boulevards circulaires...

11 AMCB 1D91, 14 mai 1962, n° 1 et 1D94, 26 avril 1965, n° 31. Projet ancien d'élargissement de l'avenue Henri-Laudier : AMCB 1D83, 28 mars 1953, n° 394 ; AMCB 1D99, 2 mars 1970, n° 57.

12 AMCB 1D100, 30 janvier 1971, n° 2. Egalement : AMCB 1D103, 29 avril 1974, n° 28 ; 1D104, 21 juin 1975, n° 71, 72 et 73 ; 1D105, 28 février 1976, n° 25, 122 et 123.

13 Place Séraucourt, projet de parc souterrain (abandonné) : AMCB 1D93, 25 mai 1964, n° 1 ; cours Anatole-France « viabilisé sous forme de parking » : AMCB 1D94, 4 juin 1965, n° 1 ; place de la Nation, projet de parking-silo (abandonné) : AMCB 1D96, 18 novembre 1967, n° 7 ; place Cujas, projet de parking souterrain « pour plusieurs centaines de voitures » (abandonné) : AMCB 1D93, 3 février 1964, n° 17 ; 1D97, 20 janvier 1968, n° 1 et 1D98, 30 octobre 1969, n° 1.

14 A cette époque, la route sous le Pont noir, avec effet entonnoir, et le passage à niveau au débouché de l'étroite rue Marx-Dormoy étaient les principaux accès aux abords septentrionaux de la ville.

15 AMCB 1D91, 29 janvier 1962, n° 31 et 14 mai 1962, n° 1.

16 AMCB 1D83, 28 mars 1953, n° 394 et AMCB 1D94, 13 février 1965, n° 81.

17 AMCB 1D91, 14 mai 1962, n° 1 ; AMCB 1D97, 20 janvier 1968, n° 1 ; AMCB 1D98, 28 avril 1969, n° 1.

18 La Direction Départementale de l'Équipement annonce un chiffre proche de 3000 poids lourds traversant la ville chaque jour par la seule RN 76 : AMCB 1D131, 1<sup>er</sup> juillet 1981, n° 2.

19 La construction d'ouvrages d'art pour les rocades débute en 1983 : AMCB 1D127, 18 juin 1980, n° 15 et 1D134, 20 octobre 1982, n° 2 ; les rocades sont reliées à l'autoroute A71 par un échangeur situé à six kilomètres au sud de la ville (distance à vol d'oiseau, calculée à partir de l'emplacement de la cathédrale Saint-Etienne).

cinq autoroutes <sup>20</sup>, la ville perd ce statut pour aboutir avec retard à une réalisation autrement plus modeste. Bourges ne deviendra pas une plaque tournante européenne <sup>21</sup>.

La relative mixité des modes de circulation et de transport ébauchée au 19<sup>e</sup> siècle (canal, rail, routes) laisse place désormais au règne presque sans partage du transport automobile. Un phénomène amplifié par la construction de quartiers d'habitation excentrés, auquel la réalisation d'une *rocade verte* est présentée comme un recours ; celle-ci devait permettre « de réaliser un tour de ville de plus de 15 kilomètres de circonférence... » en vue d'encourager l'utilisation de moyens de transports alternatifs à l'automobile et de donner « une image urbaine qualitative de Bourges » <sup>22</sup>. L'argument théoriquement pertinent mérite d'être confronté à l'impact réel du dispositif une décennie après sa mise en place.

Rocades et autoroute confortent une logique d'intensification du drainage économique depuis le sud de la région parisienne vers le couloir rhodanien et le Midi. Les effets sont redoutables pour le territoire urbain de Bourges ; zones d'activités étendues sur des centaines d'hectares aux points névralgiques du dispositif routier et quartiers d'habitation à forte tendance pavillonnaire colonisent inexorablement des sols jusqu'à dédiés à l'agriculture.

## L'EMPRISE DES ESPACES SUBURBAINS

Traditionnellement, le territoire urbain est organisé selon le principe de centralité et délimité matériellement par des jalons à forte charge symbolique – funéraires et/ou religieux. Au 17<sup>e</sup> siècle prend forme « un ordre abstrait » qui réduit l'espace « à l'étendue et au nombre » au détriment de ses « qualités magiques » [CHOAY 2011 : 34-35]. Cependant, la structure acquise du territoire urbain reste parfaitement lisible jusqu'au 18<sup>e</sup> siècle dans le cas

<sup>20</sup> AMCB 1D85, 14 novembre 1955, n° 821 et 30 janvier 1956, n° 831, avec dans le second cas une demande de la Ville transmise au gouvernement d'un retour au projet initial.

<sup>21</sup> AMCB 1D138, 20 octobre 1983, n° 2. L'assurance concernant l'arrivée de l'autoroute est suffisamment fiable pour que soit discuté en conseil municipal l'avancement sans attente du dossier de *Centre routier national* situé à hauteur du futur échangeur : AMCB 1D133, 25 février 1982, n° 2.

<sup>22</sup> AMCB 209W7, 17 octobre 2011, n° 23.

de Bourges, jusqu'à la rupture définitive intervenue au 19<sup>e</sup> siècle quand la politique d'industrialisation soumet le territoire au mode économique nouveau. Comment évolue la structure du territoire urbain, quelles formes et limites s'imposent aux formations suburbaines depuis la fondation de la ville romaine ?

### Spatialité urbaine de Bourges : l'origine antique

La fondation d'*Avaricum* au début du 1<sup>er</sup> siècle de l'ère commune n'échappe pas au mode d'organisation généralisé dans les territoires conquis par Rome ; rien ne subsiste de la place forte des Bituriges enlevée par César. La ville antique (noyau urbain, couronne centrale et quartiers suburbains) couvre une centaine d'hectares à son plein développement au milieu du 2<sup>e</sup> siècle. La réalisation du modèle urbain, dès le milieu du 1<sup>er</sup> siècle de l'ère commune, est adaptée aux ressources et au modelé du terrain. La mise en œuvre « d'un centre monumental contenant des types normalisés de bâtiments publics et un réseau ordonné de rues et d'îlots » pétrifie la politique civilisatrice impériale et « en surmontant les difficultés pratiques posées par le terrain, les architectes imposaient l'ordre romain même à la nature » [CHURCHIN 2004 : 479-486]. Bourges, comme ville, prend alors véritablement naissance.

Le noyau urbain d'*Avaricum*, centre névralgique, rassemble les édifices utiles au fonctionnement civil et religieux habituel des villes romaines ; pour partie identifié par son aspect ostentatoire sur le versant occidental du site de Bourges, le programme monumental à cet endroit comprend deux terrasses artificielles réalisées de part et d'autre d'une rue (**Fig. 8a, 8b, 8c**). La terrasse supérieure portait un temple, identifié par les vestiges d'un *podium* [MAGNAN, RUFFIER 1980] ; la terrasse inférieure accueillait probablement le *forum* [ADAM, BOURGEOIS 1977 : 115-140]. L'ensemble monumental, en acropole, domine la perspective de la voie d'Aquitaine et impose l'ordre romain à une entrée majeure de la ville [TROADEC 2006 : 19-30] (**Fig. 8c**). La couronne centrale, îlots résidentiels et édifices publics, enferme le noyau urbain et s'étend jusqu'en lisière des zones humides et inondables [TROADEC 1996 : 27-28 ; PROVOST 1992 : 92-95] (**Fig. 8a**). S'y trouvent, à l'ouest, un amphithéâtre [RUFFIER 1990 : 29-41 ; TROADEC 2003a : 12], et, au sud, des thermes publics, lieux classiques d'urbanité antique [TROADEC, ROUQUET, PERRINEAU 2012 ; BAILLIEU, CHAMPAGNE,



Bourges. Amélioration, au 20<sup>e</sup> siècle, de l'accès à la desserte routière septentrionale, de sorte de lever l'entrave à la circulation automobile occasionnée par la voie ferrée (Troadec, Rouquet 2022, source vues aériennes AMCB : successivement 5Fi90 et 5Fi88).

Fig. 7aa

Voie de contournement (bd de l'Avenir). **En jaune** : 1, l'avenue d'Orléans relie la ville ancienne à la route d'Orléans passé la voie ferrée ; 2, l'avenue des Prés-le-Roi mène à la gare de chemin de fer vers l'est ; 3, le boulevard Gambetta marque la limite nord-ouest de la ville ancienne. **En rouge** : A, l'autoport réalisé au milieu des années 1960 rend obsolète le passage à niveau à cet endroit ; B, le boulevard de l'Avenir, réalisé progressivement au cours des années 1970, contourne la ville ancienne sur le flanc ouest ; C, une route créée dans la continuité de l'avenue des Prés-le-Roi (2) fluidifie la circulation de la ville ancienne vers l'ouest.

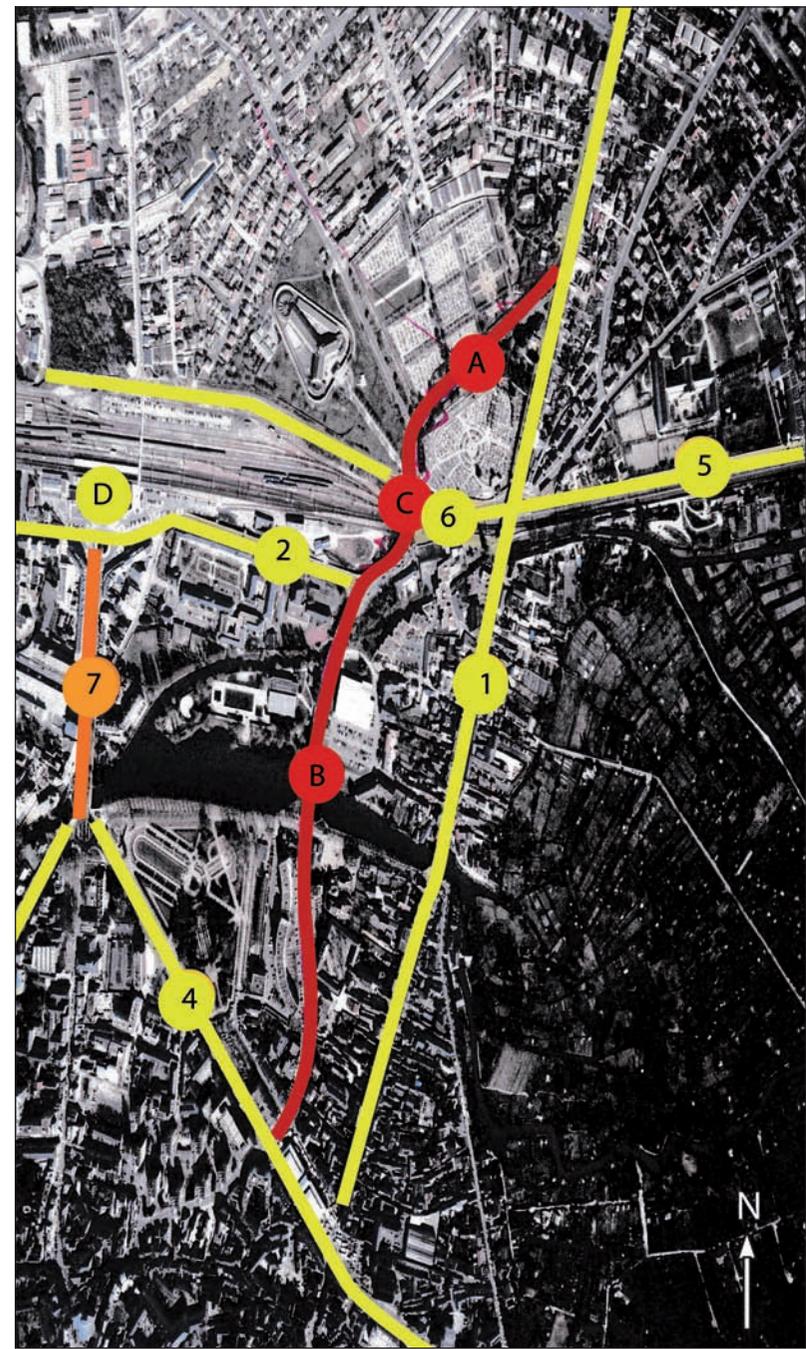


Fig. 7ab

Voie de pénétration. **En jaune** : 1, la rue Marx-Dormoy, par un passage à niveau, donnait accès au nord à la route vers Gien et Paris ; 2, rue Pierre Semard ; 3, boulevard Gambetta ; 4, boulevard de la République ; 5, route vers l'est et La Charité-sur-Loire ; 6, pont étroit, dit « supérieur ». **En orange** : 7, l'avenue Henri-Laudier, objet de travaux d'élargissement au cours des années 1960, donne accès aux boulevards Gambetta et de la République. **En rouge** : A, la route Médiane ouverte dans les années 1960, relie la route de Paris au nouveau pont élargi (C) sur la voie ferrée ; B, l'avenue du 11 novembre 1918 est mise en service au terme des années 1960 ; C, un nouveau pont double le pont « supérieur » ; D, gare du chemin de fer.



Fig. 7b  
Bourges. Autopont, sur la commune de Saint-Doulchard, accessible par le boulevard de l'Avenir (cliché G. Dinéty 2020).



Fig. 7c  
Bourges. Le Pont Noir ne laisse qu'un passage étroit sous la voie ferrée, contraint par un cours d'eau (le Moulon, à gauche) et par le terre-plein de la gare de chemin de fer (cliché G. Dinéty 2020).



Fig. 7d  
Bourges. Avenue du 11 novembre 1918, pont sur la Voiselle (cliché G. Dinéty 2020). Louverture de l'avenue a favorisé une large artificialisation des sols dans ce milieu humide, malgré la préservation minimale du paysage le long du cours d'eau.

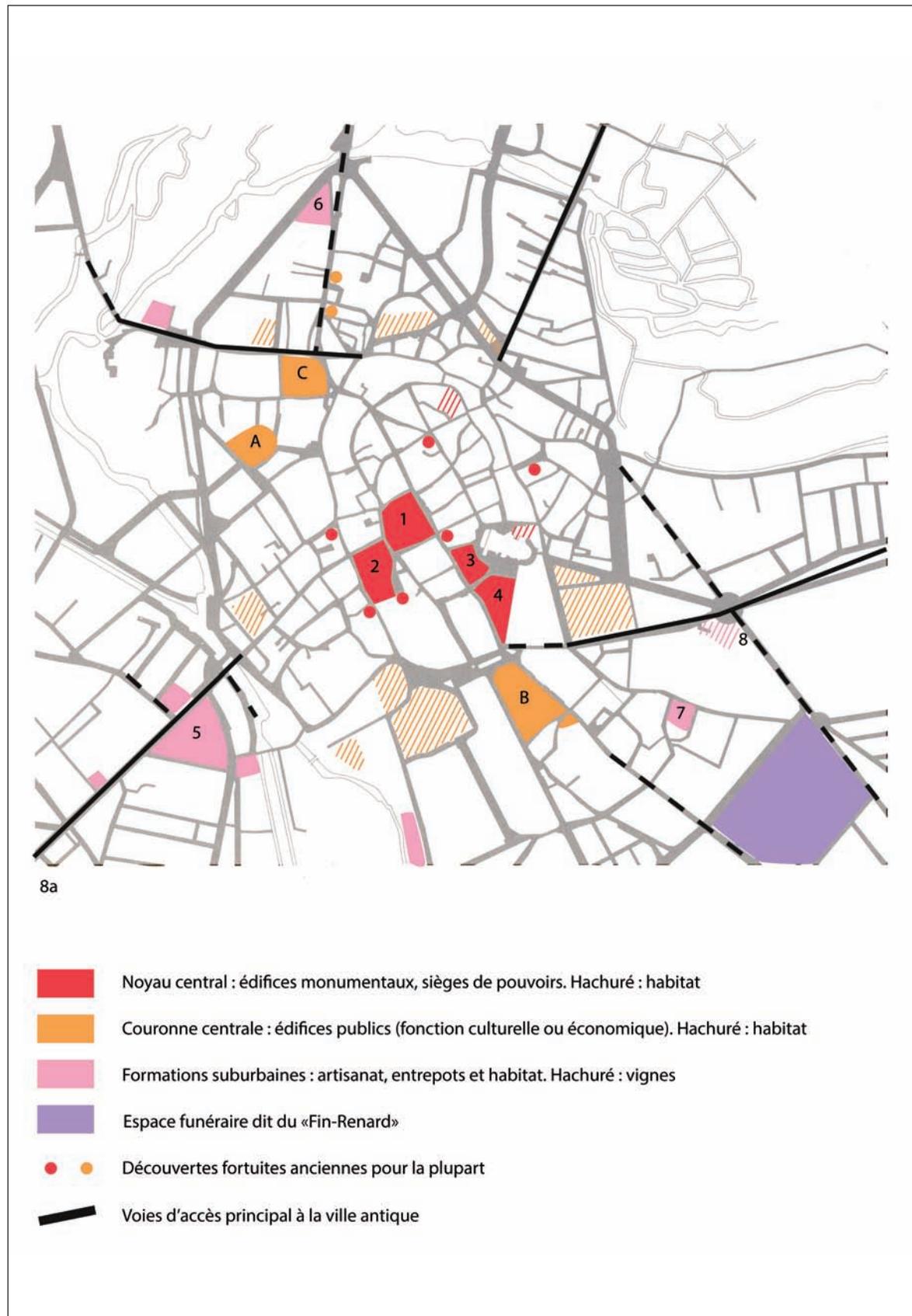


Fig. 8a

Bourges-Avaricum, spatialité urbaine, 1<sup>er</sup> - 3<sup>e</sup> siècle (Troade, Rouquet 2019, source Troade 1996 : plan n° 1). Plan archéologique schématique (cours d'eau représentés par leur tracé actuel). 1 : flanc occidental, terrasse supérieure (temple : vestige de *podium*) ; 2 : flanc occidental, terrasse inférieure (*forum* ?) ; 3 : édifice monumental, fonction non identifiée ; 4 : édifice monumental, fonction non identifiée, et habitat. A : amphithéâtre ; B : thermes « impériaux » ; C : édifice monumental, fonction non identifiée. 5 : officine de potier, forge, entrepôts, boutiques et habitat ; 6 : entrepôts ? ; 7 : atelier de verrier ; 8 : domaine viticole.

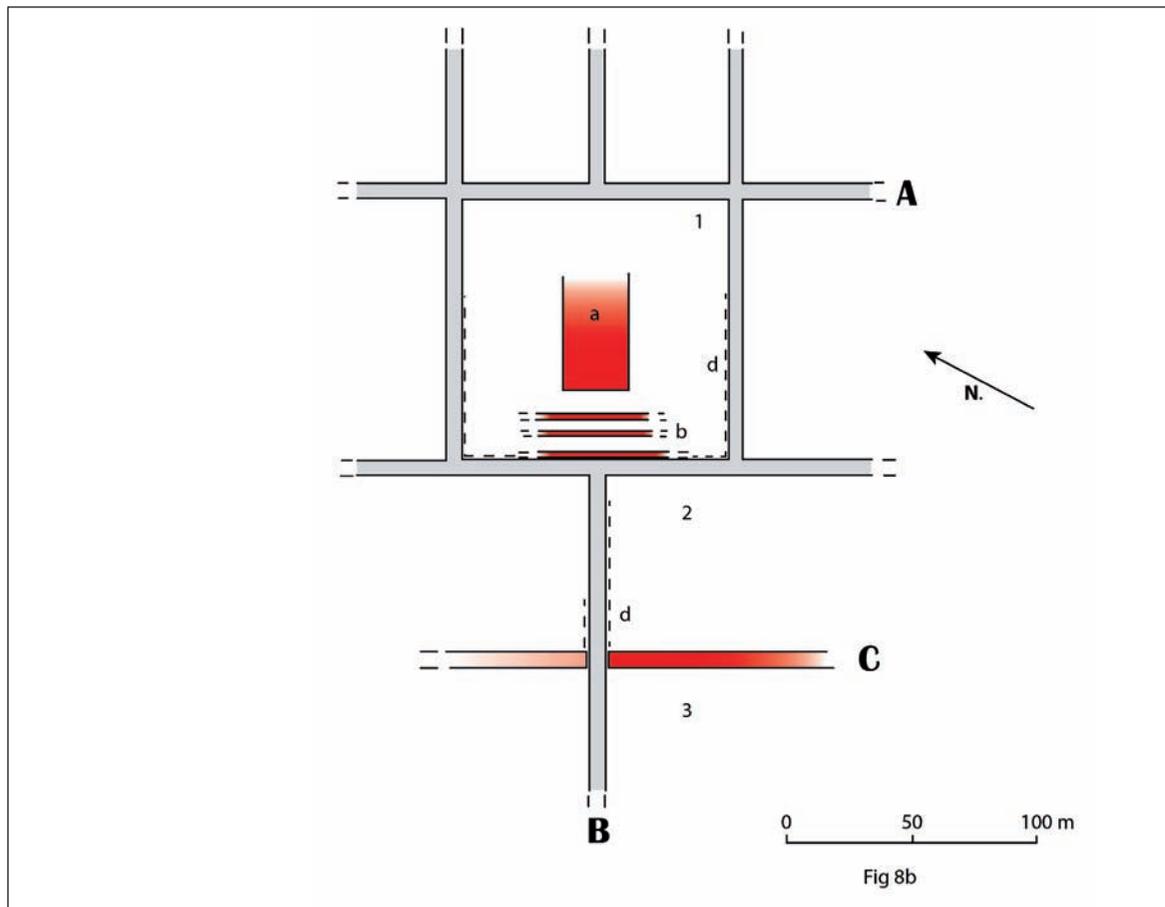


Fig. 8b

Bourges. Plan schématique du programme monumental antique, flanc occidental (Troadec, Dinéty 2022, source Troadec 2006) : 1 : terrasse supérieure (a : *podium* ; b : murs de soutènement) ; 2 : terrasse inférieure (*forum* ? ; C : portique et mur de soutènement ; d : probable système de soutènement le long des rues) ; on peut avancer l'hypothèse d'une terrasse à l'ouest de la rue antique (B) ; 3 : rue ou esplanade ? Le système de soutènement de la terrasse supérieure n'offre pas d'accès dans l'axe de la rue venant du sud-ouest (B : actuelle rue d'Auron) ; l'accès se faisait probablement par l'intérieur de la ville (A : actuelle rue Moyenne) ; la circulation, volontairement contrainte, devait contourner la terrasse par les rues latérales (actuelles rues Emile Zola et Mayet-Génétry).

