

Relier des paysages

L'exemple des quais de la rive droite
du centre-ville de Besançon

" L'idée c'est qu'un homme marche. Et il crée spontanément une rue habitable, éternelle, vivante. C'est un élément humaniste de communication longitudinale et transversale. Ensuite un autre homme marche à sa rencontre. Ils s'arrêtent tous les deux et se parlent. Ils ont ainsi créé la place, un autre espace humaniste de communication."

Lucien Kroll,

Extrait de la conférence pour l'exposition, Une architecture habitée, Lieu Unique,
Nantes 2013

Le choix du sujet

Je suis sensible au sujet de l'espace public, parce que c'est pour moi vitale d'aimer se retrouver en dehors de chez soi, de pouvoir se rencontrer, se retrouver dans un lieu où on se sente bien, en confiance et en sécurité. Personnellement c'est ce qui fait la différence entre une ville où je vais apprécier vivre, visiter ou simplement passer.

Je souhaite centrer ma réflexion sur Besançon parce que c'est la ville où je suis née et où j'ai vécu quatre ans alors que la ville connaissait l'arrivée du tramway qui a permis un renouvellement urbain d'importance. J'ai commencé à regarder cette ville que je connais différemment depuis que je fais des études d'urbanisme. Je l'ai redécouvert d'une certaine façon. Ma connaissance de la ville me donne l'avantage de l'accès aux connaissances et d'avoir vécu certaines de ses évolutions. Je souhaite mettre mon expérience à profit et je suis consciente de ne pas avoir un regard objectif, comme s'il s'agissait d'un lieu inconnu, mais ne le vois pas comme une contrainte. Je souhaite m'intéresser à un lieu en partie transformé par le tramway, un sujet plus qu'heureux pour les bisontins et que je perçois pourtant, par ma pratique de ce moyen de transport et ma formation d'urbanisme en design urbain comme un moyen de redynamiser la ville et l'empêche de se muséifier. Une ville doit évoluer et être adaptée à la pratique quotidienne des habitants d'aujourd'hui, sans oublier son histoire mais en acceptant des modifications par qu'il s'agit d'un espace vécu, en constant mouvement. J'ai été marquée par la ville de Beaune que j'ai étudié dans le cadre de mes études. Le centre bourg est totalement désert car les appartements anciens sont inadaptés aux modes de vie actuelles. La municipalité a mis des rideaux aux fenêtres pour faire croire à une animation derrière les murs.

Ce sujet m'intéresse parce qu'il porte sur une appréhension du lieu par son histoire et son paysage. Il touche à la question générale de l'espace public, de la relation entre le construit et la nature et surtout du lien entre l'ancien et le nouveau.

Le sujet du PFE

L'objet de mon PFE est d'analyser les formes que prend le bord du Doubs, en s'intéressant aux ambiances et conditions d'usage de ces espaces pour ensuite tenter de retisser du lien et une cohérence entre les différents éléments qui le composent.

Je souhaite réaliser une enquête approfondie de la création des paysages des quais de la rive droite, leur construction et évolution pour comprendre pourquoi cette rive est morcelée et quel récit urbain elle propose aujourd'hui. Je souhaite réaliser un relevé sensible entre la colline verte de Chaudanne et le parc Micaud. Pour cela, je souhaite utiliser plusieurs outils qui viendront transmettre l'expérience sensible du lieu : la vidéo, la photo et le dessin. Je souhaite peindre le portrait de ce lieu et mettre en évidence ses particularités et points de convergences. J'ai pour ambition de faire l'expérience sensible du lieu pour réfléchir à comment relier ces unités et ne plus faire de cette riveune succession de quais mais un seul élément urbain aux paysages diversifiés.

La présentation du site

Le bord de la rive droite du Doubs est un exemple très intéressant d'évolution urbaine. Elle se compose de séquences distinctes. La première partie est le chemin de Mazagran qui s'arrête au niveau du Pont Charles de Gaulle. Il s'agit d'une piste cyclable qui longe la rivière au pied de la colline Chaudanne. La nature est très présente ce qui donne une impression d'être sortie du monde urbain.