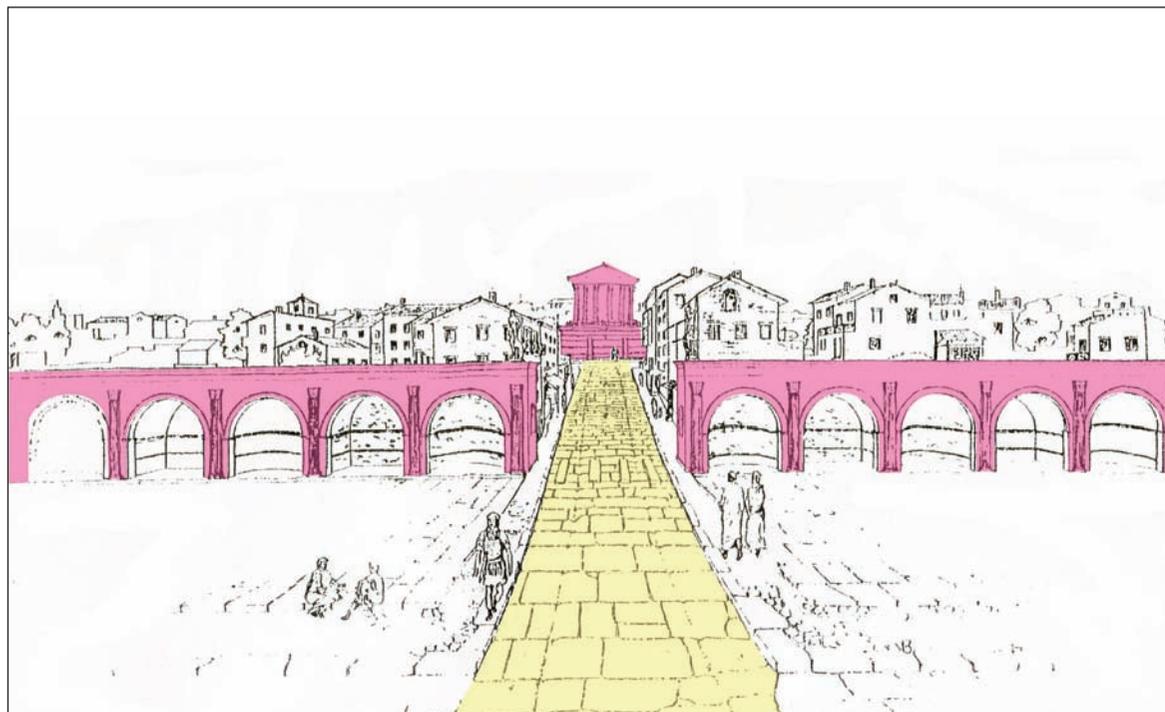


Fig. 8c

Bourges. Essai de restitution du programme monumental, flanc occidental (source : catalogue de l'exposition *Recherches archéologiques à Bourges, 1980-1982*, réalisée par O. Ruffier, Bourges, Château d'eau, 4 mars - 27 avril 1983). Le dessin, réalisé à chaud au moment de la fouille en 1980, s'il présente l'intérêt de la restitution d'un paysage urbain dominé par l'architecture monumentale romaine classique, appelle trois remarques : les terrasses étaient nécessairement confortées latéralement, ce qui n'est pas représenté au premier plan le long de la voie d'entrée dans la ville (actuelle rue d'Auron) ; la partie reconnue du portique suppose l'existence d'une élévation monumentale supérieure disparue ; enfin, la monumentalité architecturale dominante ne prédispose pas à recevoir les maisons d'habitation telles que représentées : l'hypothèse selon laquelle la destination de la terrasse inférieure était de recevoir le *forum* de la ville est autrement plus vraisemblable. La réplique d'un portique à arcades représentée à gauche de la rue reste une hypothèse en l'état des connaissances.



Fig. 8d

Bourges. Vue de l'hôtel de Jacques-Coeur, façade extérieure appuyée sur le rempart gallo-romain (cliché G. Dinéty 2020).

ROUMÉGOUX 1990 : 43-56]<sup>23</sup>. Autour de la couronne centrale, s'étend la couronne suburbaine répartie en trois secteurs différenciés : des quartiers dans la continuité urbaine de la couronne centrale ; entre ces quartiers et les cimetières de la ville, une zone intermédiaire non urbanisée ; enfin, les espaces funéraires qui délimitent physiquement et symboliquement le territoire urbain [HERVE 2007] (**Fig. 8a** et **9a**).

Les quartiers suburbains, industriels, regroupent aux portes de la ville des îlots d'habitation et la plupart des sites d'activités économiques de production et de commerce proches des voies principales : atelier de verrier au sud-est [FOURNIER 2001 : 52] ; officine de potiers et forges, entrepôt et boutiques au sud-ouest sur la rive gauche de l'Auron [TROADEC, ROUQUET 2015 ; RUFFIER 1989] ; entrepôts au nord [ROUMÉGOUX 1991] ; domaine viticole à l'est [DUMASY *et al.* 2011] (**Fig. 8a**).

La zone intermédiaire non urbanisée sépare le monde des vivants de celui des morts, une règle habituelle dans le monde antique, mais elle est aussi un lieu d'activités ponctuelles telle l'extraction de matériaux. La nécropole du Champ des Tombeaux, comme celle du Fin Renard,

<sup>23</sup> A quoi il convient d'ajouter un ensemble monumental mis au jour rue des Trois-Pommes dont la fonction n'est pas identifiée : Ruffier, Troadec 1987 : 87-91 ; Troadec 2006 : 19-30.

est située entre 1000 et 1200 mètres de distance du centre monumental, et à environ 500 mètres des limites de l'emprise urbanisée (**Fig. 9a**).

Ville des morts chargée de tabous, les cimetières bornent le territoire urbain ; trois espaces funéraires sont identifiés au sud [MENESSION 1973 : 26-33], au sud-ouest et au nord [BUHOT de KERSERS 1883-2 : 48 et 55], situés le long de voies principales. Passé les espaces funéraires, on aborde la campagne et les domaines agricoles.

### Persistence de la structure spatiale antique

L'édification de deux remparts urbains, antique puis médiéval, modifie peu la structure urbaine d'*Avaricum*. Dans les deux cas, le paysage rural caractérise la couronne suburbaine. Au 3<sup>e</sup> siècle, la crise du pouvoir impérial atteint brutalement les villes gallo-romaines. En quelques décennies, le tissu urbain d'*Avaricum* est réduit au noyau urbain originel d'une surface de vingt-cinq hectares, le quart de l'emprise urbanisée atteinte au 2<sup>e</sup> siècle ; vers le milieu du 4<sup>e</sup> siècle, un rempart protège ce réduit resté relais vital du pouvoir romain [TROADEC 1996 : 31 et 33 ; 2001 : 47]. Le mur défensif édifié au 12<sup>e</sup> siècle englobe ce *castrum* antique et une accrue urbaine formée de quartiers développés depuis le 11<sup>e</sup> siècle [TROADEC 1996 : 43-44 ; 2001 : 53-54 et 57-59] ; l'emprise

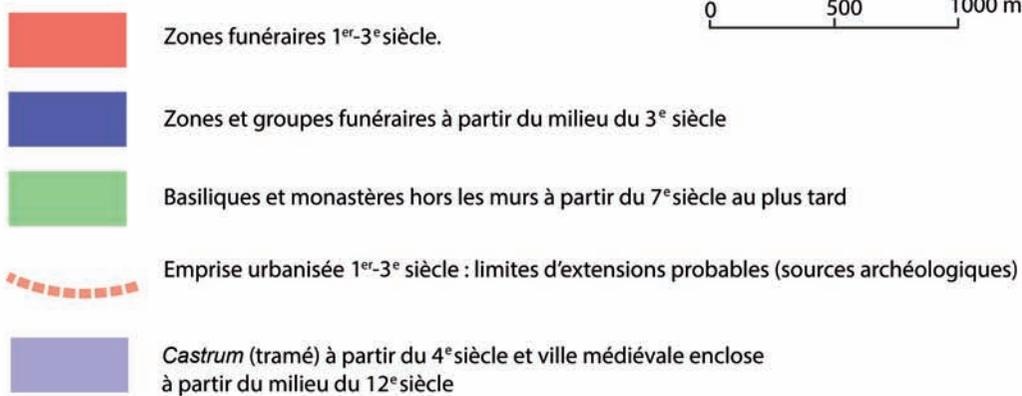
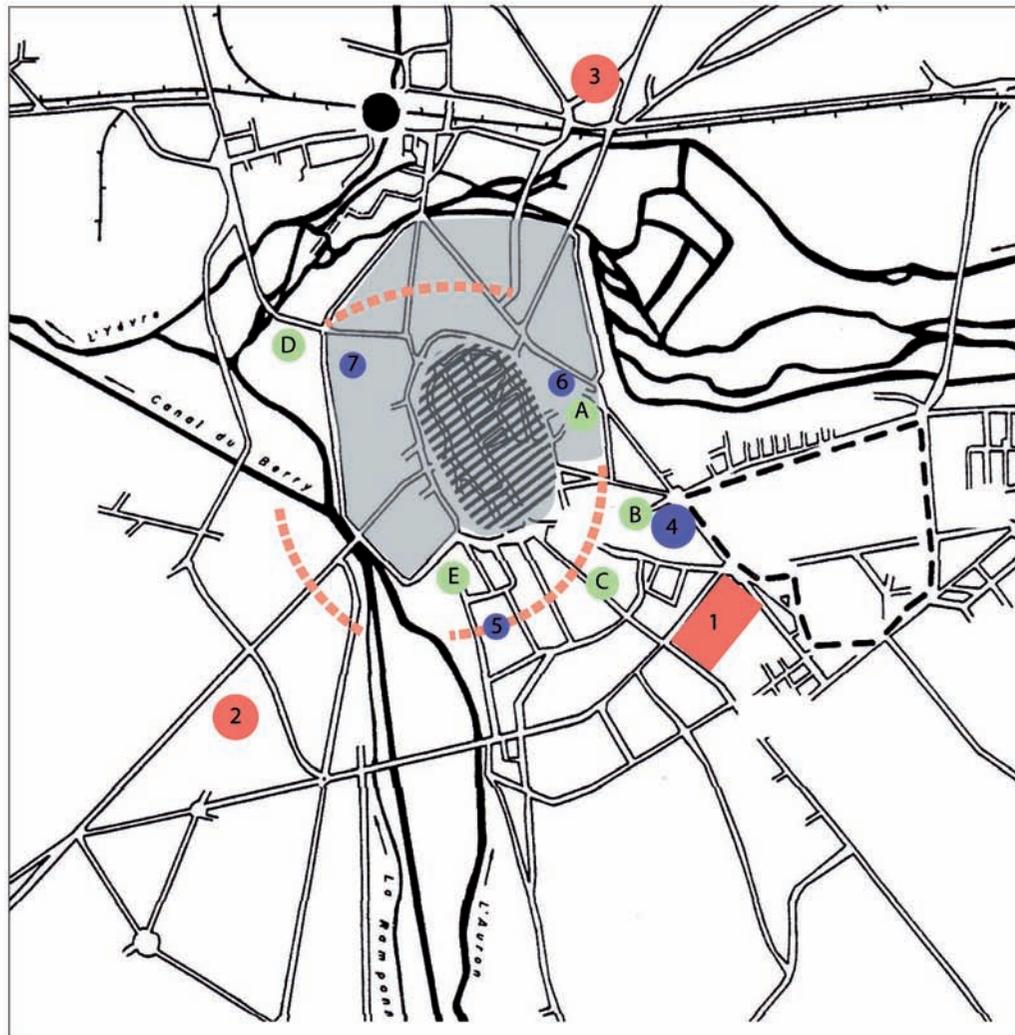


Fig. 9a  
 Bourges. Jalons du territoire urbain, ville antique et médiévale (Troadec, Rouquet 2019, source Troadec 1996 : 18). Cimetières du Haut-Empire (1<sup>er</sup> – 3<sup>e</sup> siècles) : 1, Fin Renard ; 2, Champs des Tombeaux ; 3, Butte d'Archelet. Cimetières et groupes funéraires à partir du 3<sup>e</sup> siècle : 4, Saint-Martin des Champs (place Malus) ; 5, champ de foire ; 6, place Louis Lacombe ; 7, rue Littré. Principaux établissements chrétiens hors les murs à partir du 7<sup>e</sup> siècle au plus tard : A, basilique funéraire Saint-Symphorien ; B, oratoire Saint-Martin ; C, basilique funéraire Saint-Oùtrille ; D, basilique funéraire Saint-Sulpice ; E, basilique funéraire Saint-Paul.

*intra muros* couvre alors une centaine d'hectares (**Fig. 3, Fig. 9a**). La ville haute (l'ancien *castrum*) regroupe l'essentiel de la parure monumentale de la ville ; c'est encore le cas aujourd'hui. Certains de ces édifices appuyés sur le rempart antique en préservent la présence visible dans le tissu urbain actuel [PREVOT, BARRAL y ALTET 1989 : 20 ; RUFFIER 1982]<sup>24</sup> (**Fig. 8d**). La ville basse forme une couronne centrale formée des quartiers industriels : activités de transformation, principalement celles qui recourent à un usage intensif de l'eau [FONDRILLON, MAROT 2013], habitations des artisans et de leur main d'œuvre, églises et cimetières paroissiaux. Ces quartiers de grande densité où s'activent tanneurs, tisserands, teinturiers, où tournent les moulins le long d'un cours d'eau canalisé, l'Yèvre, constitue le poumon économique de la ville [TROADEC *et al.* 2007 ; TROADEC 2001 : 54-56 et 59-68].

La topographie du rempart médiéval, édifié au plus près des cours d'eau, imprime une empreinte durable dans le tissu urbain et comme limite toujours visible de la ville ancienne, avec quelques éléments encore en élévation [RISSELIN-NIN 1986 ; TROADEC 1999 : 27-51]. La désaffectation de la fortification engagée depuis la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle n'empêche pas sa restauration au cours de la décennie 1820, d'une part, pour répondre à un impératif social – fournir du travail aux journaliers sans emploi –, et d'autre part, de manière à consolider le contrôle des limites de l'octroi pour en garantir la ressource fiscale attendue<sup>25</sup> ; ce programme de restauration a également contribué à la fossilisation de l'empreinte du mur défensif du Moyen Âge.

Le cimetière reste un jalon symbolique du territoire urbain<sup>26</sup>, jalon renforcé quand au cours des 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> siècles, des basiliques funéraires sont édifiées (**Fig. 9a**) ; ces édifices abritent les tombes d'évêques ou de personnalités ecclésiastiques éminentes qui « assurent à la cité une protection au moins aussi efficace que ses remparts », mais témoignent aussi de

24 Bourges. L'ancien *castrum* comprend également les sièges des pouvoirs territoriaux jusqu'à nos jours : Grosse tour de Philippe Auguste, palais du duc Jean de Berry, hôtel des Echevins, hôtel de Ville, siège du Conseil départemental, Préfecture, hôtel Condé (actuel Centre administratif)...

25 AMCB 1D13, 19 juin 1820.

26 Les cimetières antiques tardifs présentent un traitement funéraire distinct de celui des cimetières de l'époque précédente ; ils témoignent de la profonde mutation de l'univers mental d'une société dans laquelle les religions moyen-orientales, dont le christianisme, se sont infiltrées. A la différence des cimetières précédents, l'inhumation y est le rite exclusif, en tombes organisées en rangées, sur une orientation unique est-ouest : Troadec 2003b : 3-45 ; Cussonneau 1975. De manière générale, s'agissant des espaces funéraires de Bourges de l'Antiquité tardive jusqu'au 16<sup>e</sup> siècle : Maçon 2007.

ce que l'appropriation de la puissance publique par les évêques « modifie profondément la topographie urbaine », notamment en « colonisant le *suburbium* à partir des basiliques vouées au culte des saints. » [PREVOT, GAILLARD, GAUTHIER 2014 : 379 et 375 ; TROADEC 1996 : 34 et 39-42]. Les basiliques funéraires deviennent rapidement des établissements ecclésiastiques habités qui cumulent les fonctions spirituelle, funéraire, économique et sociale : ils accueillent pèlerins et malades, jouent du poids politique qu'autorise leur puissance spirituelle, foncière et économique. Le monastère Saint-Oùtrille constitue ainsi au fil du temps un vaste domaine foncier aux portes de la ville, d'où il tire les subsistances nécessaires à son fonctionnement, pour une part, et dont il approvisionne le marché local, pour une autre part<sup>27</sup> [PREVOT, BARRAL y ALTET 1989 : 15-26 ; TROADEC, BOISSAVIT-CAMUS 2014 : 68-69 ; CRAVAYAT 1960]. Malgré les vicissitudes, les établissements monastiques hors les murs restent des bornes du territoire urbain dans l'usage commun jusqu'au 18<sup>e</sup> siècle<sup>28</sup>.

## Mutation du territoire urbain

Les établissements ecclésiastiques hors les murs contribuent à la formation des faubourgs tels que délimités sur le plan cadastral réalisé au début du 19<sup>e</sup> siècle<sup>29</sup>, dans des limites probablement proches de celles de l'époque médiévale. Autour de la ville enclose, ces faubourgs sont constitués pour l'essentiel de terres agricoles, soit une réserve foncière considérable, peu coûteuse, une aubaine pour le développement industriel à venir. La première expansion en rupture avec la ville historique s'effectue au détriment du milieu naturel et cultivé alentour (terres céréalières, jardins maraîchers et vergers, cours d'eau, marais et prairies) où se produit une grande part des ressources alimentaires urbaines.

27 Le monastère de Saint-Oùtrille, doté d'une *matricula* et disposant d'un *hospitium* assure un service aux pauvres et aux malades.

28 Les établissements hospitaliers médiévaux établis à l'écart de la ville accueillent des malades atteints d'affections contagieuses graves et relégués en marge de la société urbaine ; la qualité symbolique de bornes territoriales laisse place ici à l'exigence prophylactique, mais ces établissements n'en jalonnent pas moins les confins septentrionaux du territoire urbain. Au nord de l'Yèvre l'hôpital Saint-Lazare, *fratres leprosurum* en 1172, mentionné *Maladrerie Saint-Ladre* sur le plan de Nicolai de 1567, est situé le long de la voie de Bourges vers Sancerre : Buhot de Kersers 1883 : 290. Les pestiférés sont accueillis dans un établissement édifié en 1520, mentionné *sanitat* en 1564, *Maison des pestiferez* sur le plan de Nicolai de 1567, puis *Hospital Général* sur le plan De Fer de 1705 ; il reçoit à partir de 1657 les mendiants et les invalides selon le *Bulletin Mensuel de la Société Historique, Littéraire et Scientifique du Cher*, 26, juin 1910 ; voir également, Buhot de Kersers 1883 : 291-292.

29 Archives Départementales du Cher, 3P2472.

Les vestiges d'origine animale et végétale exhumés sur le site archéologique de la Grosse Tour (12<sup>e</sup> – 17<sup>e</sup> siècle) révèlent en filigrane les paysages proches de la ville et leur mode d'exploitation – agriculture, élevage, arboriculture fruitière, chasse, pêche, viticulture, cueillette... [CALLOU, MARINVAL-VIGNE 1999 : 295-337 ; RUAS 1999 : 339-350 ; MOIRIN 1999 : 263-267]. Au sud de la ville, le monastère Saint-Oùtrille détient ainsi entre le 15<sup>e</sup> et le 18<sup>e</sup> siècle, four, moulins et pressoir. Les maisons mentionnées au 16<sup>e</sup> siècle y sont de dimensions et de facture modestes, généralement dotées de grange, d'écurie, d'étable ou de bergerie... Le faubourg est desservi par des « ruelles » et des « chemins » [TROADEC, ROGALA 1998], et garde encore son caractère rural quand en 1824 la ville y acquiert plusieurs parcelles mentionnées à usage de *chenevière*, de *terre à froment*, de *vigne* ou *arbres fruitiers* ; certaines terres sont qualifiées de « bonne terre à froment »<sup>30</sup>.

Cependant, le territoire périphérique cesse peu à peu d'assurer l'approvisionnement alimentaire de la ville, plus dépendante des réseaux de distribution régionaux puis nationaux à mesure que les terres agricoles des faubourgs sont requises par l'urbanisation.

La dynamique amorcée à partir des années 1830 s'amplifie pendant les années 1860, dopée par la disponibilité foncière autour de la ville ancienne. Etablissements militaires et industriels, quartiers ouvriers, infrastructures et équipements publics s'étendent jusqu'à occuper la totalité des anciens faubourgs ruraux. La population urbaine croît de vingt mille habitants pendant le dernier tiers du 19<sup>e</sup> siècle, soit 40 % de la population totale de Bourges ; la main d'œuvre ouvrière s'entasse dans les nouveaux quartiers formés dans le désordre. Les faubourgs deviennent « un vaste territoire opérationnel, disponible, universel et neutre, dont le déterminant principal est l'ensemble des réseaux » [BERARD *et al.* 1973 : 73]. Après la Seconde Guerre mondiale, le phénomène amorce une nouvelle et brutale accélération. Des quartiers neufs et des zones d'activités mobilisent des centaines d'hectares de sols vierges de construction ; tout espace non bâti devient potentiellement disponible. Il ne s'agit plus tant de ville que d'agglomération étendue continûment sur plusieurs communes.