Le chemin Mazagran, le pont Charles de Guale et le quai Hanri Bugnet, Google Earth, consulté en 2020

La seconde partie est le quai Henri Bugnet, du pont Charles de Gaulle au quai VIEL PICARD. C'est une zone bâtie peu dense comportant en majorité des maisons individuelles et réputé pour les nombreux médecins qui y ont installé leur cabinet. Ce quai date du XIXème siècle et n'a pas été réaménagé depuis les années 1960. La City, construit par le cabinet Architect Studio, est un centre d'affaires et éléments constitutif du paysage architectural bisontin.



Quai Henri Bugnet, Google Earth, 2020



Quai VIEL-PICARD, Google Earth, 2020

Le quai VIEL-PICARD commence après le pont Chamard, devant le bâtiment du CROUS, et se termine au Pont Battant. La résidence universitaire Canot a été construite entre 1929 et 1936 par l'architecte René Tournier. En ne s'alignant pas directement sur le quai mais en créant un bâtiment en forme de "V" très ouvert, il forme une cour extérieure. Cet édifice a été labellisé patrimoine du XXème siècle. Il accueille plus de 160 étudiants et bénéficie d'un arrêt de tramway à son entrée. La totalité du quai a été refait pour accueillir le tramway en 2014. L'aménagement neuf propose une promenade qui finit par un bacon en bois jusqu'au pont Battant. Cette partie du bord du Doubs, auparavant automobile, est aujourd'hui réservé aux mobilités douces.

Le quai de Strasbourg rejoint le pont Battant et le pont Robert Schwint. Il permet de se souvenir de l'image du quai VIEL-PICARD avant son aménagement. Il se compose d'une voie à sens unique et de petits trottoirs qui longent les habitations les plus anciennes de la ville, mais qu'on remarque peu en raison de l'attention portée à son cheminement. En effet, les trottoirs sont abimés, les voitures circulent vite et de grands arbres obstruent la visibilité sur les bâtisses. Le quai débouche sur un carrefour automobile de quatre routes à deux fois deux voies.

Après la traversée du pont Schwint se profile la promenade Hélvétie, souvent appelé le jardin des sens qui forme une entrée dans le parc Micaud. Le parc est situé entre le pont de la République et le pont Bregille. Il est aménagé à l'image d'un jardin anglais. Le projet de la promenade Micaud date du 1830 mais se réalise treize années plus tard sur des terrains marécageux. Elle remplace un bras de rivière et l'île « des prés de champ ». Il s'agit d'un parc très animé, notamment utilisé par des familles en raison des multiples aires de jeux pour enfant qui s'y trouve. De nombreux sportifs l'empruntent également : joggers, cyclistes, etc. Une péniche restaurant est amarrée à sa sortie.



Quai de Strasbourg, Google Earth, consulter en 2020



Jardin des Sens et parc Micaud, Google Earth, consulter en 2020

Comment recréer une cohérence entre les différents espaces de la rive droite du Doubs dans le centre-ville de Besançon, dont le morcellement a été renforcé à la suite de la création du tramway ?

Questions : Quels sont les différentes parties de la rive droite ? Quelles sont leur ambiance, leur paysage, leurs usages, leur relation avec le Doubs, etc. ? En quoi les aménagements réalisés autour du tramway de Besançon ont fracturé la continuité du quai et permettent d'imaginer un nouveau visage pour cette partie de la ville ? Que deviennent les espaces non aménagés par rapport au quai Viel-Picard modernisé ?



L'ensemble des quais étudiés



Chemin Mazagran



Quai Henri Bugnet



Quai Viel-Picard



Quai de strasbourg



Jardin des sens



Parco Micaud

Au fil de l'histoire

Un profil atypique

Besançon est une ville française depuis 1674. Elle est l'ancienne préfecture administrative de la région Franche-Comté, aujourd'hui siège de la région Bourgogne Franche-Comté, et chef-lieu du département du Doubs. Elle se situe à mi-chemin entre Lyon et Strasbourg et à 380 km au sud-est de Paris. Elle est le cœur d'une agglomération de près de 170 000 habitants dont la ville centre représente à elle seule 65%, se plaçant ainsi comme la principale commune de la région devant Belfort, Montbéliard et Dole. Sa superficie en revanche de 65,05 km² s'incline derrière Champlitte (Haute-Saône) avec ses 128,90 km², donc plus vaste que la commune de Paris, et Saint-Claude (Jura) avec ses 70,19 km².