L'apparente limite posée par la rocade circulaire dont la construction est amorcée dans les années 1980, contrairement à la clôture explicite de la ville ancienne, n'ouvre et ne ferme rien ; seulement consacrée aux flux automobiles, la rocade n'est guère plus qu'une

<sup>30</sup> AMCB 1D14, 31 décembre 1824.

infrastructure d'évitement et de desserte, un élément parmi d'autres dans un espace suburbain devenu « un concept opératoire, un support de procédures, un objet de transactions » pensé « comme un *substratum* servant au déploiement des infrastructures » [DESSPORTES 2005 : 7 et 191].

Dès les années 1950, l'extension de l'emprise urbanisée inquiète des conseillers municipaux. Ils pointent les dépenses croissantes consacrées aux réseaux, à la voirie, à la viabilisation<sup>31</sup> ; ils incitent à tendre vers la densification du tissu urbain avant que de l'étendre<sup>32</sup>. L'alerte est à contre-courant d'une logique triomphante et aveugle. Progression du chômage, décline démographique et difficultés budgétaires : les conditions économiques déclinantes depuis la seconde moitié des années 1970 n'ont pas ralenti l'extension urbaine de Bourges.

L'actuelle extensivité urbaine des villes caractérise une société dans laquelle et par laquelle le *marché* progresse en organisant gaspillages (obsolescence programmée, sous-culture publicitaire invasive...) et destructions (spéculation foncière décomplexée, altération des milieux agricoles et naturels...) [DECOUFLE 1991 : 135-177]. Ce faisant, cette société exclut et relègue.

## FORMATION ET EXTENSION DES QUARTIERS SUBURBAINS

La forme traditionnelle du territoire urbain reconnue à Bourges disparaît définitivement dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle. Des quartiers densément bâtis se forment dans les anciens faubourgs périurbains. Rupture aggravée à partir des années 1950 : la réalisation de quartiers neufs et de zones d'activités économiques excentrées requiert la mobilisation de vastes emprises foncières. La dynamique enclenchée avec l'avènement du capitalisme industriel consacre l'extension potentiellement illimitée du milieu urbanisé, et trouve son aboutissement avec le concept politique, juridique et administratif d'agglomération (la Communauté d'agglomération de Bourges est créée le 21 octobre 2002).

### Désenclavement et industrialisation

Le bassin économique de Bourges, limité aux échanges régionaux jusque vers le milieu du 19<sup>e</sup> siècle, ne dispose

<sup>31</sup> AMCB 1D93, 3 février 1964, n° 17.

<sup>32</sup> AMCB 1D84, 22 mars 1954, n° 36.

pas des ressources suffisantes pour endiguer la misère d'une partie de la population, moins encore pour mener une politique de développement urbain<sup>33</sup>. Les tentatives d'industrialisation du 18<sup>e</sup> ou du début du 19<sup>e</sup> siècle ont périclité. Une fabrique établie en 1817 utilisant des laines locales ferme ses portes après douze ans d'activité ; à la suite, il n'y aura pas dans les dix années suivantes d'industries notables à Bourges [BERARD *et al.* 1973 : 11 ; LONGUET 1991a : 109-158]. Déjà, en 1790, un rapport sur l'état des manufactures de la ville en donnait une image peu flatteuse<sup>34</sup>.

La question sociale et économique comme la situation budgétaire précaire de la ville inquiètent les édiles : « la ville par sa position centrale et sans manufacture ne peut être vivifiée que par des établissements publics » affirment-ils en 1822<sup>35</sup> ; par de patientes démarches l'assemblée municipale aiguillonne l'Etat pour trouver la sortie du marasme. Bourges, ville de garnison, développe sa capacité d'accueil des militaires, priorité de la politique municipale des décennies 1820 à 1840<sup>36</sup>. La Ville concède des édifices, vote la rétrocession de terrains et le financement nécessaire à la construction de bâtiments au bénéfice du ministère de la Guerre<sup>37</sup>. Les édiles considèrent de la plus haute importance de stabiliser ces implantations et rappellent sans cesse les sacrifices consentis par la Ville<sup>38</sup>. La politique municipale est finalement payante avec l'implantation dans les années 1860 d'usines d'armement relocalisées dans le centre du pays (Fig. 10b et 10c).

L'action gouvernementale en faveur du réseau national de circulation et de transport soutient le désenclavement de Bourges. L'ouverture du canal de Berry en 1822, avec son bassin de débarquement, active le commerce des produits agricoles et sert le premier développement industriel de la ville ; halle au blé (1836) et abattoir public (1864) concourent à un double objectif : d'une part, rationaliser et sécuriser le stockage, le traitement et la commercialisation, et d'autre part, assurer le contrôle sanitaire et fiscal des produits agricoles dans des lieux

33 AMCB 1D13, 19 juin 1820.

34 AMCB 1D3, 29 septembre et 25 mai 1790.

35 AMCB 1D13, 11 février 1822.

36 AMCB 1D13, 12 août 1820 et 1D18, 11 et 18 juin 1842, n° 41 et n° 43.

37 AMCB 1D18, 30 août 1845, n° 227 ; 1D19, 14 septembre 1850 ; 2H50, 21 janvier 1854.

38 AMCB, 1D19, 14 septembre 1850. Ecole et polygone de tir (70 ha), sont mis en place au début des années 1850 : AMCB 2H50 (courrier du 14 août 1856 adressé au préfet).

fermés et centralisés [BERARD *et al.* 1973 : 49-52 et 82] (Fig. 11). De l'extension de la ligne de chemin de fer Paris-Orléans-Vierzon, en 1847, les édiles attendent des retombées économiques avec « un accroissement considérable et prompt dans la valeur des propriétés situées dans les départements du Centre de la France »<sup>39</sup>. La ville reste néanmoins cantonnée au « rôle de plaque tournante régionale pour les marchés du grain, du bétail et de produits métalliques jusqu'aux années 1846-1847 » [BERARD *et al.* 1973 : 48 ; BABOUIN, LONGUET 1991 : 201-219] ; les conditions d'un basculement économique n'en sont pas moins créées. En 1860, le gouvernement projette le regroupement à Bourges d'un Arsenal, d'un Dépôt de matériel, d'une Fonderie de canons, d'une Ecole de pyrotechnie ; le conseil municipal évoque à cette occasion les nombreux atouts dont disposent la ville et le département (Fig. 12). Le rapatriement des usines d'armement vers le centre de la France, s'il répond à un impératif stratégique, n'en aboutit pas moins à couronner les démarches entreprises par les édiles depuis quatre décennies. Le conseil municipal qui associe « largement la cité à la réalisation de ces projets éminemment nationaux », escompte des retombées pour le commerce, l'agriculture, l'industrie, l'augmentation du produit de l'octroi et une forte poussée de la population<sup>40</sup>. Le Cher bénéficie d'une tradition métallurgique dont les forges du comte d'Artois à Vierzon, les Forges et Fonderies de Bourges et l'Usine de Mazières à Bourges ont acquis une solide réputation [BERARD *et al.* : 48-49]. Dans la région, on trouve « en abondance et bon marché tous les éléments nécessaires pour la prompte création, l'installation sur une vaste échelle et l'approvisionnement économique de tous ces établissements auxquels la facilité des communications de toute espèce permettra de rayonner instantanément ... »<sup>41</sup>. Situation favorisée encore par la proximité relative avec les bassins miniers et métallurgiques de l'Allier, de la Nièvre et de la Saône-et-Loire.

L'arrivée de la Fonderie de canons en 1862 puis celle de l'Ecole de pyrotechnie, enfin la densification des installations poursuivie à un rythme soutenu, décuplent les capacités du bassin industriel de Bourges<sup>42</sup>. Deux décennies plus tôt l'Usine de Mazières amorçait le mouvement, exportant ses produits à l'international.

39 AMCB 1D17, 17 novembre 1840.

40 AMCB 1D24, 22 avril 1860 et 5 mars 1861.

41 AMCB 1D24, 22 avril 1860.

42 AMCB 2H50, 11 novembre 1874 (adjudication des travaux).

Le développement de l'industrie métallurgique favorise l'activité des entreprises de maçonnerie et de matériaux, comme ces deux tuileries-briquetteries, l'une, fondée en 1847 au nord de la gare de chemin de fer, l'autre fondée en 1844 au bord de l'Auron au sud de la ville ancienne ; à quoi il faut ajouter les ateliers d'équipements et de matériels militaires [BERARD *et al.* 1973 : 172-182]. Jusqu'au seuil du second conflit mondial, la dynamique ne faiblit pas. Dans l'entre-deux guerres, les avancées technologiques favorisent la création industrielle dans laquelle l'aviation prend une part considérable. L'ouverture d'une usine de construction aéronautique et l'aménagement d'un aérodrome au sud-ouest de la ville confortent le site industriel de Bourges centré sur des secteurs de production sensibles pour la nation [NARBOUX 1993 : 127-130 et 169-172 ; 1995 : 21-22] (**Fig. 13**).

La remise en marche du pays après la Deuxième Guerre mondiale contraint le gouvernement à des choix d'investissements industriels sous tutelle américaine dans le cadre du plan Marshall. La production d'armement réduite « à une activité très diminuée » et la fragilisation du secteur aéronautique exacerbent les conflits sociaux ; « des difficultés qui obscurcissent son développement à venir » sont à craindre pour Bourges<sup>43</sup>. L'équipement militaro-industriel, de qualité et remarquablement situé, dont le coût du maintien serait bien moindre que celui des transferts envisagés par le gouvernement est âprement défendu par le conseil municipal. L'implantation en 1953 de l'Usine Michelin à Saint-Doulchard anticipe un regain<sup>44</sup> ; puis le recentrage du potentiel industriel sur la fabrication et l'expérimentation de nouveaux armements, balistiques notamment, relance les entreprises nationales implantées à Bourges. A partir de 1958, l'industrie

aéronautique redémarre grâce à la construction d'une chaîne de montage de fusées téléguidées<sup>45</sup> ; le mouvement stabilise puis accroît à nouveau le nombre d'ouvriers de l'aéronautique française, tombé de 36 000 avant la guerre à 26 000 en 1949, et à Bourges, de 2 400 à 600 ouvriers<sup>46</sup>.

Pour autant, la fragilité du site industriel de Bourges est lucidement diagnostiquée par certains édiles. Plus que la position géographique, l'hypothèque sur l'avenir du bassin économique de la ville réside dans la dépendance aux commandes de l'armée dans un marché européen au sein duquel la puissance américaine impose ses règles. En 1956, au cours d'un vif débat, l'alerte est donnée sur la situation d'une « politique économique presque uniquement placée sous la férule des établissements militaires » et sur la nécessité d'une diversification industrielle, car « l'implantation géographique n'est plus, eu égard aux facilités de transport et au progrès des techniques, un préalable » au développement économique<sup>47</sup>. A l'initiative du gouvernement, des dispositions fiscales viennent alors conforter l'achat et la viabilisation de terrains par la collectivité locale de façon à constituer une zone d'activités définie au plan d'aménagement ; les terrains sont cédés aux industriels au strict prix coûtant. Une première Zone d'activités, avenue de la Prospective (**Fig. 16a**), sera finalement viabilisée à partir de 1958. La situation de l'aéronautique est emblématique d'un contexte économique désastreux qui voit la France perdre 535 000 emplois dans le secteur industriel entre 1949 et 1958<sup>48</sup>. La lutte acharnée pour les commandes militaires au sein de l'Otan fragilise les entreprises nationales au risque d'une disparition de l'usine aéronautique de Bourges.

Jusque dans les années 1970, les industries d'armement et d'aéronautique restent la pièce maîtresse de l'économie du bassin de Bourges, et font encore illusion dans les années 1980 malgré un repli sensible de la production

43 Les installations sont parmi les plus modernes et les mieux équipées du pays, à proximité immédiate d'un polygone de tir, d'établissements de production et d'expérimentation d'armements, d'une Ecole de pyrotechnie : AMCB 1D78, 4 juin 1946, n° 5 et 6 novembre 1947, n° 693 ; 1D81, 27 mai 1950, n° 90. Le projet de transfert de l'Ecole du Matériel vers Fontainebleau met le feu aux poudres en 1946 : AMCB 1D78, 4 juin 1946, n° 5 ; 1D78, 6 novembre 1947, n° 693 ; 1D79, 10 juillet 1948, n° 157 ; 1D85, 9 juillet 1956, n° 1087. Le plan Marshall fait l'objet de critiques au sein du conseil municipal ; en 1947, on vise « les appétits d'un trust outre-Atlantique » et pointe « la vassalisation de la Nation » : AMCB 1D78, 6 novembre 1947, n° 693 ; « le plan Marshall a toujours été présenté comme une aide généreuse à la Nation française pour lui permettre de se relever ; les importations qu'il finance doivent donc fournir du travail à la main d'œuvre nationale » ... « la remise en état de la puissance militaire française ne peut être fondée que sur la production de nos établissements spécialisés » : AMCB 1D80, 27 août 1949, n° 235.

44 Bourges participe au financement de la voirie d'accès à l'usine : AMCB 1D81, 1<sup>er</sup> avril 1950, n° 69 ; 1D81, 22 juillet 1950, n° 190 ; 1D83, 26 juillet 1952, n° 139.

45 AMCB 1D86, 13 septembre 1957, n° 286.

46 AMCB 1D80, 15 octobre 1949, n° 324 ; 1D80, 27 août 1949, n° 235.

47 AMCB 1D85, 1<sup>er</sup> octobre 1956, n° 1192 ; 1D86, 1<sup>er</sup> avril 1957, n° 100 ; création de la ZI, avenue de la Prospective, au nord de la gare de Bourges : 1D87, 24 mars 1958, n° 29.

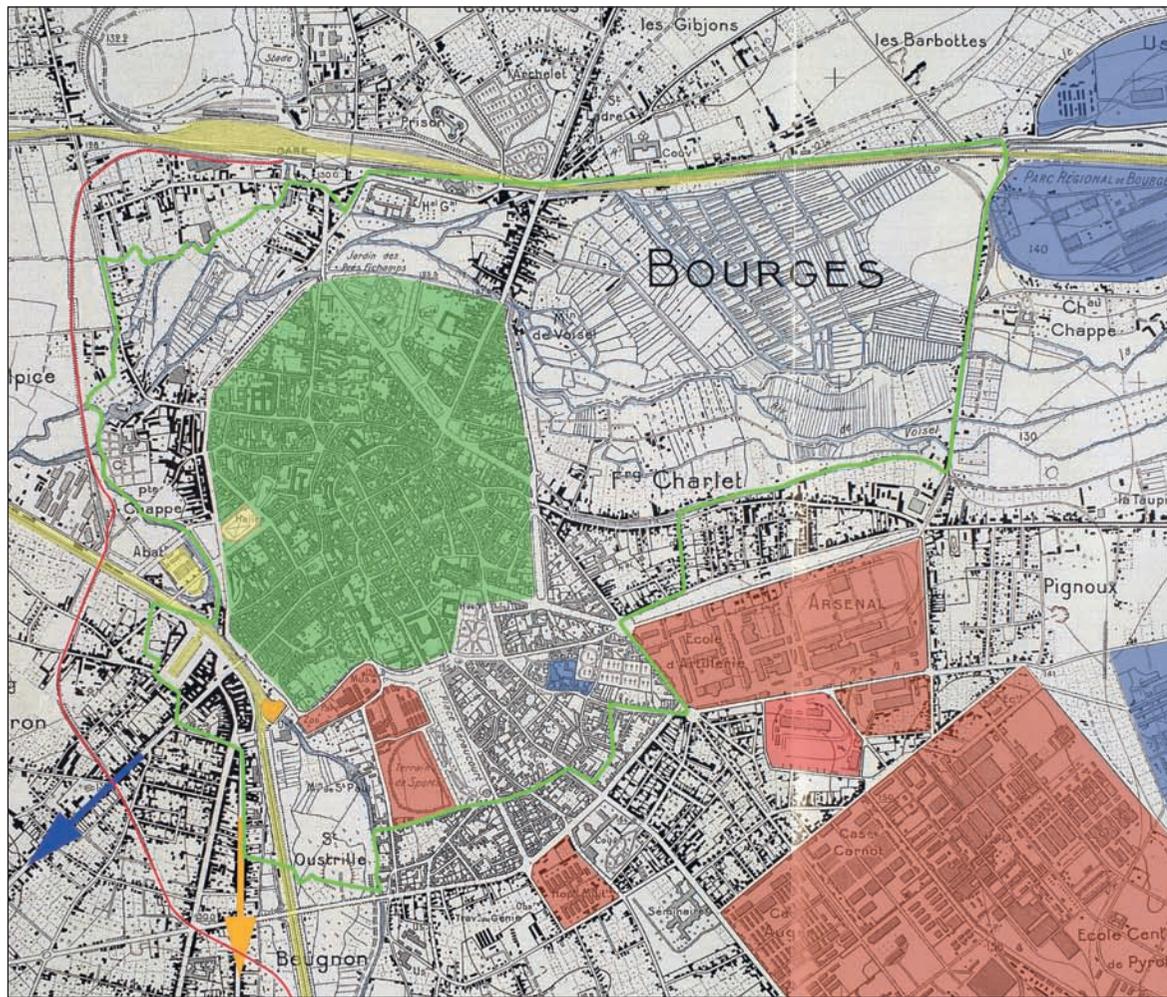
48 On rappelle que l'Allemagne achète américain et que sur 131 appareils en service à Air France, seuls 12 sont de fabrication française. Le Conseil s'interroge avec inquiétude à propos des conséquences incertaines du Marché commun, et s'insurge du petit nombre d'appareils français « sur nos lignes alors que nous achetons des appareils américains pour 1 milliard quand nos ouvriers sont au chômage », dans un pays qui fût « à la pointe des découvertes aéronautiques » : AMCB 1D87, 27 octobre 1958, n° 10.



Fig. 10 - Bourges, de 1840 à 1947. Formation progressive des premiers quartiers suburbains.

Fig. 10a

Bourges. Etat du milieu urbanisé en 1840 (Carte d'Etat-Major : Arch. Départ. du Cher).



- Première moitié du 19<sup>e</sup> siècle : Infrastructures et équipements, usines métallurgiques
- Seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle : industries et installations militaires
- Première moitié du 20<sup>e</sup> siècle : industries et installations militaires
- Ville ancienne, emprise fixée à l'époque médiévale
- Limites extérieures des faubourgs (d'après cadastre de 1814)

Fig. 10b  
Bourges. Etat du milieu urbanisé en 1947 (Trodec, Rouquet 2020, source plan de 1947 du ministère de la Reconstruction et du Logement : Arch. Départ. du Cher). Les flèches : en bleu, vers l'aéroport ; en jaune vers les Usines de Mazières. En comparaison avec le plan de 1840 (Fig 10a), on remarque autour des industries et installations militaires la densification et l'extension des quartiers ouvriers, qui débordent déjà largement les limites des anciens faubourgs, phénomène particulièrement flagrant au sud-est de la ville ancienne.

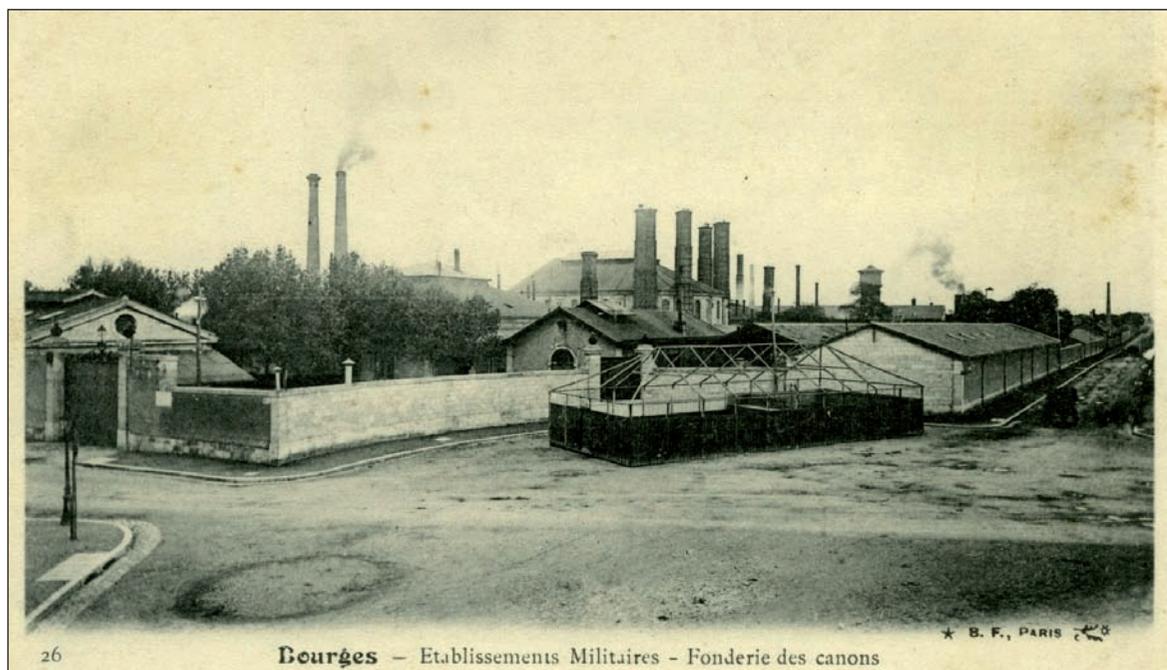


Fig. 10c  
Bourges. Fonderie de canon, place Malus (photographie ancienne : AMCB 2Fi103).