Peu importe l'entrée empruntée, Besançon donne une impression de nature. La ville est entourée de sept collines boisées, au-dessus desquels trônes des forts Vauban, ponctuée de nombreux parcs et ceinturée par le Doubs. Les espaces verts représentent 22 km² soit 34 % de son territoire. Les forêts communales occupent plus de 18 km² mais la plus grande nommée Chailluz au nord-est de la ville, donc légèrement à l'écart, représente 16km².

Si Vauban a choisi d'installer des forts dans la ville, c'est en partie en raison de son relief. L'altitude varie entre 238 mètres au niveau de la sortie du Doubs et 620 mètres sur le Mont de la Dame Blanche, à l'extrémité de la forêt de Chailluz. (Vérifier si c'est bien là qu'il y a le mémorial). Le Doubs, sous-affluent du Rhône et long de 5 km, entoure une partie de la vieille ville donnant au centre-ville le nom de "La Boucle" et forme une vallée encadrée par un chapelet de massifs : Bregille (447m d'alt.), la Citadelle (368 m d'alt.), Chaudanne (422 m d'alt.), Petit Chaudanne (368 m d'alt.), Rosemont (466 m d'alt.), La Roche d'Or (316 m d'alt.) et enfin Planoise (462 m d'alt.). Ils constituent les premiers contreforts des monts du Jura.

Bien que ses limites naturelles soient très fortes, la ville se construit avec succès selon ses caractéristiques physiques, lui conférant en définitive une grande lisibilité. Aussi, la ville s'est entourée d'un territoire communal de plus de 6 000 hectares, ce qui lui a permis de se densifier et s'agrandir sans saturer le centre ancien.

Un profil atypique

La fondation de la ville est difficile à dater avec précision. Le plus ancien vestige trouvé sur la commune est un racloir datant de 50 000 ans av. J-C, donc du Paléolithique moyen, une époque où l'homme était encore nomade. Quand l'Homme s'est sédentarisé, aux alentours de 6 000 av J-C au mésolithique supérieur, la presqu'île entourée par le Doubs, La Boucle, dont l'isthme est surplombé par la colline de la Citadelle, anciennement nommée Mont Saint-Etienne devient le camp central. Chaque affouillement ou exhaussement des sols du centre-ville permet de retrouver des traces des premiers bisontins. Les fouilles archéologiques réalisées dans le quartier Bersot lors de la construction du bâtiment EDF permirent de retrouver les fondations de maisons quadrangulaires datant du Néolithique moyen, soit 2 800 av. J-C. Des tombeaux retrouvés à Bregille et Vareilles témoignent d'une occupation à l'âge de fer, de 725 à 52 av. J-C. Des pans d'habitations en bois datant de cette même époque, retrouvés lors de la réalisation du parking de la mairie, ont été interprétés comme les vestiges d'un quartier populaire et donc l'extrémité de la ville.

L'arrivée romaine est pour Besançon, comme pour beaucoup d'autre ville, un tournant dans l'histoire urbaine. Jules César découvre la ville en 58 av. J-C qui s'appelait à l'époque Vesontio, latanisé au IVème siècle en Bisontium. En 52 av. J-C, César cite Vesontio dans ses Commentaires de la guerre des Gaules comme une ville peuplée de Séquanes au site difficilement prenable :

« Elle possédait en très grande importance tout ce qui était nécessaire pour faire la guerre ; de plus sa position naturelle la rendait si forte, qu'elle offrait de grandes facilités pour faire durer les hostilités ».

Il distingue la ville basse, l'oppidum, entre la Citadelle et le Doubs, puis la Citadelle, l'arx, possédant un mur d'enceinte. La situation d'acropole et la boucle formée par le Doubs offrent un territoire abrité pour l'habitat, côtoyé de terres destinées à l'agriculture et l'élevage. Cependant, aucun vestiges de cette époques gauloises n'ont pu être retrouvés et tout le récit de l'époque se fonde sur les textes car Vauban, en construisant sa forteresse, en a éliminé toute trace.