Fig. 11  
Bourges. Vue de la halle au blé, situation actuelle  
(cliché G. Dinéty 2022).

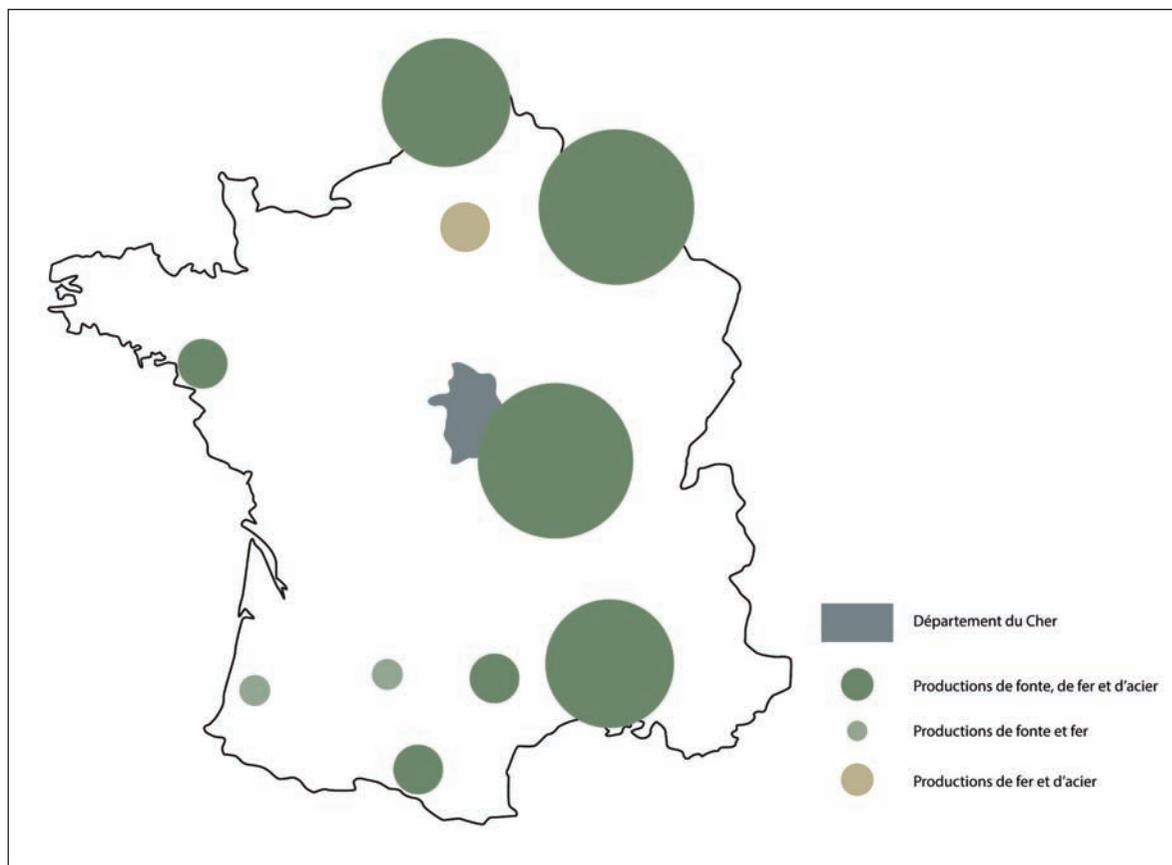


Fig. 12  
Situation du département du Cher dans le  
contexte de l'industrie métallurgique française en  
1882 (Troadec, Rouquet 2019, source Braudel et  
Labrousse, III, 1976-1993, fig 52 : 566 ).

et de l'emploi ouvrier. L'abandon progressif des sites industriels installés aux portes de la ville ancienne depuis le 19<sup>e</sup> siècle précède la création de vastes zones d'activités, créées en périphérie éloignée comme autour de l'échangeur autoroutier au sud de la ville. Cette Zone d'activités, en densification continue depuis sa création dans les années 1980, accueille bien quelques établissements industriels, mais en grand nombre des activités tertiaires et de vastes plate-formes logistiques (**Fig. 13a**).

## De faubourgs en quartiers suburbains

L'industrialisation et l'afflux de population exercent une pression sans précédent sur le territoire urbain : de 28 000 habitants en 1860, la ville atteint 46 650 habitants en 1901. Les quartiers suburbains absorbent la presque totalité de l'accrue démographique ; en 1887, le quartier du Château où se trouvent, entre autres, les usines d'armement, compte 9 873 habitants, le quart de la population de Bourges ; le quartier Barbès, au sud-ouest, gagne environ mille habitants d'un recensement à l'autre et celui de Pignoux, au sud-est, connaît également un fort accroissement [BERARD *et al.* 1973 : 59, 152 et 155]<sup>49</sup>. Un nouveau pic démographique survient après le second conflit mondial : 65 184 habitants en 1962, puis 76 088 six ans plus tard, enfin 77 300 en 1975 ; puis, c'est la stagnation autour de 80 000 habitants jusqu'au début de la décennie 1980 avant l'amorce d'une décrue régulière : 72 600 habitants au seuil du 21<sup>e</sup> siècle, moins de 65 000 en 2019 [COLLECTIF 1999c : 2 et 74 ; INSEE]. La décrue s'inscrit dans le contexte d'affaissement démographique du département du Cher. De 2013 à 2019, Bourges a perdu 2 648 habitants passant de 67 189 à 64 541 habitants ; les autres communes de la communauté d'agglomération de Bourges (hors Mehun/Yèvre dont l'adhésion est actée le 1<sup>er</sup> janvier 2019) gagnent 857 habitants ce qui ne compensent pas le déficit de la ville-centre<sup>50</sup>.

En 1882, les emplois industriels concernent à Bourges plus de 3 000 personnes, les deux tiers pour la Fonderie de canons [BERARD *et al.* 1973 : 180, 182]. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, la fabrication d'armements

emploie à elle seule 3 500, puis 5 000 personnes à la fin des années 1960 quand le pôle aéronautique en occupe 3 500. Aux portes de Bourges, 4 000 personnes sont employées depuis 1953 par l'Usine Michelin [NARBOUX 1995 : 77-79, 84-85 et 117-123]. A quoi il faut ajouter d'autres sites industriels métallurgiques, les entreprises du bâtiment, les ateliers de confection. Maintenu jusque vers le milieu des années 1970, le nombre d'emplois industriels amorce une chute au terme de la décennie. Le secteur de l'industrie propose moins de 5 000 emplois aujourd'hui, passant de 4 919 en 2010 à 4 344 en 2015 (INSEE).

Dès les années 1820, des propriétaires terriens ont cédé des biens morcelés dans les zones humides, puis de grandes emprises des meilleures terres agricoles furent préemptées à partir du milieu du 19<sup>e</sup> siècle et transférées à la puissance publique ou à des entrepreneurs privés. En un demi-siècle, la réaffectation économique et sociale du foncier libère l'urbanisation des anciens faubourgs. Considérons ces nouveaux quartiers comme quartiers suburbains, non comme « couronne centrale » [COLLECTIF 1999c : 9] : leur formation rapide en place des faubourgs ruraux répond à un mode urbain propre à l'économie capitaliste industrielle. Cinq faubourgs sont cités au début du 19<sup>e</sup> siècle : le Château, au sud, Saint-Privé, à l'est, Taillegrain, au nord, Saint-Sulpice, à l'ouest et Auron, au sud-ouest<sup>51</sup>. L'emprise des nouveaux quartiers étendus sur près de 300 hectares, trois fois la surface de la ville ancienne, est soustraite en presque totalité aux terres agricoles et maraîchères ; elle constitue un paysage urbain en rupture avec celui de la ville ancienne et forme « un point de blocage morphologique » [BERARD *et al.* 1973 : 61-62] (**Fig. 10b**). Entre les deux guerres mondiales, la construction d'une usine aéronautique et d'un aérodrome au sud-ouest de la ville inaugurent un nouveau pôle industriel à proximité duquel un quartier d'habitation connaît un rapide développement (**Fig. 13, Fig. 13a, Fig. 14**) ; dans le même temps, tous les quartiers s'étendent et se densifient, particulièrement les anciens faubourgs au sud de la ville ancienne – du Château et d'Auron – regroupant l'essentiel de l'équipement industriel : usines d'armement au sud-est, usines métallurgiques au sud-ouest<sup>52</sup> (**Fig. 10b, Fig. 13a, Fig. 17a**). L'ogre l'afflux de population place la puissance publique face à l'enjeu

49 La population de Bourges fluctue entre 15 000 et 17 000 âmes du 14<sup>e</sup> siècle à la Révolution : Pierre Berthelot 2016, *Bourges à l'ombre de Paris, 1350-1795*, Paris : 28. La population française est alors l'une des plus importantes d'Europe : plus de vingt millions d'habitants en 1550, chiffre retrouvé vers 1635, atteint à nouveau vers 1720-1730 : Braudel et Labrousse 1977, tome I : 730. L'évaluation démographique connaît un tournant rationnel avec l'Etat civil laïc confié aux magistrats municipaux par le décret du 20 septembre 1792 : Braudel et Labrousse 1977, tome III : 177.

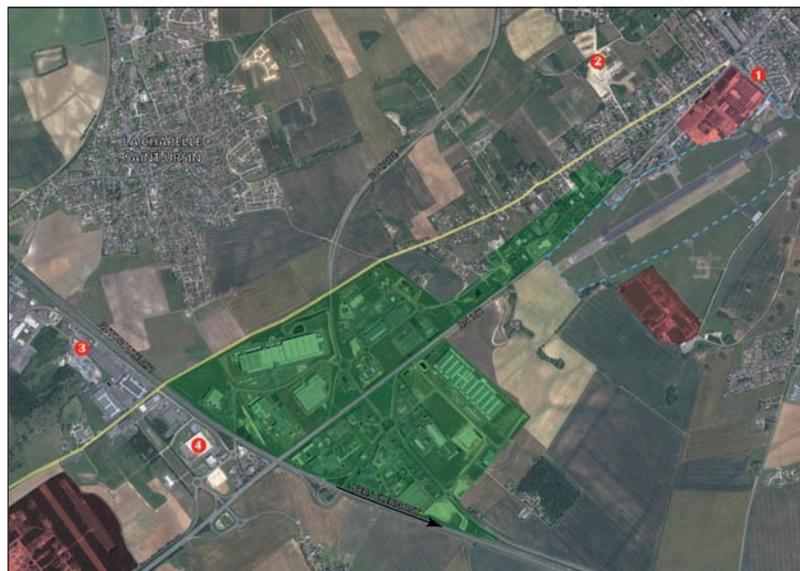
50 *Le Berry Républicain* du 30 septembre 2021.

51 AMCB, 1D13, 4 décembre 1819. Le faubourg Taillegrain n'est pas individualisé par le cadastre de 1814 ; il correspond à la première feuille de la section I de Bourges, faubourg Saint-Privé.

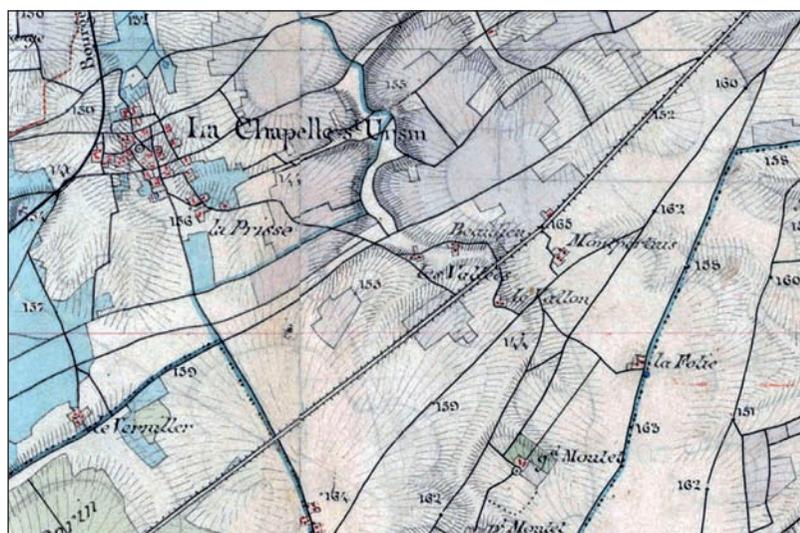
52 *Le plan d'aménagement. L'évolution de la Cité*, Bulletin Officiel Municipal 1927 : 29.



**Fig. 13**  
Bourges, secteur sud-ouest de la commune (Troadec, Dinéty 2022 ; source Géoportail, photographie 1955). **Tracé linéaire jaune** : ancienne voie romaine, aujourd'hui chemin de Villeneuve en secteur urbain. **Tracé en pointillé bleu** : aéroport. **Aplat rouge** : usines. 1 : cité-jardin de l'aéroport.



**Fig. 13a**  
Bourges, secteur sud-ouest de la commune (Troadec, Dinéty 2022 ; source Géoportail, photographie 2020). **Aplat vert** : Zones d'activités du PIPACT. 2 : les Breusses, zone pavillonnaire en formation ; 3 : Zone d'activités (commune de La Chapelle-Saint-Ursin) ; 4 : Zone d'activités (commune de Le Subdray). Comparativement à la situation de 1955 (Fig 13), représentant massivement la destination agricole des lieux, l'emprise occupée par les zones d'activités est devenue considérable en 2020. Remarquer également : l'extension de l'habitat suburbain de Bourges, particulièrement le long du chemin de Villeneuve, et celle, spectaculaire, du bourg de La Chapelle-Saint-Ursin.



**Fig. 13b**  
Bourges, secteur sud-ouest de la commune (Géoportail, carte d'Etat-Major,1860).



Fig. 14  
Bourges. Cité-jardin, quartier de l'aéroport (cliché G. Dinéty 2022).

colossal de réaliser les logements en nombre suffisant, avec les équipements collectifs et les infrastructures, et d'assurer la sécurité du milieu urbanisé.

Au cours des 11<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> siècles, la ville européenne devient une place économique de production et financière, un lieu intense de variété des métiers, de brassages, d'hétérogénéité et de clivages, un lieu « d'éducation et d'initiation à la vie sociale, politique et économique. » [LE GOFF, LAUWERS : 1177-1182]. La ville industrielle du 19<sup>e</sup> siècle ne fait que changer d'échelle à la faveur de mutations techniques, technologiques, sociologiques et politiques : « Les modes de culture ouvrière sont indissociables de la résistance politique opposée aux classes dominantes » [LE GOFF, LAUWERS 1991 : 1177-1182], de telle sorte que les édiles doivent prendre en compte les besoins d'une population aux modes de vie renouvelés. Comme partout ailleurs, la présence massive d'une main d'œuvre ouvrière transforme la sociologie urbaine de Bourges et contraint peu ou prou la politique municipale.

La question du logement reste dans un premier temps livrée au seul jeu des intérêts privés. Jusqu'aux années 1910, des quartiers se forment et s'étendent sans réelle réflexion préalable ou règle d'ensemble. En provenance des campagnes proches, les ouvriers recherchent pour demeure des « maisons sans étage, avec jardin, hors de la vieille ville, dans le voisinage des usines de guerre » ; des propriétaires fonciers ouvrent chemins et ruelles de leur propre gré dans leurs terrains et « vendent des parcelles en bordure pour construire, et cette pratique subsista pendant longtemps », de telle sorte qu'en 1927, une centaine de voies en attente

d'examen n'est toujours pas incorporée dans le réseau municipal<sup>53</sup>. Une première inflexion portée par les élus républicains promeut les réalisations d'intérêt général, particulièrement dans les quartiers suburbains ; réseaux (eau potable, eaux usées, électricité...) et services à la population sont alors les seuls éléments cohérents de l'ensemble urbain [BERARD *et al.* 1973 : 66 et 73]. Le marquis de Vogüe, propriétaire des Usines de Mazières, emploie 109 ouvriers au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, puis 550 une trentaine d'années plus tard. L'entreprise, en pleine expansion, « parfaitement adaptée au nouveau mode de production capitaliste », crée à proximité de l'usine une cité composée de maisons doubles avec jardins, dotée d'équipements collectifs : école privée pour les enfants, asile, patronage, et, en 1882, une chapelle [BERARD *et al.* 1973 : 25, 63, 79, 180]. Isolée à distance de la ville, quartier et habitat sains réservés aux employés méritants, la cité inaugure une politique paternaliste du logement, non sans avantages pour les familles bénéficiaires, mais tout à la volonté d'encadrement idéologique de la population ouvrière. Un positionnement affirmé face à la puissance publique quand le marquis de Vogüe prend l'initiative d'un projet de voirie profitable à son usine et à sa cité, mais financé à parts égales avec la Ville : transformer un chemin, l'actuelle rue de Mazières, en axe majeur de son domaine industriel et résidentiel, et aménager sept ruelles transversales pour desservir la cité ouvrière.

La distribution d'eau potable, entrée en phase concrète en 1867 avec la mise en service du château d'eau édifié place Séraucourt, compte 72 km de canalisations en

<sup>53</sup> *Le plan d'aménagement. L'évolution de la Cité*, Bulletin Municipal Officiel, janvier 1927 : 29, 44.

1920 ; le réseau alimente les particuliers et les industries, et remplace les bornes-fontaines auxquelles avaient recours les habitants et dont il ne reste qu'une quinzaine en 1927<sup>54</sup>. Egouts, évacuation des déchets ménagers, entretien des chaussées, éclairage public, lutte contre l'incendie, maintien de l'ordre, transports publics sont mis en œuvre. Cependant, la réalisation principale découle du projet scolaire républicain consacré à la construction d'écoles. Les lois Ferry, adoptées au début des années 1880, mettent fin au monopole de l'Église en matière d'instruction. L'ouverture d'établissements scolaires connaît un temps fort entre 1882 et 1914, particulièrement dans les quartiers suburbains [BERARD *et al.* 1973 : 35-36 ; 75-76 ; 146-147]. En 1927, vingt écoles primaires et neuf écoles maternelles sont situées en périphérie de la ville ancienne<sup>55</sup>.

Depuis la fin du 19<sup>e</sup> siècle, une politique urbaine timidement amorcée favorise la construction de logements à finalité sociale<sup>56</sup>. La Ville réalise le *Plan d'Aménagement et d'Extension de Bourges*, puis crée l'*Office municipal des Habitations à Bon Marché* en 1921, enfin réalise des logements sociaux de 1919 à 1943 [BERARD *et al.* 1973 : 42]. Les cités-jardins construites au cours des années 1920-1930 dans les quartiers de l'Aéroport et du Moulon se veulent la réponse sociale et hygiéniste de l'État au besoin du logement ouvrier, en accordant une large place aux espaces verts, aux aires de jeux, à une architecture économique tablant sur un mode de construction industriel (formes cubiques, toits plats, lignes horizontales marquées, béton à armature métallique<sup>57</sup>... (Fig. 14). Ces ébauches sont loin de résoudre la question du logement qui fera brutalement retour au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Pour autant, la Ville endosse dans l'entre-deux guerres « un nouveau rôle de tutelle par lequel elle assure le service du logement social » [BERARD *et al.* 1973 : 80].

54 *Le plan d'aménagement. L'évolution de la Cité*, Bulletin Municipal Officiel, janvier 1927 : 43-44, 33 et 36, 37 et 42, 45.

55 *Le plan d'aménagement. L'évolution de la Cité*, Bulletin Municipal Officiel, janvier 1927 : 32.

56 La loi Cornudet (4 mars 1919) impose aux villes de plus de dix mille habitants la réalisation d'un document d'urbanisme : le *Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension*.

57 Collectif/a, *Le nord de Bourges*, Mémoire d'une ville, II : 8 ; Collectif/b, *L'expansion d'une ville, 1850-1950*, Mémoire d'une ville, III : 21 et 22.

## L'étalement suburbain

Entre 1945 et 1955, dans un contexte économique atone, Bourges fait face à la crise aigüe du logement qui frappe la ville comme partout ailleurs. La situation de l'habitat est d'autant plus catastrophique que « depuis 1913 on a très peu construit eu égard aux besoins, on a même très mal entretenu les immeubles existants... »<sup>58</sup> ; Bourges, peu concernée par les dommages de guerre, n'est pas une priorité de la politique gouvernementale et de son programme de reconstruction. En 1947, des centaines de familles sont en attente d'un logis, sans qu'aucune solution n'apparaisse pour les cinq à dix ans à venir<sup>59</sup>. Dans l'urgence, les édiles entreprennent l'achat de terrains autour de la ville ancienne et rétrocèdent ces réserves foncières, peu étendues, à des organismes de construction de logements à caractère social (Office municipal d'HLM, Comité ouvrier du Logement...). En période de disette, on privilégie le seul recours à la densification opportuniste des quartiers ouvriers formés au siècle précédent, avant d'en venir aux programmes extensifs<sup>60</sup>. Il convient en premier lieu de reconstruire les immeubles qui ont souffert du conflit, tels ceux du quartier de l'Aéroport, une priorité entreprise en 1949<sup>61</sup>. Puis, la municipalité s'efforce de résoudre les effets du développement désordonné des quartiers ouvriers et s'oriente vers des projets de quartiers neufs ; la mise en place d'outils juridiques et opératifs facilite la gestion économique, technique et administrative des programmes fonciers et immobiliers, aidée en cela par la politique gouvernementale en faveur du développement industriel et du logement social. Dans les années 1950, l'État initie les Zones d'Urbanisation Prioritaire (ZUP), les Zones industrielles (ZI), les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC). Bourges amorce alors à son échelle des programmes de grande ampleur : au nord, création en 1959 de la ZUP Chancellerie-Gibjoncs de façon à poursuivre la réalisation d'un quartier neuf selon les canons juridiques et économiques ministériels<sup>62</sup> ;

58 AMCB 1D78, 10 mars 1947, n° 440.

59 Les édiles parent au plus pressé : baraquements transformés en logements, comme ceux en provenance d'un camp militaire, installés à la Chancellerie ; cité militaire des Bigarellles cédée à la Ville avec ses 363 appartements en piteux état : AMCB 1D82, 28 avril 1951, n° 68 et 1D83, 9 novembre 1953, n° 700.

60 La Ville accorde parfois l'aide technique pour la viabilisation des terrains, garantit les emprunts des entreprises de construction : AMCB 1D82, 7 juillet 1951, n° 212 et 1D83, 21 mai 1953, n° 463.

61 AMCB 1D80, 3 décembre 1949, n° 329.

62 AMCB 1D88, 20 juillet 1959, n° 51.

ouverture d'une ZI, toujours au nord de la ville <sup>63</sup>. En 1960, la mise en place d'une Société d'économie mixte (SEM) accompagne ces efforts <sup>64</sup>. Le ministère de la Construction et du Logement incite alors les villes à entreprendre la réalisation d'un document d'urbanisme d'ensemble. Le *Plan d'Aménagement et d'Embellissement de Bourges* fait l'objet de plusieurs présentations en Conseil municipal à partir de 1954 <sup>65</sup>. Avec ce *Plan*, la municipalité dispose d'un outil coercitif propre à la reprise en main, par exemple, du quartier de Gionne au sud de la ville, un quartier confronté à « l'extension anarchique des îlots d'habitation créés depuis 1949 » et au déficit d'équipements collectifs. Forte d'un plan-masse imposable aux tiers, la Ville engage la normalisation urbaine du quartier qui consiste à acquérir et à remembrer d'autorité les terrains destinés aux équipements collectifs et pour le reste à traiter avec les propriétaires et les habitants <sup>66</sup>.

La pénurie de logements, en plus de l'impact social désastreux, handicape les entreprises dans leur recrutement et freine le développement économique. Les édiles décident la réalisation de deux programmes immobiliers d'envergure, l'un au nord de la ville conçu au cœur de la décennie 1950, l'autre au sud projeté au milieu de la décennie suivante. Deux programmes, chacun porteur d'une solution datée à la politique du logement, ont comme même objectif l'accueil massif de nouveaux habitants ; à la réponse apportée dans l'urgence à la pénurie d'après guerre, succède une proposition d'accueil en phase avec la société des loisirs naissante. Ces quartiers neufs, emblématiques d'une vision extensive de la ville comme réponse à la question du logement, ne cesseront d'être transformés et étendus hors de leurs limites initiales, et « D'autres quartiers résidentiels viendront plus tard après la saturation (de ces) deux quartiers <sup>67</sup> ».

63 AMCB 1D84, 3 mai 1954, n° 97.

64 La SOBEREM, pour le département : AMCB 1D89, 23 avril 1960, n° 23 et 31 octobre 1960, n° 60.

65 AMCB 1D84, 3 mai 1954, n° 97. Dès 1952, le ministère de l'Intérieur projetait un programme d'équipement urbain sur une période de 5 ans : AMCB 1D83, 26 juillet 1952, n° 133.

66 AMCB 1D87, 17 novembre 1958, n° 34 ; 1D88, 20 juillet 1959, n° 5 et n° 3.

67 AMCB 1D100, 26 avril 1971, n° 1. AMCB 1D78, 10 mars 1947, n° 440 : difficultés pour la SNCAC à loger du personnel ; AMCB 1D79, 17 janvier 1948, n° 11 : idem pour les Usines de Mazières ; AMCB 1D86, 25 novembre 1957, n° 226 : besoins récurrents de logements en lien avec le développement de l'emploi industriel.

### **Création d'un quartier neuf : la ZUP Chancellerie-Gibjoncs**

La Zone d'urbanisation prioritaire (ZUP) s'étend au nord de la ville ancienne aux lieux-dits Chancellerie et Gibjoncs, dans un secteur qui comprend un bâti encore peu dense, relativement dispersé, et de grandes étendues de terres agricoles (**Fig. 16**), secteur « appelé à recevoir une partie de l'extension de la ville <sup>68</sup> ». Au début des années 1950, la municipalité décide d'y construire 139 logements destinés aux habitants d'un quartier insalubre de la ville ancienne promis à la destruction <sup>69</sup>. La proposition déclenche l'idée d'un projet plus vaste susceptible d'apporter « un remède sensible à la crise du logement et aux conditions de vie en développant le confort et l'hygiène <sup>70</sup> ». En 1954, une zone de 60 ha réservée à l'habitation, prévue pour 900 logements, est constituée à la Chancellerie et gérée directement par la Ville. En 1959, la création d'une ZUP constitue une deuxième tranche du programme établi sur la Chancellerie, étendue aux Gibjoncs, et permet d'aplanir les difficultés d'acquisition des terrains en favorisant l'exercice du droit de préemption <sup>71</sup>. Le projet d'une emprise de 165 ha comprend 4 000 logements, un lycée de garçons et plusieurs groupes scolaires, un parc des sports, les équipements commercial, médico-social et culturel <sup>72</sup>... Le futur quartier, finalement en attente de 4500 logements, devait accueillir 15 000 habitants (**Fig. 16, Fig. 16a**). La spatialité aérée et l'architecture sont placées au service d' « un très bel ensemble résidentiel, non pas de grands immeubles denses accumulés mais au contraire un large assemblage d'immeubles collectifs et d'immeubles individuels avec un grand nombre d'espaces verts... » disposant du confort moderne et des équipements nécessaires ; la « nouvelle ville

68 AMCB 1D83, 20 septembre 1952, n° 181. Il existait une école à la Chancellerie, créée en 1934, agrandie en 1947 : AMCB 1D78, 5 février 1947, n° 367 et AMCB 1D83, 29 novembre 1952, n° 279.

69 AMCB 1D83, 20 septembre 1952, n° 181. En 1951 à l'évocation du projet en conseil municipal, l'absence de plan général pour le secteur était dénoncé : AMCB 1D82, 28 septembre 1951, n° 301.

70 AMCB 1D85, 14 novembre 1955, n° 806.

71 AMCB 1D84, 8 juin 1954, n° 179 : création d'une zone de 60 ha. AMCB 1D88, 20 juillet 1959, n° 51 : création de la ZUP. AMCB 1D89, 23 avril 1960, n° 1 : la politique gouvernementale du logement social assouplit les conditions d'apport financier initial des constructeurs et l'étalement des crédits consentis.

72 AMCB 1D88, 20 juillet 1959, n° 51 : un lycée de garçons pour 1500 élèves, six groupes scolaires du premier degré, parc omnisports de 12 hectares, équipements commercial, médico-social, culturel, paroissial...



**Fig. 15**  
Bourges, secteur nord-ouest de la commune (Troadec, Dinéty 2022 ; source Géoportail, photographie 1955). **Aplat rouge** : au nord, usine Michelin (commune de Saint-Doulchard) ; au sud, les Abattoirs. 1 : Halle au blé ; 2 : Bassin de débarquement du canal ; 3 : Hôpital George-Sand.



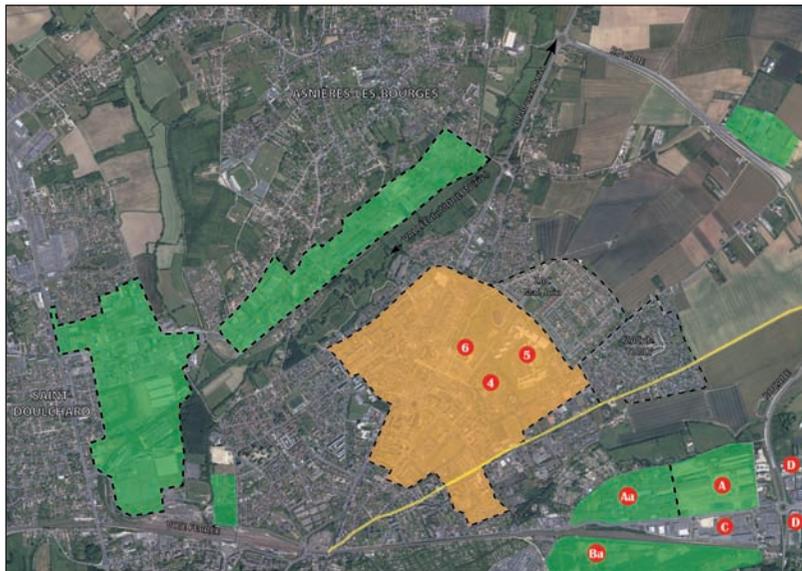
**Fig. 15a**  
Bourges, secteur nord-ouest de la commune (Troadec, Dinéty 2022 ; source Géoportail, photographie 2020). **Aplat vert** : Zones d'activités des Danjons, au sud de la vallée de l'Yèvre ; Zone d'activités des Grands Champs, au nord de la voie ferrée (commune de Saint-Doulchard). **Aplat jaune** : station d'épuration. Si la vaste partie en zone humide comprise entre le canal de Berry et la voie de chemin de fer reste préservée, le secteur au sud de la vallée de l'Yèvre est entièrement et densément conquis par l'urbanisation ; c'est aussi le cas au nord de la voie ferrée (commune de Saint-Doulchard).



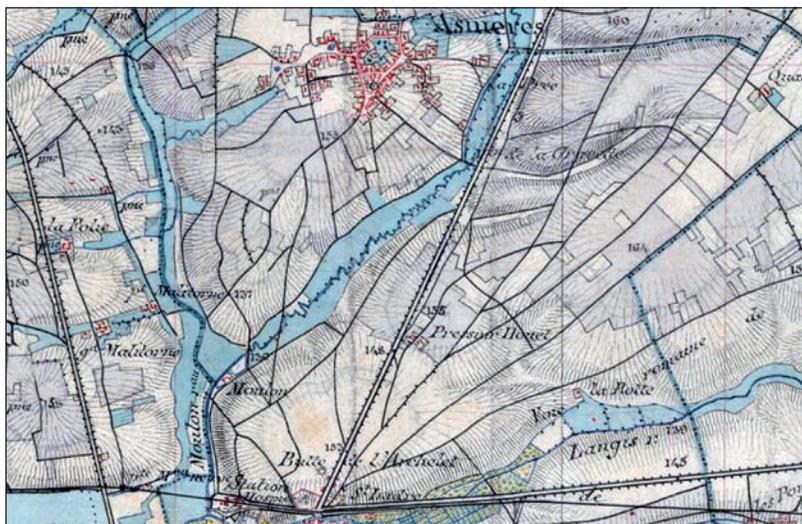
**Fig. 15b**  
Bourges, secteur nord-ouest de la commune (Géoportail, carte d'Etat-Major, 1860).



**Fig. 16**  
Bourges, secteur nord de la commune (Troadec, Dinéty 2022 ; source Géoportail, photographie 1955). Si l'extension urbaine de Bourges est amorcée dans le premier quart du 20<sup>e</sup> siècle vers le nord, le territoire septentrional de Bourges reste pour la plus grande part le domaine de l'agriculture. **Aplat vert** : Zones militaires, au sud-est (A et B) ; Zone d'activités, côté ouest, immédiatement au nord de la voie ferrée (aujourd'hui COMITEC). **Aplat rouge** : usine Michelin (commune de Saint-Doulchard). **Tracé orange**, la Chancellerie, première extension urbaine : 1, Cité-jardin du Moulon (entre les deux guerres mondiales) ; 2, Lotissement pavillonnaire de la Chancellerie (à partir de 1925) ; 3, Lotissement du Bordiot (à partir de 1925). **Tracé linéaire jaune** : chemin de Turly, ancienne voie romaine.



**Fig. 16a**  
Bourges, secteur nord de la commune (Troadec, Dinéty 2022 ; source Géoportail, photographie 2020). La progression suburbaine est massive et dense : zones d'activités, ZUP et quartiers d'habitations en extension ; à remarquer, l'accroissement du village d'Asnières (commune de Bourges). **Aplat vert** : Zone d'activités de la Prospective, le long de la vallée du Moulon ; Zone d'activités des Quatre-Vents, au nord-est ; Zone d'activités de Malitorne (commune de Saint-Doulchard), à l'ouest (englobe l'usine Michelin). **Aplat jaune** : ZUP Chancellerie-Gibjons. 4 : Parc paysager des Gibjons ; 5 : Centre de ressources, d'expertise et de performance sportives (CREPS), sur un emplacement précédemment occupé par le Lycée agricole ; 6 : Quartier de la Bergerie, en cours de formation, sur un emplacement précédemment occupé par le Lycée agricole. Aa : Zone d'activités Esprit I ; Ba : Zone d'activités (future) Esprit II ; C et D : Zones commerciales, de part et d'autre de la limite communale entre Bourges et Saint-Germain du Puy.



**Fig. 16b**  
Bourges, secteur nord de la commune (Géoportail, carte d'Etat-Major, 1860).

... (qui) achève de naître dans ce quartier nord à la Chancellerie... » devait améliorer et moderniser la ville toute entière<sup>73</sup>. Modifications du projet, augmentation des coûts du foncier et de la construction, accroissement de la capacité d'accueil portée à 29000 habitants en 1976 (représentant 38 % de la population de Bourges) eurent raison du calendrier et de quelques principes d'aménagements initiaux comme le montre l'édification de barres et de tours<sup>74</sup>. De telle sorte que des propositions concrètes propres à permettre aux habitants des quartiers nord d'y vivre mieux sont officiellement sollicitées au début des années 1980<sup>75</sup>.

### **Heurs et malheurs du quartier neuf**

Les premiers résultats obtenus par la réalisation de la ZUP Chancellerie-Gibjoncs enthousiasment quand en réalité les difficultés s'accumulent : modifications du projet d'origine et retards produisent surcoût de construction et frais financiers accrus. Rapidement, les défauts d'urbanisme apparaissent<sup>76</sup>, à tel point que la Ville candidate en 1986 au dispositif gouvernemental *Banlieues 89* ; ce dispositif vise l'amélioration des relations entre quartiers périphériques et centres urbains. Un premier programme de rénovation globale des quartiers nord est entrepris<sup>77</sup>. L'inscription de Bourges dans le dispositif *Développement Social des Quartiers* (DSQ) en 1989 est argumentée ainsi : « Certains quartiers de Bourges, situés notamment dans la ZAC des Gibjoncs, présentent les caractéristiques des quartiers périphériques où demeurent des populations confrontées aux difficultés économiques et sociales importantes ; une population défavorisée, jeune, souvent issue de l'immigration<sup>78</sup>... ». Un adulte en âge de travailler sur quatre est au chômage ; sont évoquées les familles monoparentales en augmentation... A cette époque, le DSQ concerne uniquement les quartiers

73 AMCB 1D89, 23 janvier 1960, n° 1 : « Nous ne voulons pas construire des immeubles trop élevés, mais étendre le plus possible les pavillons individuels ou des constructions pour un petit nombre de familles. ». AMCB 1D92, 6 avril 1963, n° 1 : « une nouvelle ville... ». Egalement, AMCB1D94, 26 avril 1965, n° 1 : « il y aura là un très bel ensemble... ».

74 AMCB 1D102, 15 décembre 1973, n° 6. AMCB 1D109, 31 janvier 1977, n° 5.

75 AMCB AD140, 26 avril 1984, n° 2.

76 AMCB 1D123, 28 septembre 1979, n° 2.

77 AMCB 1D141, 18 octobre 1984, n° 43. AMCB 155W111, 23 octobre 1986, n° 51 : réhabilitation de logements locatifs, la première du genre mentionnée.

78 AMCB 155W10, 13 avril 1989, n° 23.

Nord où « Il s'agit... de recréer une trame sociale et culturelle pour éviter que les jeunes ne se trouvent rejetés dans la délinquance<sup>79</sup>. » ; évoquées également : l'insécurité subie par les agents de la fonction publique, la concentration de cas sociaux extrêmes... Pour faire face, la mise en confort des logements, l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie sont programmées. En 1993, avec le *Contrat de ville*, on propose « des actions portant sur le développement social et son environnement ; délinquance, sécurité, emploi dans les quartiers où beaucoup de familles vivent dans des difficultés accrues<sup>80</sup> ». En 2015, le Contrat de ville « définit la politique de la ville comme une politique de cohésion urbaine et de solidarité, nationale et locale, envers les quartiers défavorisés et leurs habitants<sup>81</sup>. » ; un programme qui annonce de nouveau une ambition forte pour les quartiers populaires par le renouvellement durable des outils d'intervention de la politique de la ville.

Le coup d'envoi d'une transformation permanente de la ZUP est lancé ; mais en dépit des efforts considérables consentis depuis 35 ans, réhabilitations, démolitions, reconstructions, extensions pavillonnaires et programmes sociaux n'ont pas contribué à résoudre les défauts d'urbanisme originels. Ce n'est pas faute de moyens. En 2002, un cap radical est atteint : « Par des destructions massives et importantes, on basera notre politique sur une modification et une amélioration très sensible de l'offre, avec une réorganisation également très importante du paysage urbain<sup>82</sup>. ». Urbanisme et architecture impersonnels, mode de recrutement des habitants n'en maintiennent pas moins les quartiers nord dans une sorte d'isolat sociologique et culturel à distance de la ville historique.

Les programmes de construction projetés au nord de la ville ancienne apparaissent au milieu des années 1950 comme une partie de la solution, quand une autre partie, rapidement minorée par les politiques municipales successives, préconisait la « réorganisation de quartiers d'habitation insuffisamment peuplés ou mal utilisés<sup>83</sup> » ;

79 AMCB 155W17, 13 décembre 1990, n° 17.

80 AMCB 155W29, 14 octobre 1993, n° 3.

81 AMCB 236W5, 25 juin 2015, n° 30.

82 AMCB 155W81, 20 décembre 2002, n° 122. En 1999, 158 logements figurent parmi les toutes premières démolitions d'immeubles : AMCB 155W64, 17 décembre 1999, n° 47. *Le Berry républicain*, 11 février 2015 : plus de 4000 logements seraient alors vides, dont 1100 appartiendraient au parc social de Bourges.

83 AMCB 1D84, 3 mai 1954, n° 97.

le projet de la ZUP a non seulement polarisé l'attention et les énergies, mais encore inauguré une fuite en avant dans la conquête et l'artificialisation des sols.

Le choix de construire des logements en nombre après guerre n'est pas discutable. Reste que le mode d'urbanisme délibérément extensif, en rupture radicale avec celui de la ville ancienne devrait être interrogé du point de vue de l'économie des sols et de l'absence d'anticipation des coûts différés et induits. La préemption inconséquente d'un foncier réputé disponible d'évidence et l'utilisation diffuse de l'espace sont les choix à l'oeuvre dans le projet et sa réalisation, puis dans les transformations de la ZUP Chancellerie-Gibjoncs. Un modèle qui s'impose à tous les programmes qui vont suivre, avec comme conséquence de changer la perception d'une ville, d'un quartier, d'un cadre de vie. La spatialité dépend directement de cette perception et de la pratique urbaine des habitants, du regard commun porté sur un paysage urbain constitué de longue date, « mémoire vivante et collectivement assumée » [DESSPORTES 2005 : 191]. La transformation continue des quartiers nord de Bourges accroît le caractère impersonnel et sans mémoire d'un espace en rupture brutale avec les caractères de longue élaboration propres à la ville historique. La cité-jardin du Moulon construite entre les deux Guerres mondiales, potentiel patrimoine architectural et urbain, pouvait représenter une mémoire, un point d'ancrage dans un quartier qui en manque cruellement ; faute d'entretien et d'investissement, la cité-jardin est aujourd'hui promise à la démolition <sup>83a</sup>.

### **Plan d'eau et urbanisation : l'extension au sud**

Dans le contexte général des années 1960, quand l'industrie tourne à plein régime, l'emploi ouvrier à Bourges connaît un nouvel essor. Outre les usines d'armement dont la charge de travail augmente, deux autres entreprises importantes de la ville envisagent de recruter « plusieurs centaines de personnes supplémentaires dans le printemps qui vient <sup>84</sup> ». L'euphorie ambiante encourage les prédictions démographiques les plus favorables ; en 1966, il est envisagé une population entre 104 000 et 125 000 habitants dans les vingt prochaines années, et 150 000 habitants en l'an 2000 <sup>85</sup>. La capacité et la qualité d'accueil deviennent le souci constant des édiles ; dix

mille logements nouveaux seraient à construire entre 1970 et 1980 <sup>86</sup>.

Tout naturellement, les possibilités offertes par les secteurs situés au sud de la ville, dans la vallée de l'Auron, sont évoqués avec l'objectif d'absorber une poussée démographique présumée <sup>87</sup>. En décembre 1964, le projet de création d'un plan d'eau est avancé sachant qu'il « n'est absolument pas question de mettre la main ou le pied sur les marais en cause, que nous entendons bien laisser à leurs propriétaires et à leurs usagers <sup>88</sup> ». L'ouvrage est évalué à une emprise de « 40 à 50 ha d'eau, berges équipées en centre de plein air ; il s'agit d'acquérir un tout petit nombre de propriétés dans cet emplacement aujourd'hui mal utilisé <sup>89</sup> ». En mai 1966, le plan d'eau devient l'argument en faveur d'« une vaste zone d'habitation autour d'un équipement de plein air, de sports nautiques et autres loisirs <sup>90</sup> ». Le programme prévoit 7 500 logements pour l'accueil de 25 000 habitants, une population équivalente à celle des quartiers nord. Une *Zone d'aménagement différé* (ZAD) vise à empêcher la spéculation sur des terrains « actuellement consacrés à la culture et non voués à la construction <sup>91</sup> ».

La première phase de réalisation du programme comprend la ZAC du Val d'Auron étendue sur 73 ha pour accueillir 3 000 logements, un plan d'eau dont l'emprise est finalement arrêtée à 82 ha et une base de loisirs et de plein air de 37 ha (**Fig. 17, Fig. 17a**). Le projet comporte une forte proportion de logements sociaux mais se différencie de celui des quartiers nord par une spatialité adaptée à la pratique des sports et loisirs, et par des modes architecturaux diversifiés. Le futur quartier, proche de la ville, offre un cadre et une qualité de vie agréables, à distance des nuisances du centre urbain et facile d'accès en automobile ; un quartier en harmonie avec la civilisation des loisirs naissante, tournée vers le plein air et les sports <sup>92</sup>. En 1974, il s'agissait de « faire de ce quartier sud de la ville, un quartier résidentiel original ayant ses caractéristiques propres, bénéficiant de l'agrément que donnent maintenant les techniques

86 AMCB 1D96, 27 mai 1967, n° 68.

87 AMCB 1D95, 9 mai 1966, n° 1 ; AMCB 1D96, 27 mai 1967, n° 68.

88 AMCB 1D93, 14 décembre 1964, n° 1.

89 AMCB 1D94, 8 octobre 1965, n° 1.

90 AMCB 1D95, 9 mai 1966, n° 1.

91 AMCB 1D95, 9 mai 1966, n° 1. Projet de ZAD : AMCB 1D98, 21 juin 1969, n° 2 ; création officielle : AMCB 1D102, 6 octobre 1973, n° 34.

92 AMCB 1D100, 27 février 1971, n° 4.

83a. *Le Berry Républicain*, mardi 11 octobre 2022, « La cité-jardin poussée vers la démolition » : 7.

84 AMCB 1D97, 20 janvier 1968, n° 1.

85 AMCB 1D95, 9 mai 1966, n° 3 ; AMCB 1D98, 17 février 1969, n° 1.



modernes de la multiplication des espaces verts, avec recours à une architecture diversifiée et, enfin, la possibilité de profiter de grandes voies de circulation autour du noyau central de la cité, complétées par des voies de pénétration et des rocade de déviation ou de liaison<sup>93</sup> » ; en 1976, on évoque une « réalisation sociale permettant aux travailleurs qui n'ont pas le moyen de prendre des loisirs à leur aise... d'y trouver le moyen de s'oxygéner, de se reposer dans un cadre qui n'aura pas à souffrir des nuisances industrielles<sup>94</sup> ».

Le plan de financement du programme s'avère rapidement fragilisé ; l'optimisme de départ, fondé sur des projections démographiques très surestimées, quand on indiquait « de quelle manière les fonds publics et les fonds de concours contribuent à la réalisation du plan d'eau, sans compter, pour l'avenir, les prélèvements fonciers qui seront obtenus progressivement<sup>95</sup> », n'est plus de mise. Le financement du plan d'eau devait être supporté par quatre ZAC de deux mille logements chacune. Montée du chômage, inflation et désindustrialisation douchent froidement l'enthousiasme et compromettent le calendrier du programme immobilier. Cependant, malgré un diagnostic lucide énoncé au terme de la décennie 1970 arguant de la crise économique et sociale<sup>96</sup>, le mécanisme de financement du plan d'eau mis en place dès l'origine du projet contraint la municipalité de poursuivre le programme d'urbanisation dans un environnement démographique et social dégradé<sup>97</sup>. En 1985, la ZAC du Hameau de Lazenay est ainsi mise en œuvre ; d'une emprise de 118 ha, conçu pour offrir 900 logements dont 830 en pavillons individuels, le nouveau quartier s'étend autour d'un golf public de 75 ha qualifié de « poumon de verdure<sup>98</sup> ».

93 AMCB 1D103, 11 mai 1974, n° 2.

94 AMCB 1D105, 17 juillet 1976, n° 1.

95 AMCB 1D109, 31 janvier 1977, n° 81.

96 AMCB 1D118, 19 octobre 1978, n° 5 : « La Ville de Bourges ne peut pas se permettre de faire au sud un autre Bourges Nord parce que les conditions économiques, sociales et démographiques n'existent plus. Parce que construire 8 000 logements au Val d'Auron, cela veut dire en gros avoir 30 000 nouveaux habitants... ».

97 AMCB 1D125, 24 janvier 1980, n° 6 et 1D126, 29 avril 1980, n° 3 : est posé le problème majeur de « l'évaluation des projets du plan d'eau et de la ZAC n° 1 du Val d'Auron, étroitement imbriqués l'un dans l'autre, et dont l'irréalisme des bilans est aggravé par la conjoncture générale et par la stagnation, voire la dégradation de la situation au plan économique... ». Voir également : 1D111, 9 juin 1977, n° 2.

98 AMCB 155W111, 23 octobre 1986, n° 41. Création de la ZAC : AMCB 155W107, 17 octobre 1985, n° 59.

Quelles que soient les différences avec les quartiers nord, ceux du sud de Bourges subissent le même phénomène rapide de dégradation ; de 1998 à 2017, plus d'un millier de logements y font l'objet de campagnes de réhabilitation, pour la plupart dans la ZAC du Val d'Auron<sup>99</sup>.

Ajouter à cela une double altération du milieu agricole et des marais : disparition de centaines d'hectares de terres céréalières et d'une grande partie de la zone humide en amont de la ville ancienne. Il faut distinguer ici la situation du plan d'eau, élément déclencheur de l'urbanisation dévastatrice envers un milieu naturel particulièrement sensible mais qualifié « d'emplacement aujourd'hui mal utilisé parce qu'il est comme une tourbière<sup>100</sup>... ». La tourbière a fait place au plan d'eau artificiel et aux immeubles.

### *L'extensivité, ressort d'une faillite urbaine ?*

Parallèlement à la désaffectation des grands ensembles édifiés après guerre, les parcs pavillonnaires reviennent en force dans les années 1970 ; projetée dès 1969 en prévision de l'aboutissement de la ZUP Chancellerie-Gibjoncs et accomplie dans la première moitié de la décennie suivante, la ZAC du Petit Turly comprend 800 pavillons, un groupe scolaire et un collège sur une emprise de 69 ha au nord de la ZUP<sup>101</sup> (**Fig. 16a**). A l'évocation du projet, on souligne la « propagande active et les encouragements » du ministère de l'Équipement en faveur du pavillon individuel<sup>102</sup>. L'offre pavillonnaire n'est pas une nouveauté ; c'est une tradition du patronat industriel et du christianisme social, relayée par l'État dès la fin du 19<sup>e</sup> siècle, quand la promotion du logement individuel doté d'un jardin vise à pacifier, contrôler, normaliser le prolétariat urbain issu du monde rura<sup>103</sup>. La maison individuelle est restée un des choix explicite de la Ville de Bourges selon un parti pris architectural

99 AMCB 155W55, 26 mars 1998, n° 68 ; 155W76, 14 décembre 2001, n° 96 ; 155W102, 20 octobre 2006, n° 93 ; 182W150, 14 décembre 2007, n° 113 et 249W31, 19 octobre 2017, n° 5. En 2018, la ZAC du Val d'Auron est citée parmi les quartiers prioritaires avec ceux du nord de Bourges : AMCB 273W2, 26 mars 2018, n° 2.

100 AMCB 1D94, 8 octobre 1965, n° 1.

101 AMCB 1D98, 30 octobre 1969, n° 38 ; AMCB 1D99, 2 mars 1970, n° 20, 21 et 61 ; AMCB 1D103, 29 avril 1974, n° 40.

102 AMCB 1D99, 2 mars 1970, n° 20.

103 La loi Siegfried, 1894, offre un cadre juridique au développement des maisons individuelles ; l'élément majeur de la loi Strauss, 1906, réside dans le pavillon avec un jardin de 5 à 10 ares ; la loi Loucheur, 1928, promeut une politique sociale fondée sur la propriété individuelle.

qui repose idéalement sur le refus des immeubles trop élevés et privilégie le recours aux pavillons individuels autant que possible <sup>104</sup>.

Depuis, la demande reste massive de maisons avec jardin, à l'écart du milieu urbain central considéré selon ses nuisances et par ailleurs inaccessible au plus grand nombre hors logement social. Le quartier pavillonnaire excentré représente la forme la plus aboutie de la spéculation foncière et du modelage de la géographie urbaine. Qu'il existe différentes zones pavillonnaires selon les catégories sociales, certaines de qualité, que des habitants les choisissent, parfois avec enthousiasme comme lieu de vie ne fait pas de doute [CUSIN *et al.* 2016 : 641-679]. Cependant, la question abordée ici ne porte pas sur les choix individuels, de toute façon socialement formatés, mais sur la conquête exponentielle des sols et ses conséquences : l'artificialisation de terres agricoles et naturelles, le recours obligé et systématique à l'automobile, l'obsolescence plus ou moins rapide de la valeur immobilière et foncière des quartiers pavillonnaires [LAMBERT 2015 : 18-23].

Grands ensembles, quartiers neufs et zones pavillonnaires comme réponses à une demande de logements largement dévoyée illustrent le choix de l'extensivité et ses corollaires : le déploiement renouvelé des réseaux (fluides, transports publics, infrastructure de circulation...), l'intensification du recours à l'automobile, l'insignifiance de modes architecturaux répétitifs, soit un désastre urbain, social et culturel [DEBRY 2012 : 19] <sup>105</sup>.

La réalisation dans les quartiers nord d'une ZAC à l'emplacement de l'ancien lycée agricole démantelé reste un moindre mal sur une emprise déjà partiellement artificialisée et sur laquelle on décide de « ne pas consommer trop d'espace » ! (Fig. 16a : 6) ; discutable, en revanche, la poussée toujours plus au nord avec la ZAC du Maréchal Juin à l'emplacement de terres agricoles : 40 ha d'emprise pour 360 logements prévus, essentiellement en pavillonnaire <sup>106</sup>. L'aménagement des Breuzes au sud de Bourges (Fig. 13a : 2), en lieu et place d'anciens jardins et vergers d'un quartier dense conçu « autour d'un espace naturel central favorable à la biodiversité », où serait traité avec soin la transition

entre ville et campagne, table encore en 2013 sur la disponibilité indiscutée des sols <sup>107</sup> ; transformer ainsi jardins et vergers, même en friche, interroge. La magie du *quartier neuf* opère toujours, ici ou là baptisé *écoquartier*, quitte à investir des terrains nus de constructions dès lors qu'ils se trouvent dans la proximité de zones d'activités économiques. Le projet de quartier neuf, toujours évoqué pour répondre à une demande de logements : un argument qui mérite d'être questionné au regard de la situation démographique et économique de la ville.

Immanquablement, la réaffectation urbaine d'espaces économiques tombés en désuétude amorce un processus d'extension sans limite. Le quartier du Prado, à l'ouest de la ville ancienne en est un exemple (Fig. 15, Fig. 15a). La désaffectation et le comblement du bassin du canal, puis la démolition des abattoirs libèrent un foncier opportunément soumis à un projet de rénovation globale en 1977 <sup>108</sup>. La création d'un tissu urbain dans la continuité de la ville ancienne en constitue l'objectif : plusieurs centaines de logements sociaux, hôtel, équipement commercial, gare routière, parcs de stationnement... Grâce à l'habitat social, la population du centre-ville augmenterait de 10% <sup>109</sup>.

A la fin des années 1990, le projet d'aménagement du quartier fait l'objet d'un réexamen dans le cadre d'une étude générale d'urbanisme « révisant les hypothèses de croissance des années 60-70 des grandes périphéries de l'agglomération pour mieux tenir compte de la conjoncture économique et démographique ... L'étude dans son état d'avancement actuel, développe le projet d'une recomposition de la ville sur elle-même, pour assurer la vie des quartiers du centre et des faubourgs et mieux préserver les rapports ville/campagne. » ; les enjeux tiennent à l'élargissement des fonctions du centre-ville, ce qui conduit « à la prévision d'une complémentarité d'équipements et de commerces, de loisirs et de détente sportive <sup>110</sup> ». De ce point de vue, la densification du quartier du Prado, déjà engagée depuis

<sup>104</sup> AMCB 1D89, 23 janvier 1960, n° 1.

<sup>105</sup> *Le Figaro*, samedi 13-dimanche 14 novembre 2021, « Plongée dans la France des maisons individuelles » : 17. *Le Berry Républicain*, lundi 4 mars 2019, « Plus rien ou si peu en commun » : 42.

<sup>106</sup> La ZAC est subtilement dénommée *la Bergerie* : AMCB 206W47, 17 décembre 2010, n° 22. Pour la ZAC du Maréchal-Juin : AMCB 155W97, 14 décembre 2005, n° 56 et AMCB 155W148, 28 juin 2007, n° 14.

<sup>107</sup> Si le projet des Breuzes n'était pas réalisé « on serait vraiment en grave difficulté pour loger des Berruyers » : AMCB 222W4, 28 juin 2013, n° 30, 31, 32. Voir également *Le Berry Républicain*, mardi 18 octobre 2016, « Trois questions autour des Breuzes » : 12.

<sup>108</sup> AMCB 1D88, 26 janvier 1959, n° 58 : remblaiement du bassin du canal ; sur l'emplacement, projet d'immeubles (150 logements), sur 12000 m<sup>2</sup>. AMCB 1D96, 7 août 1967, n° 34 : transfert des abattoirs.

<sup>109</sup> AMCB 1D132, 17 décembre 1981, n° 9 et n° 10 ; AMCB 1D133, 29 avril 1982, n° 2. La réflexion quant au projet fut lancée en 1977 : AMCB 1D111, 9 juin 1977, n° 46.

<sup>110</sup> AMCB 155W54, 5 février 1998, n° 4.

une vingtaine d'années, peut apparaître comme une solution de bon sens. Plusieurs équipements collectifs viennent compléter ceux présents dans la ville ancienne : cinéma multiplex, patinoire, extension du palais des sports, bars et restaurants, et les inévitables places de stationnement <sup>111</sup>... L'extension du tissu urbain n'en persiste pas moins. Le hiatus est bientôt comblé entre le quartier du Prado et celui de Vauvert plus à l'ouest où des programmes de logements sont entrepris depuis les années 1960 <sup>112</sup>. Aujourd'hui, l'urbanisation s'étend sur deux mille mètres, du boulevard de l'Avenir à la rocade à l'ouest, de part et d'autre de la rue Louis-Mallet (route de Marmagne) et de la rive gauche de l'Yèvre à la route de La Chapelle au sud (**Fig. 15, Fig. 15a**). L'une des questions préoccupantes quant au quartier du Prado et à l'extension occidentale du tissu urbain tient à l'impact, qui reste à évaluer, sur les zones humides (marais, tourbières...), dans le secteur de confluence des rivières Auron et Yèvre, et le long du versant de la vallée de l'Yèvre en aval <sup>113</sup>.

Depuis la Seconde Guerre mondiale, les zones d'activités économiques, de production et commerciales sont déplacées à distance de la ville ancienne ; leur implantation se fixe au plus près des axes de circulation. Comme les établissements industriels du 19<sup>e</sup> siècle aux portes de la ville, vers la gare de chemin de fer et près de l'aérodrome dans l'entre deux guerres, elles entraînent la formation de quartiers d'habitation dans leur proximité <sup>114</sup>.

La presque totalité des établissements industriels du 19<sup>e</sup> siècle et de la première moitié du siècle suivant sont désaffectés, leur emplacement d'origine déserté, réaffecté ou disparu purement et simplement. Seule, au sud-est de la ville ancienne, l'emprise des usines d'armement, le long de la route de Nevers reste consacrée à l'économie urbaine : une partie est toujours occupée par des services de l'armée, une autre abrite un technopole consacré à l'enseignement supérieur et à

l'accueil de sièges d'établissements économiques.

A la sortie du deuxième conflit mondial, la nécessité d'élargir la base économique de la ville est évoquée. Le projet d'une zone industrielle, avenue de la Prospective au nord de Bourges est lancé ; une structure d'économie mixte est missionnée pour mener les études préalables et entreprendre « l'infrastructure de la zone industrielle <sup>115</sup> ». L'indispensable diversification économique et le développement de l'emploi sous-tendent ce projet comme ceux qui suivront. Mais vers le milieu des années 1970, dans un climat économique et social morose, la dynamique faiblit <sup>116</sup>. Cependant, dans l'attente de concrétisation du projet autoroutier, la commune s'active en faveur d'une vaste zone consacrée aux activités industrielles et tertiaires au sud-ouest de la ville, entre l'aérodrome et l'emplacement du futur échangeur. A la fin des années 1970, on estime que le prolongement de l'autoroute jusqu'à Bourges doit « se traduire par des demandes d'implantation d'activités aux abords de l'échangeur et de chaque côté de la route nationale 151 jusqu'à la zone urbanisée actuelle <sup>117</sup> ». En prévision de l'aménagement d'un Parc de Production Industrielle, d'Activités tertiaires et commerciales (PIPACT), la création d'une ZAD de 275 hectares est décidée en 1987 <sup>118</sup>. La réalisation doit permettre « à Bourges de tirer le meilleur parti économique de sa desserte autoroutière », tout en constituant « un ensemble urbain de qualité à l'entrée de la ville », selon un protocole qui porte au titre de l'environnement « une volonté affirmée d'amélioration du paysage urbain <sup>119</sup>. » (**Fig. 13a**).

<sup>115</sup> AMCB 1D84, 3 mai 1954, n° 97. AMCB 1D85, 1<sup>er</sup> octobre 1956, n° 1192 : dans le cadre législatif portant la décentralisation industrielle, les collectivités locales peuvent constituer le foncier nécessaire aux zones d'activités économiques et alléger la fiscalité au profit des entreprises. Création de la Zone Industrielle, avenue de la Prospective : AMCB 1D89, 23 avril 1960, n° 1 et 11 ; AMCB 1D90, 30 janvier 1961, n° 36, et 24 avril 1961, n° 1. En 1968, la ZI de la Prospective est commercialisée à 85% de sa surface : AMCB 1D97, 20 janvier 1968, n° 1.

<sup>116</sup> AMCB 1D99, 2 mars 1970, n° 58 : Un projet de ZI à l'ouest de Bourges (les Danjons) est décidé en vue de créer trois à quatre mille emplois ; AMCB 1D114, 22 février 1978, n° 30 : la trop faible trésorerie de la ZI des Danjons contraint la Ville à mettre en jeu l'obligation de garantie communale.

<sup>117</sup> AMCB 155W111, 23 octobre 1986, n° 38.

<sup>118</sup> La création d'une ZAD anticipe l'aménagement rationnel du secteur et les demandes d'implantation : 155W4, 17 décembre 1987, n° 17. Auparavant, un Centre routier national fut d'abord évoqué, avec hôtels, services de restauration, centre d'intérêt touristique, structure d'accueil des poids lourds : AMCB 1D121, 21 avril 1979, n° 2 et 1D140, 26 avril 1984, n° 2.

<sup>119</sup> AMCB 155W5, 24 mars 1988, n° 7. Le protocole définit les principes d'aménagement du futur PIPACT : AMCB 155W5, 24 mars 1988, n° 2.

<sup>111</sup> AMCB 155W57, 4 septembre 1998, n° 5 ; AMCB 155W64, 17 décembre 1999, n° 76 ; AMCB 216W3, 29 mai 2012, n° 16 et n° 17.

<sup>112</sup> AMCB 1D94, 11 décembre 1965, n° 17.

<sup>113</sup> Le communal de la Chappe occupait une grande partie du secteur de la confluence de l'Yèvre et de l'Auron ; des troupeaux y paissent jusqu'au début du 19<sup>e</sup> siècle. Jardins maraîchers et vergers assurent l'approvisionnement d'une partie du marché urbain : Gratias *et al.* 2003 : 16 et suiv.

<sup>114</sup> Un argument majeur en faveur du projet d'aménagement des Breuzes, au sud-ouest de Bourges, tient à la proximité du quartier de l'aéroport et des zones d'emplois des Danjons et de l'échangeur autoroutier : AMCB 182W155, 23 janvier 2009, n° 16.

## **POLITIQUE(S) MUNICIPALE(S) : LE COÛT DE L'EXTENSIVITE**

« Peut-être aujourd'hui seulement avons-nous rompu ces liens, ayant simultanément rétréci et disloqué l'espace et instauré, pour la première fois dans l'histoire, le mythe de la Vitesse, qui est celui de l'Espace dévoré par le Temps. » [ZUMTHOR 1993 : 29]

Dépasser la logique urbaine contemporaine ?

Proposer un retour au modèle de la ville ancienne serait insensé : les jalons symboliques qui structuraient la représentation et la pratique passées du territoire urbain sont définitivement absents de l'univers mental contemporain. Par ailleurs, maintes utopies urbaines « progressistes » ou « rétrogrades » se succèdent depuis la fin du Moyen Âge, certaines réalisées au moins partiellement, toutes d'un même danger ; les propositions vont d'ordre moral (la ville pervertit) en ordre techno-économique (mieux répartir le travail et la population sur le territoire), et orientent vers un *dépérissement* de la ville par dilution de l'opposition traditionnelle ville/campagne [DESROCHE 1991 : 100-105].

Pour autant, échapper à cette alternative irréalisable n'en exige pas moins la confrontation lucide et sans concession à ce phénomène qui ne peut plus être ignoré : l'aveuglante nécessité d'un progrès économique et social indifférent au territoire historique promeut la conquête spéculative des sols périurbains. Dans l'évolution de la ville contemporaine, une contrainte ininterrompue, sourde, en grande part incontrôlée, enchaîne les choix politiques municipaux. De la ville diagnostiquée en crise depuis les années 1970, le territoire périphérique pourrait révéler un modèle urbain rendu dans une dangereuse impasse.

Dans une région où notables et propriétaires fonciers hésitent à soutenir les investissements lourds quand Bourges est en passe d'accéder à la modernisation économique, l'opiniâtreté des conseils municipaux à promouvoir la ville est remarquable [BABOUIN, LONGUET 2005 : 33-42]. Trois grandes municipalités peuvent être distinguées, qui œuvrèrent respectivement de 1919 à 1943, de 1959 à 1977 et de 1977 à 1995 aux destinées de Bourges, chacune confrontée aux enjeux vitaux de son époque.

Poursuivant la perspective ouverte par les maires républicains qui se succèdent à partir des années 1870, les édiles de 1919 à 1943 inaugurent un urbanisme raisonné en prise avec une forte augmentation de la population urbaine, au sein de laquelle les salariés de l'industrie constituent une force politique incontournable. Un premier document d'urbanisme porte une approche

globale de la ville en faveur du logement ouvrier, des infrastructures et des équipements publics.

Après le deuxième conflit mondial, l'exode rural massif attiré par les emplois industriels se heurte frontalement à la dramatique pénurie de logements. A partir de 1959, avec le retour d'une conduite forte de l'État, la construction à marche forcée de milliers de logements bénéficie du redressement économique général et de la politique municipale attentive au développement des entreprises locales. L'adoption d'outils d'urbanisme adaptés dote la Ville des moyens d'une politique urbaine vigoureuse, la mettant en situation de saisir le tournant social et culturel des années 1960 pour arrimer sa politique à la société en changement rapide.

La municipalité élue en 1977 subit la crise économique et sociale de plein fouet, mais n'en fonde pas moins sa politique urbaine sur la poursuite des programmes de logements sociaux et le soutien aux entreprises locales d'une part, sur la modernisation de l'espace et des équipements urbains d'autre part. Le souci environnemental et celui de l'humanisation des quartiers neufs s'inscrivent explicitement dans les réalisations urbaines. La Ville intègre les programmes nationaux lancés en faveur des quartiers sensibles, quand la crise de la ville partout dans le pays rompt en profondeur la cohésion urbaine.

Avant comme après décentralisation, les politiques municipales en matière de logements sociaux sont conduites sous tutelle de l'État, une tutelle jugée pesante dans les années 1960<sup>120</sup>. La règle qui prévaut avec les programmes urbains lancés à partir des années 1980 ne change pas fondamentalement la donne ; l'État initie la politique urbaine, et avec la mise en place de financements et de moyens impose protocole et méthode lui garantissant le pouvoir d'influer sur les projets municipaux [DONZELOT 2006 : 94-112].

### **Politique urbaine et perspective démographique**

Sans remise en cause de ce qui précède, une approche critique des politiques municipales reste nécessaire sur le fond. Dans la course économique ouverte entre les deux guerres mondiales, amplifiée après la fin du second conflit, le corps social soumet le territoire au seul avenir présumé du progrès économique et matériel. Jamais les alertes explicites et les signes avant-coureurs de la dégradation économique et du déclassement de

<sup>120</sup> AMCB 1D92, 6 avril 1963, n° 3.

la ville de Bourges ne seront mis à profit. Les politiques municipales restent confiantes en l'idée d'une situation acquise depuis l'avènement industriel dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle. Les projections démographiques des années 1950 procèdent mécaniquement du modèle général d'accroissement des villes françaises<sup>121</sup> ; le développement démographique projeté à Bourges, sur-évalué, vient en faveur des projets récurrents d'extension de l'espace urbanisé pour « la satisfaction d'un objectif délibérément choisi : la création continue de tous éléments d'une vie meilleure pour une population plus copieuse et plus satisfaite d'emplois plus nombreux<sup>122</sup>. » ; le rendez-vous avec une forme de progrès pensé comme inéluctable ne saurait être manqué. Ce credo est martelé : comme au nord de la ville ancienne, il s'agit d'aller vers l'« équipement des nouvelles zones résidentielles ou d'activités de production et de commerce » dans le secteur au sud de Bourges, mais aussi à l'est et à l'ouest, ainsi qu'à Asnières<sup>123</sup>...

L'argument démographique devient obsolète dès la fin des années 1970, et la ville ne figure pas parmi les capitales régionales les mieux armées pour dépasser la crise ouverte à l'échelle nationale. Le bassin économique de Bourges, dont la fragilité est ciblée dès les années 1950, est insuffisamment conforté<sup>124</sup> ; un premier coup de semonce retentit en effet quand le gouvernement tente de déplacer vers d'autres sites des secteurs industriels de l'armement parmi les plus importants de Bourges. L'alerte ne sera pas mise à profit. En une décennie, entre la fin des années 1960 et la fin des années 1970, la situation, de favorable, devient précaire<sup>125</sup>. Pourtant, malgré la crise économique et le désengagement industriel de

l'État, jusqu'à la fin des années 1980, l'invocation des « fleurons industriels » entretient encore l'illusion d'un avenir économique florissant pour la ville<sup>126</sup>.

Le choix d'une politique urbaine résolument extensive n'en demeure pas moins (secteurs pavillonnaires, zones d'activités économiques, réhabilitation et extension des quartiers dits *sensibles*, densification des voies de circulation...) indifférent à la dégradation des conditions économique et sociale. Pire encore, l'aggravation des coûts directs et induits (financier, social et environnemental) sont minorés ou ignorés.

« Une expansion saine engendre des recettes de nature à la financer » : cette belle formule prononcée en 1971, apparemment de bon sens, tint-elle ses promesses dans la durée<sup>127</sup> ? Le coût des programmes urbains s'avèrent sous-estimés, tel celui de la ZUP Chancellerie-Gibjoncs : les modifications en cours de réalisation du projet d'origine et les retards produisent surcoût de la construction et frais financiers accrus<sup>128</sup>. Confrontée à la crise urbaine des années 1970, Bourges candidate au dispositif gouvernemental intitulé *Banlieues 89*. Depuis, de réhabilitations en démolitions, reconstructions et extensions, la transformation permanente de la ZUP a mobilisé des masses d'argent public considérables<sup>129</sup>. Au cours de la décennie 1990, plus de trois mille logements, les espaces verts, les abords, les équipements, sont réhabilités. Des milliers de logements sont démolis pendant la décennie suivante<sup>130</sup>. Dans une moindre mesure, le phénomène se reproduit dans tous les quartiers périphériques, en particulier au sud dans la ZAC du Val d'Auron<sup>131</sup>. En 2015, un triste constat est dressé par le directeur général de l'Office public de l'habitat du Cher : « Dans le cadre du *Projet de renouvellement urbain* (PRU) de Bourges, on a démolit des logements qui n'étaient plus aux normes, mais on a aussi reconstruit, puisque c'était là une obligation contractuelle. Sans anticiper, malheureusement, la baisse

121 AMCB 1D95, 9 mai 1966, n° 1 et n° 3 : les études prospectives stipulent que de 1960 à 1985, l'ensemble des villes françaises doit avoir augmenté sa population de 50%.

122 AMCB 1D101, 7 février 1972, n° 1.

123 AMCB 1D101, 7 février 1972, n° 1.

124 1D85, 1<sup>er</sup> octobre 1956, n° 1192 : Bourges vit heureuse, mais attention, « notre politique économique est presque uniquement placée sous la férule des Établissements militaires. »

125 AMCB 1D96, 7 août 1967, n° 1 et 20 janvier 1968, n° 1. AMCB 1D111, 28 juin 1977, n° 2 : sont évoqués les problèmes de chômage et de l'emploi posés à Bourges comme au pays tout entier ; en région Centre, la progression du chômage est de 33 % en un an. AMCB 1D116, 14 juin 1978, n° 2 : le *Baromètre mensuel de l'emploi* édité par l'INSEE indique qu'en un mois, du 1<sup>er</sup> février au 1<sup>er</sup> mars 1978, les effectifs des salariés employés dans les entreprises de plus de 9 travailleurs ont perdu 300 emplois dans le département du Cher. AMCB 155W21, 20 décembre 1991, n° 2bis : la ville compte 3790 demandeurs d'emplois en février 1990 et 4717 en novembre 1991. AMCB 155W24, 15 octobre 1992, n° 2 : selon la *Gazette des Communes*, la préparation du budget 1993 dans les collectivités locales se heurtera à la dégradation du contexte économique national.

126 AMCB 155W10, 13 avril 1989, n° 3.

127 AMCB 1D100, 30 janvier 1971, n° 1.

128 AMCB AD109, 31 janvier 1977, n° 5. AMCB 155W4, 17 décembre 1987, n° 32 : participation de la Ville au déficit... AMCB 155W6, 22 juin 1988, n° 26 : extension de la superficie à aménager et augmentation de la densité, allongement de la durée d'opération (frais financiers accrus).

129 AMCB 1D123, 28 septembre 1979, n° 2. AMCB 1D141, 18 octobre 1984, n° 43. AMCB 155W111, 23 octobre 1986, n° 51.

130 AMCB 155W64, 17 décembre 1999, n° 47 : démolition de 158 logements parmi les premiers.

131 AMCB 273W2, 26 mars 2018, n° 2.

de la population <sup>132</sup>. » (Fig. 18). Le bilan des dix premières années du *Projet de renouvellement urbain* mis en place en 2004 : plus de 2 100 logements sociaux démolis, plus de 1 100 construits, plus de 1 700 réhabilités <sup>133</sup>.

### Une forme urbaine en échec ?

L'évolution des quartiers nord de Bourges n'est pas celle escomptée. Dès 1966, le caractère urbain du projet en cours de réalisation est questionné ; s'agit-il « d'un quartier de notre grande commune » ou « d'une ville différente, une ville neuve » ? La réponse invite à éviter une « quelconque ségrégation » envers ce quartier neuf <sup>134</sup>. La réalisation de la ZUP pallia certes la pénurie de logements, mais après maintes réhabilitations les difficultés multiples, sociales et culturelles, persistent. La succession des dispositifs gouvernementaux appliqués aux villes depuis près de quarante ans ne témoigne-t-elle pas d'un échec de la réponse politique à la crise urbaine ? En 2016, le *Nouveau Programme national de Renouvellement urbain* (NPNRU) énonce « une nouvelle géographie prioritaire » pour Bourges plus de dix ans après le *Programme de renouvellement urbain* (PRU) de 2003 dont l'objectif était de transformer « durablement la morphologie urbaine et la vie économique et sociale de certains de ses quartiers <sup>135</sup>... ». En 1996, le dispositif de *Zone Franche Urbaine* (ZFU) proposait de favoriser l'activité économique et l'emploi, le logement locatif et l'accession à la propriété, par le moyen d'exonérations fiscales et de baisse de charges sociales patronales ; le périmètre d'application concernait principalement les quartiers nord de la ville (*Zone urbaine sensible*). Ce projet poursuivait les campagnes de réhabilitation et de restructuration urbaine « vers le rééquilibrage du tissu urbain, la diversification des fonctions urbaines et une politique de gestion de proximité <sup>136</sup> ». Le résultat des dispositifs mis en place depuis celui de Banlieues 89 ne vaudrait-il pas une évaluation à l'aune des objectifs inlassablement répétés pour justifier chacun d'eux ?

<sup>132</sup> *Le Berry Républicain* du 11 février 2015, « On détruit, on construit... Ubuesque ! ».

<sup>133</sup> S'agissant des dix ans du PRU, *Le Berry Républicain* du mardi 7 octobre 2014 : Un nouveau visage à 359 millions d'euros ; et celui du 30 septembre 2015 : Trois années de travaux aux Gibjoncs...

<sup>134</sup> AMCB 1D95, 12 février 1966, n° 1.

<sup>135</sup> AMCB 239W7, 16 septembre 2016, n° 31 et AMCB 155W85, 19 décembre 2003, n° 96.

<sup>136</sup> AMCB 155W42, 25 avril 1996, n° 2. Un conseiller municipal d'opposition eut alors beau jeu de moquer un dispositif mis en œuvre en 1981 par la Grande-Bretagne et abandonné en 1991 faute d'efficacité.

Un biais dévastateur n'a toujours pas été levé en quarante ans et disqualifie pour l'essentiel les programmes appliqués dans le cadre de la politique de la ville. La formation des quartiers ouvriers autour des premières usines métallurgiques du 19<sup>e</sup> siècle avait ouvert une tension sociale forte et structurée ; la confrontation s'exprimait et trouvait solution dans la représentation politique. Depuis les années 1970, le phénomène vécu de ségrégation urbaine entraîne « des tendances centrifuges extrêmement marquées » [ROMAN 1994 : 5-14]. La réalité profondément structurelle de la crise érode les pratiques de l'urbanité et de la citoyenneté ; une politique d'urgence et de programmes sociaux, aussi généreuse soit-elle, n'a pas prise sur ce réel.

La mise en œuvre de la politique de la ville tend à réhabiliter, à transformer et à étendre sans discontinuer des quartiers neufs avec pour objectif d'en réduire les problèmes sociaux <sup>137</sup>. L'attention portée aux quartiers périphériques est on ne peut plus légitime ; mais elle l'a été de telle sorte qu'elle se paie de la dilution de la centralité urbaine pourtant une des conditions premières de la ville. Les politiques municipales poursuivent sans se contredire sur le fond une orientation plus fataliste que politique, et encouragent la consolidation d'entités urbaines distinctes comme moyen de paix sociale. Cette pratique implicite de *discrimination positive* transparait dans le vocabulaire officiel : « cohésion au cœur du quartier », « pôle de quartier », « pôle de centralité » ; jusqu'à cette expression emblématique du vocabulaire techno-managérial : la « centralité démultipliée <sup>138</sup> ». Un vocabulaire dans la ligne de ce qui est évoqué pour le Val d'Auron dès 1986, puisque « ... C'est une petite ville, il faut qu'il y ait un cœur, un centre d'animation <sup>139</sup>. ».

La question de la continuité urbaine posée dès 1969, quand il s'agissait de vitaliser le centre-ville puis de rétablir l'équilibre entre Bourges sud et Bourges

<sup>137</sup> AMCB 155W17, 13 décembre 1990, n° 17.

<sup>138</sup> AMCB 155W15, 28 juin 1990, n° 18 : dans le cadre de *Banlieues 89*, l'aménagement urbain de l'espace central du quartier de la Chancellerie doit « donner une cohésion au cœur du quartier ». AMCB 155W102, 20 octobre 2006, n° 67 : est évoquée la création d'un « pôle de quartier ». AMCB 155W113, 23 mars 2007, n° 75 : la réalisation d'un centre commerçant du quartier de la Chancellerie serait une affirmation d'« un pôle de centralité »... AMCB 155W92, 17 décembre 2004, n° 61 : le concept de « centralité démultipliée » apparaît dans le *Projet d'aménagement et de Développement durable*, pour « L'adaptation de la Ville de Bourges aux évolutions démographiques, socio-économiques et urbanistiques... », avec pour objectif d'assurer la vitalité des centres de quartiers...

<sup>139</sup> AMCB 155W110, 26 juin 1986, n° 46.



Fig. 18  
Bourges. Quartier du Beugnon, au sud de la ville :  
démolition d'habitat social (Cliché G. Dinéty  
2022).

ouest <sup>140</sup>, n'a pas trouvé de réponse véritable malgré les programmes successifs et coûteux mis en place. Le choix de l'extensivité a eu pour effet d'éroder la toujours résistible cohésion urbaine, et les programmes sociaux depuis quarante ans n'ont pas enrayer la dynamique de dislocation du milieu urbanisé.

### Le territoire urbain : l'arlésienne des politiques municipales ?

L'industrialisation du site de Bourges au 19<sup>e</sup> siècle instaure avec brutalité une posture d'indifférence à l'égard du territoire ; ce dernier est depuis soumis au seul économisme. Les correctifs apportés à la prédation des sols ne corrigent ni ne contredisent le postulat idéologique de départ. Une décennie après la Seconde Guerre mondiale, projets et moyens d'aménagement utilisent l'extensivité comme principale, sinon unique, solution au renouvellement du milieu urbanisé <sup>141</sup>. Une extensivité dont l'impact environnemental ne fait l'objet d'aucune évaluation politique globale et explicite à ce jour.

Sols agraires et végétations absorbent près d'un tiers du CO<sub>2</sub> émis par l'activité humaine ; l'artificialisation des sols pour cause d'extension urbaine, et par conséquent la disparition de terres agricoles, le déboisement, la destruction de zones humides et de tourbières, altèrent d'autant la capacité d'absorption naturelle quand simultanément elles augmentent les émissions de CO<sub>2</sub>. Autour de la ville ancienne, champs, bois et fonds de

vallées, indispensables à la protection des ressources en eau et comme refuge de la biodiversité ont subi des pertes irréparables.

N'est-ce pas paradoxal d'engager des moyens de préserver un plan d'eau artificiel avec ses abords au titre de l'intérêt écologique de cet *espace naturel*, ce après avoir préempté plus de 200 ha de zones agricoles et de milieux humides dans la vallée de l'Auron aux fins d'urbaniser <sup>142</sup> ? Interroger le mécanisme politique qui mena au saccage de ce milieu et à la modification du cours d'une rivière afin de réaliser, outre le projet urbain, un plan d'eau peu profond, à l'envasement récurrent <sup>143</sup>, véritable miroir chauffant de 80 ha où prolifère une végétation invasive, constituerait l'amorce d'un acte civique d'envergure (Fig. 17, Fig. 17a).

Des réalisations de *nature recomposée*, comme au nord le parc paysager des Gibjoncs ou le plan d'eau et le golf public au sud, accompagnent les programmes fonciers et immobiliers : ces projets de verdissement, incontestablement de qualité, compensent-ils les effets de l'urbanisation massive en lieu et place de terres agricoles et de pans entiers du milieu naturel ? Ces réalisations peuvent être vues comme l'extension à l'échelle du territoire urbain de la politique hygiéniste des jardins ouvriers du 19<sup>e</sup> siècle ou des cités-jardins de l'entre-deux guerres. Le plan d'eau du Val d'Auron, sans doute un agréable lieu de promenade, de détente sportive et de

140 AMCB 1D98, 17 février 1969, n° 1 et AMCB 1D98, 28 avril 1969, n° 1.

141 AMCB 1D91, 29 janvier 1962, n° 30 et AMCB 1D91, 22 septembre 1962, n° 80 : l'extension du périmètre de l'agglomération car « L'évolution urbaine dans certains quartiers périphériques a pris de telles proportions... ».

142 AMCB 1D121, 21 avril 1979, n° 58 ; AMCB 1D125, 13 février 1980, n° 39 ; AMCB 155W4, 17 décembre 1987, n° 43.

143 AMCB 155W56, 25 juin 1998, n° 46 : mis en eau en septembre 1977, le plan d'eau subit un envasement « non uniforme » à hauteur d'environ 220000 m<sup>3</sup> à tel point qu'il faut envisager la vidange, le curage et la mise en place d'un piège à sédiments en tête de l'ouvrage.

loisirs, n'en constitue pas moins le point de départ, voire un argument pour l'artificialisation des sols <sup>144</sup>.

## Le développement durable au risque de l'économisme

La notion de *Développement durable*, définie en 1987 par la *Commission mondiale sur l'environnement et le développement* (CMED), formulait l'objectif de répondre « aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins ». L'impact urbain sur les sols et sous-sols a longtemps été laissé pour compte. Au cours de la décennie 1990, le Développement durable a suscité différentes interprétations, des plus modestes aux plus exigeantes. Les thèmes de « ville compacte », de « mixité fonctionnelle », de « réduction de la mobilité »..., sont évoqués et plus ou moins suivis de mises en place. Une lecture plus ambitieuse vise à la « réinterprétation du fonctionnement des villes (dimensions sociale, économique et démocratique) » [LARRUE 2000 : 293-300]. Un tel projet ne peut être que politiquement volontariste et s'inscrire dans la longue, voire la très longue durée, et par là difficilement compatible avec le temps court d'un mandat municipal. Poser les bases d'une autre forme de ville exigerait au préalable d'ouvrir de manière conséquente la question démocratique au plan communal, avec comme prolongement incontournable d'interroger la réalité du fonctionnement intercommunal. L'enjeu tient au dépassement des seules oscillations conjoncturelles de manière à appréhender la dimension structurelle de la crise urbaine.

Depuis la fin des années 1990, le concept de développement durable appliqué à Bourges sert d'habillage vertueux à une forme d'aveuglement mêlé d'impuissance politique <sup>145</sup>, « simple mot d'ordre politiquement correct ? » [DORIER-APPRILL 2001 : 87]. Assurer « un cadre harmonieux à la population berruyère pour les dix ans à venir <sup>146</sup> », nécessitant « de faire de Bourges une ville exemplaire en matière d'environnement <sup>147</sup> »,

144 Par exemple : l'aménagement d'un parc boisé dans le marais Saint-Paul à l'emplacement de prés et jardins inondables, d'une emprise de 12 ha, vise à préserver et aménager « la coupure verte ... entre le centre ville et l'extension sud de l'agglomération ... » : AMCB 1D112, 13 octobre 1977, n° 23 ; un golf public, « poumon de verdure », accompagne la création d'une nouvelle ZAC de 900 logements dont 830 pavillons individuels : AMCB 155W111, 23 octobre 1986, n° 41.

145 AMCB 155W65, 7 février 2000, n° 1.

146 AMCB 155W65, 7 février 2000, n° 1.

147 AMCB 155W72, 17 mars 2001 (mise en place du conseil municipal).

de sorte d'envisager « un équilibre harmonieux entre préservation de l'environnement, développement social et développement économique <sup>148</sup>... », devrait peut-être contredire la logique prédatrice à l'oeuvre envers le territoire urbain.

En 2007, la charte pour un éco-aménagement dans le *Renouvellement urbain* évoque le réchauffement climatique et la moins grande disponibilité des énergies classiques, et cible l'exigence d'un habitat et d'un domaine public sobres en énergie « capable de contribuer à l'objectif national de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 <sup>149</sup> ». En 2015, la cible reste hors d'atteinte, la situation s'avère sans réel changement ; cependant, on réaffirme que « Le changement climatique est l'un des problèmes économique, social et environnemental majeurs auxquels les humains seront confrontés au XXI<sup>e</sup> siècle <sup>150</sup> ». Parmi les actions significatives de l'année 2014, le rapport annuel de développement durable cite la *Rocade verte*, et précise que l'amélioration des performances énergétiques des bâtiments scolaires, pour être effective, nécessite de prévoir « des crédits d'investissements conséquents <sup>151</sup> ».

En 2018, le *Projet d'Aménagement et de Développement Durable* (PADD) met en évidence la même hiérarchie immuable à laquelle sont soumises les orientations proposées à l'avis, puis au vote du conseil municipal <sup>152</sup> : l'objectif environnemental est subordonné à la seule vision, étroite, de l'impératif économique, soit « répondre au besoin d'une offre diversifiée de foncier », autant dire mobiliser de grands terrains pour l'industrie, l'agro-alimentaire, la logistique. Pour préserver l'agriculture et les activités agro-alimentaires locales, il est proposé de « réduire le rythme de l'étalement urbain » ; l'augmentation du parc de logements, la poursuite des aménagements engagés, comme la ZAC des Breuzes, et la production d'une offre de logements diversifiés sont inscrites au tableau. L'orientation environnementale du projet, prudemment limitative, porte comme objectif « un développement plus économe en consommation d'espace naturel et agricole » par un « phasage progressif des zones à urbaniser » et en réduisant « d'au moins 30 % le rythme moyen de consommation d'espace naturel et agricole nécessaire au développement du territoire »...

148 AMCB 155W93, 18 mars 2005, n° 70.

149 AMCB 155W113, 23 mars 2007, n° 73.

150 AMCB 236W1, 20 février 2015, n° 20.

151 AMCB 236W1, 20 février 2015, n° 21.

152 AMCB 273W6, 22 novembre 2018, n° 40.

Réduire, d'ailleurs timidement, le rythme de la prédation des sols suffirait-il à « poursuivre la transition écologique et énergétique du territoire » ?

D'une zone de « tourbière mal utilisée <sup>153</sup> », au « poumon de verdure <sup>154</sup> », jusqu'à l'adaptation environnementale d'une « partie du territoire communal <sup>155</sup> », le vocabulaire toujours utilisé selon l'air du temps trahit le maintien de la question environnementale dans une catégorie politique de marge.

### Les ressorts idéologiques d'un désastre urbain

Une triple constante, inaugurée au moment de l'industrialisation du site de Bourges au 19<sup>e</sup> siècle, continue de lester lourdement le projet et le développement urbain.

En premier lieu, la *disponibilité* des sols et son corollaire l'*illimitation* potentielle de l'emprise urbanisée, valent d'évidence, quelle que soit la municipalité élue ; il y a là une lourde et longue tendance implicitement acceptée, amorcée avec l'industrialisation, une matrice idéologique qui, à ce jour, subordonne tout programme urbain. La poursuite à un rythme effréné de l'extension urbaine en dépit de l'infléchissement démographique et économique de la ville engagé depuis quarante ans confirme cet automatisme. Pourtant, l'extension de l'espace urbanisé (quartiers neufs, zones d'activités, infrastructures...) n'a ni empêché, ni retardé le déclin économique et démographique de la ville, ni entravé la perte des emplois par milliers notamment dans le secteur industriel.

En second lieu, si la politique de la ville initiée au début des années 1980 eut pour objectif d'en faire « le lieu

d'un développement harmonieux de la citoyenneté » [DAUGE 1991 : 7-9], elle a failli, incapable d'endiguer « la dilution des aspects les plus élaborés, les plus collectifs de la territorialité et le retour à des attitudes primaires, morcelées, très locales de possession, de défense et d'agression » [RONCAYOLO 1990 : 212]. L'entêtement à considérer conjointement économie et social comme seule explication de la crise des quartiers périphériques, un temps pour traiter la dimension sociale, un autre temps pour améliorer le cadre architectural et urbain, aboutit à un coûteux échec.

Enfin, la dimension environnementale des politiques municipales successives ne dépasse pas le stade de faire-valoir de projets fonciers et immobiliers. L'ignorance ou le refus d'envisager les effets induits dans leur ampleur et dans leur durée comme paramètres économiques majeurs finit par coûter excessivement cher à la collectivité. En vérité, réduire la question environnementale à la portée esthétique est indissolublement lié à la promotion simultanée de l'étalement urbain et du maintien des quartiers de relégation à force de programmes de sauvetage successifs [DONZELOT 2006 : 48-50].

Une solution à la prédation et à l'altération des sols exigerait d'infirmier cette triple constante parfaitement *contre-économique*. « Ne rien faire dépasse d'un à deux ordres de grandeur le coût des mesures que l'on peut mettre en place de manière immédiate » [NOBLET-DUCOUDRE 2019]. L'enjeu est double : placer la question environnementale en situation de subordonner toutes les autres ; réunifier et recentrer la ville pour en faire à nouveau un lieu d'urbanité et de citoyenneté, soit un lieu où il est offert de se délier de ses appartenances premières [DONZELOT 2006 : 178].

153 AMCB 1D94, 8 octobre 1965, n° 1.

154 AMCB 155W111, 23 octobre 1986, n° 41.

155 AMCB 155W113, 23 mars 2007, n° 73.

## BIBLIOGRAPHIE

- ADAM JEAN-PIERRE, BOURGEOIS CLAUDE 1977, Un ensemble monumental gallo-romain dans le sous-sol de Bourges, *Gallia*, 35-1, C.N.R.S., Paris.
- ARBELOT GUY, LEPETIT BERNARD 1987, *Atlas de la Révolution française. Routes et communications*, Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris.
- BABOUIN JEAN-FRANÇOIS, LONGUET EDMOND 1991, Le commerce extérieur du Cher, in : BABOUIN JEAN-FRANÇOIS, BOURGEOIS MICHEL, LEBRETON CLAUDE, LONGUET EDMOND 1991, *Histoire économique du Cher (1790-1990)*, Centre de Recherches et d'Etudes Régionales, Bourges – Saint-Amand.
- BABOUIN JEAN-FRANÇOIS, LONGUET EDMOND 2005, Conflits locaux sous la monarchie de Juillet : l'attitude des notables de Bourges et du Cher face à l'industrialisation, *Cahiers d'Archéologie et d'Histoire du Berry*, 162, Bourges.
- BAILLIEU MICHEL, CHAMPAGNE FRÉDÉRIC, ROUMEGOUX YVES 1990, Les thermes de la rue de Séraucourt à Bourges, *Cahiers d'Archéologie et d'Histoire du Berry*, 103, Bourges.
- BATARDY CHRISTOPHE, BUCHSENSCHUTZ OLIVIER, DUMASY FRANÇOISE (dir.) 2000, *Le Berry antique. Milieu, hommes, espaces*, 21<sup>e</sup> supplément à la Revue archéologique du Centre de la France, Tours.
- BERARD D., BRAUN J.-P., LEROY B., PRIN J.-P., SANTELLI S. 1973, *Bourges, politique municipale, morphologie urbaine et typologie architecturale au 19<sup>e</sup> siècle, 1800-1914*, Institut de recherches architecturales et urbaines, Paris (exemplaire dactylographié consulté aux Archives départementales du Cher).
- BRAUDEL FERNAND, LABROUSSE ERNEST 1970, *Histoire économique et sociale de la France, II, 1660-1789*, Paris, PUF 1970, rééd. « Quadrige » 1993.
- BRAUDEL FERNAND, LABROUSSE ERNEST 1977, *Histoire économique et sociale de la France, I, 1450-1660*, Paris, PUF 1977, rééd. « Quadrige » 1993.
- BRAUDEL FERNAND, LABROUSSE ERNEST 1976, *Histoire économique et sociale de la France, III, 1789-1880*, Paris, PUF 1976, rééd. « Quadrige » 1993.
- BUHOT DE KERSERS ALPHONSE 1883, *Histoire et statistique monumentale du Cher*, tome 2, Bourges.
- CALLOU CÉCILE, MARINVAL-VIGNE MARIE-CHRISTINE 1999, Les restes alimentaires animaux, in : MONNET CATHERINE (dir.), *La vie quotidienne dans une forteresse royale. La Grosse Tour de Bourges (fin XIF – milieu XVII<sup>e</sup> siècle)*, Bituriga 1999-1, Bourges : 295-337.
- CASTELLIN PHILIPPE 2012, *René Char, traces*, Editions Au coin de la rue (première édition en 1988, Editions Evidant, Paris).
- CHEVALLIER R. 1976, La troisième route de l'étain en Gaule, *Homenage a Garcia Bellido*, Madrid (Revista de la Universidad Complutense, 25 ; 104).
- CHEVROT JEAN-FRANÇOIS 1992, Les voies de communication, in : PROVOST MICHEL (dir.), *Le Cher*, Carte archéologique de la Gaule, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris.
- CHOAY FRANÇOISE 2006, *Pour une anthropologie de l'espace*, Paris, Seuil.
- CHOAY FRANÇOISE 2011, *La terre qui meurt*, Fayard.
- CHURCHIN LÉONARD 2004, Problèmes de planification urbaine dans le centre de la péninsule Ibérique à l'époque romaine, in : AULIARD CLAUDINE, BODIOLY LYDIE (dir.), *Au jardin des Hespérides. Histoire, société et épigraphie des mondes anciens*, Presses Universitaires de Rennes.
- COLLECTIF/A (non daté), *Le nord de Bourges*, Mémoire d'une ville, II, Bourges.
- COLLECTIF/B (non daté), *Bourges. L'expansion d'une ville, 1850-1950*, Mémoire d'une ville, III, Bourges.
- COLLECTIF 1999c, *Bourges et ses quartiers*, INSEE, Orléans.
- CRAVAYAT P. 1960, Le château-les-Bourges et ses sanctuaires, *Mémoires de l'Union des Sociétés Savantes de Bourges* (USSB), VIII, 1959-1960, Bourges.
- CUSIN FRANÇOIS, LEFEBVRE HUGO, SIGAUD THOMAS 2016, La question périurbaine. Enquête sur la croissance et la diversité des espaces périphériques, *Revue française de sociologie*, 57-4.
- CUSSONNEAU C. 1975, *La nécropole gallo-romaine de Séraucourt à Bourges*, Mémoire de maîtrise, Université Paris I – Sorbonne.
- DAUGE YVES 1991, Préface, in : *Citoyenneté et urbanité*, Paris, Editions Esprit.
- DEBRY JEAN-LUC 2012, *Le cauchemar pavillonnaire*, L'échappée (Belles Lettres Diffusion Distribution).
- DECOUFLE ANDRÉ-CLÉMENT 1991, Les mœurs de demain. Essai de prospective sociale, in : POIRIER JEAN (dir.), *Thèmes et systèmes culturels*, Histoire des mœurs, tome III, Paris, Gallimard, La Pléiade.
- DESSPORTES MARC 2005, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace, XVIII<sup>e</sup> – XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Gallimard « Bibliothèque des histoires ».
- DESROCHE HENRI 1991, Humanismes et utopies, in : POIRIER JEAN (dir.), *Thèmes et systèmes culturels*, Histoire des mœurs, tome III, Paris, Gallimard, La Pléiade.
- DONZELOT JACQUES 2006, *Quand la ville se défait. Quelle politique face à la crise des banlieues ?*, Le Seuil (Points Essais).
- DORIER-APPRILL ELISABETH 2001 (dir.), *Vocabulaire de la ville*, Paris, Editions du Temps.
- DUMASY FRANÇOISE, GANDINI CHRISTINA, BOUCHAIN-PALLEAU ISABELLE, ROUQUET NADINE, TROADEC JACQUES 2011, *Vitis biturica*, cépage des Bituriges Cube ?, *Gallia*, 68-1, C.N.R.S. Editions, Paris.
- FERDIERE ALAIN 1972, La vallée du Cher comme voie de navigation est-ouest à l'intérieur de la Gaule, *Actes du 9<sup>e</sup> Congrès des sociétés savantes*, Nantes.
- FONDRILLON MÉLANIE, MAROT EMMANUEL (dir.) 2013, *Un quartier de frange urbaine à Bourges (I<sup>er</sup> s. ap. J.-C. - XX<sup>e</sup> s.)*. Les fouilles de la ZAC Avaricum, vol. 1, Bituriga 2013-1, 48<sup>e</sup> supplément à la Revue Archéologique du Centre de la France, Bourges-Tours.
- FOURNIER LAURENT 2001, Bourges, in : FOY D., NENNA M.-D. (éd.), *Tout feu tout sable : mille ans de verre antique dans le midi de la France*, Catalogue d'exposition, Musée d'histoire de Marseille, 2000-2001, Aix-en-Provence, éd. Edisud/Marseille, Musée de Marseille.
- GAUTHIEZ BERNARD 2003, *Espace urbain. Vocabulaire et morphologie*, Monum (Editions du Patrimoine), Paris.
- HERVE CHRISTÈLE 2007, Les environs de *Caesardunum* et ceux de la cité, in : GALINIE HENRI (dir.), *Tours antique et médiéval. Lieux de vie et temps de la ville*, FERACÉ, 30<sup>e</sup> supplément à la Revue archéologique du Centre de la France, Tours.
- INSEE, *Recensement de la population* : site consulté le 21 janvier 2019.
- LAMBERT ANNE 2015, France pavillonnaire. L'envers du décor, *Sciences Humaines*, n° 274, octobre 2015.
- LARRUE CORINNE 2000, Environnement et politiques urbaines, in : PAQUOT THIERRY, LUSSAULT MICHEL, BODY-GENDROT SOPHIE (dir.), *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, Editions La Découverte.
- LE GOFF JACQUES, LAUWERS MICHEL 1991, La civilisation occidentale, in : POIRIER JEAN (dir.), *Thèmes et systèmes culturels*, Histoire des mœurs, tome III, Paris, Gallimard, La Pléiade.
- LOUISET ODETTE 2011, *Introduction à la ville*, Armand Colin (Cursus).
- LONGUET EDMOND 1991, Les infrastructures de transport, in : BABOUIN JEAN-FRANÇOIS, BOURGEOIS MICHEL, LEBRETON CLAUDE, LONGUET EDMOND, *Histoire économique du Cher (1790-1990)*, Centre de Recherches et d'Etudes Régionales, Bourges – Saint-Amand.
- LONGUET EDMOND 1991a, Deux siècles d'industrie, in : BABOUIN JEAN-FRANÇOIS, BOURGEOIS MICHEL, LEBRETON CLAUDE, LONGUET EDMOND, *Histoire économique du Cher (1790-1990)*, Centre de Recherches et d'Etudes Régionales, Bourges – Saint-Amand.
- MAÇON PHILIPPE 2007, *Les espaces funéraires et la ville. Cimetières médiévaux de Bourges, formation et transformation (5<sup>e</sup> - 16<sup>e</sup> siècles)*, Bituriga 2007-2, Bourges.

- MAGNAN DANIELÈ, RUFFIER OLIVIER 1980, *Enclos des Jacobins. Archéologie urbaine à Bourges*, Catalogue d'exposition, Musée de Bourges.
- MENESSION CHRISTINE 1973, Notes préliminaires à l'étude du Fin Renard, *Cahiers d'Archéologie et d'Histoire du Berry*, 32, Bourges.
- MOIRIN ANNA 1999, Les objets métalliques, in : MONNET CATHERINE (dir.), *La vie quotidienne dans une forteresse royale. La Grosse Tour de Bourges (fin XII<sup>e</sup> – milieu XVI<sup>e</sup> siècle)*, Bituriga 1999-1, Bourges : 255-284.
- NARBOUX ROLAND 1993, *Histoire de Bourges au 20<sup>e</sup> siècle, 1900-1940*, Editions Royer.
- NARBOUX ROLAND 1995, *Histoire de Bourges au 20<sup>e</sup> siècle, 1940-1970*, Editions Royer.
- NOBLET-DUCOUDRE NATHALIE 2019 (entretien), Sauver nos terres, une révolution à notre portée, *La Recherche*, n° 553, novembre 2019.
- PAQUOT THIERRY 2019, *Désastres urbains. Les villes meurent aussi*, Editions La Découverte.
- PREVOT FRANÇOISE, BARRAL Y ALTET XAVIER 1989, *Topographie chrétienne des cités de la Gaule, des origines au VIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, De Boccard.
- PREVOT FRANÇOISE, GAILLARD MICHÈLE, GAUTHIER NANCY 2014, *Topographie chrétienne des cités de la Gaule, images nouvelles*, 2, De Boccard, Paris.
- PROVOST MICHEL (dir.) 1992, *Le Cher*, Carte archéologique de la Gaule, Les Belles-Lettres, Paris.
- QUILLIET BERNARD 1991, *Le paysage retrouvé*, Paris, Fayard.
- RISSELIN-NIN CLAUDINE 1986, *Le rempart médiéval et la Grosse Tour de Bourges*, Mémoire de maîtrise, Université de Paris I.
- ROMAN JOËL 1994, La ville : chronique d'une mort annoncée ?, *Esprit*, juin 1994.
- RONCAYOLO MARCEL 1990, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, Folio-essais (réédition de l'ouvrage paru en 1978).
- ROUMEGOUX YVES 1991, *Rapport d'étude préalable. Bourges « Le Bon Pasteur »*, Bourges.
- RUAS MARIE-PIERRE 1999, Les restes alimentaires végétaux, in : MONNET CATHERINE (dir.), *La vie quotidienne dans une forteresse royale. La Grosse Tour de Bourges (fin XII<sup>e</sup> – milieu XVI<sup>e</sup> siècle)*, Bituriga 1999-1, Bourges : 339-356.
- RUFFIER OLIVIER 1982, *Rapport de sauvetage programmé. Abords nord de la cathédrale, rue des Trois-Maillets*, Bourges.
- RUFFIER OLIVIER 1989, L'opération archéologique de la rue Barbès à Bourges, *Cahiers d'Archéologie et d'Histoire du Berry*, 98, Bourges.
- RUFFIER OLIVIER 1990, L'opération archéologique de la rue de la Nation à Bourges. Urbanisme monumental gallo-romain et occupation protohistorique, *Cahiers d'Archéologie et d'Histoire du Berry*, 103, Bourges.
- RUFFIER OLIVIER, TROADEC JACQUES 1987, Bourges, collège Littré, *Revue archéologique du Centre de la France*, 26, fasc. 1, Tours.
- TROADEC JACQUES 1996, *Bourges*, Documents d'évaluation du patrimoine archéologique des villes de France, 14, Paris.
- TROADEC JACQUES 1999, Une forteresse dans la ville, in : MONNET CATHERINE (dir.), *La vie quotidienne dans une forteresse royale. La Grosse Tour de Bourges (fin XII<sup>e</sup> – milieu XVI<sup>e</sup> siècle)*, Bituriga 1999-1, Bourges.
- TROADEC JACQUES 2001, *Recherche urbaine et archéologie préventive. Evaluation d'un patrimoine archéologique : l'ilot de l'hôtel-Dieu à Bourges*, Bituriga 2001-1, Bourges.
- TROADEC JACQUES 2003a, La formation du quartier. Origine antique et développement médiéval, in : GRATIAS CHRISTOPHE, STIEVENARD BRIGITTE, TROADEC JACQUES (dir.), *La halle au blé de Bourges. Un monument et son environnement urbain*, Bituriga, Bourges.
- TROADEC JACQUES 2003b, La fouille archéologique de Saint-Martin-des-Champs à Bourges, *Cahiers d'Archéologie et d'Histoire du Berry*, 155, Bourges.
- TROADEC JACQUES 2006, Bourges, l'urbanisme d'*Avaricum* et la question des espaces clos monumentaux, in : BEDON ROBERT, LIEBERT YVES, MAVERAUD HÉLÈNE (éd.), *Les espaces clos dans l'urbanisme et l'architecture en Gaule romaine et dans les régions voisines, Caesarodunum*, XL, Presses Universitaires de Limoges.
- TROADEC JACQUES, BOISSAVIT-CAMUS BRIGITTE 2014, BOURGES, in : PREVOT FRANÇOISE, GAILLARD MICHÈLE, GAUTHIER NANCY 2014, *Topographie chrétienne des cités de la Gaule, images nouvelles*, 2, De Boccard, Paris.
- TROADEC JACQUES, DURAND RAPHAËL, MAÇON PHILIPPE, MOIRIN ANNA 2007, *ZAC Avaricum, rapport d'opération de diagnostic*, Bourges.
- TROADEC JACQUES, ROGALA LAURENT 1998, *Etude documentaire archéologique et historique, place Séraucourt*, Bourges.
- TROADEC JACQUES, ROUQUET NADINE 2015, *Opération de fouille au 6 rue La Fontaine* (rapport du 30 septembre 2015), Bourges.
- TROADEC JACQUES, ROUQUET NADINE, PERRINEAU AUDE 2012, *Maison de la Culture. Rapport final d'opération de diagnostic*, Bourges.
- VANNIER MARTIN 2007, *Le pouvoir des territoires*, Economica-Anthropos, Paris.
- WACHTER SERGE 1998, *Economie politique de la ville*, L'Harmattan, Paris.
- ZUMTHOR PAUL 1993, *La mesure du monde*, Editions du Seuil.