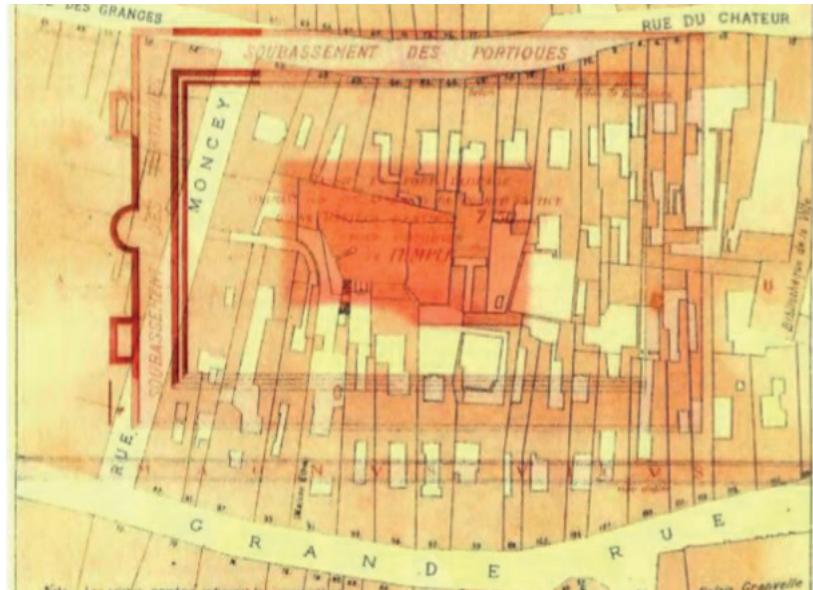
La position de la ville frontière entre les voies Nord-Sud, entre le pays rhénan et rhodanien et les voies transjurassiennes au carrefour de la Suisse et de l'Italie avec le bassin parisien en ont fait un lieu stratégique de l'Antiquité jusqu'au XIXème siècle.

Le déterminisme géographique de la ville a été accentué par son histoire politique. En effet, la ville reste sans lien politique et administratif avec le reste de la Province, soit une ville libre de l'Empire de 1290 à 1674.

Au XVIème siècle, Besançon connaît une période très prospère. Malgré plusieurs épidémies, la ville bénéficie d'une croissance démographique importante dont l'urbanisme bénéficie. Les défenses sont considérablement améliorées et de nouvelles voies perpendiculaires aux axes principaux apparaissent. Le long de la Grande Rue, de la rue des Granges et dans le quartier Battant, nobles et bourgeois se font construire de beaux hôtels particuliers à l'image du palais de Nicolas de Granvelle, ambassadeur et garde des Sceaux de l'empereur qui favorise avec les grandes familles aristocratiques la renaissance artistique de la ville.



Plan « Vesontio civitas imperialis », dans l'ouvrage de Chifflet (J.J.), tome 1, 1618. Bibliothèque Nationale de France, Cartes et Plans : Ge 3 B 246 x (47)



Capitole de Visonso, Restitution par A.Ducat, Société d'Emunation du Doubs, 1885



Plan de la ville et citadelle de Besançon... dessiné en 1786 par un ingénieur géographe dont on a perdu le nom, connu seulement par ses initiales M.G.H.J. Ce plan a le mérite de représenter la ville dans sa banlieue et la couverture végétale (BM Besançon). Inventaire général, Franche-Comté



Texte

En 1674, Louis XIV prend la ville et l'aménage en place forte. Il missionne Vauban pour créer des fortifications adaptées à la configuration particulière du site. Sept forts sont répartis sur les collines dont ils portent le nom, une citadelle est bâtie au-dessus de la zone habitée et des murailles délimitent physiquement la ville. Besançon devient un bastion essentiel du royaume de France.

"Faitesacheverlesdessinsdelavilleetdelacitadellequi nepeuventêtremeilleurs et considérez après Besançon comme une des meilleures places de l'Europe, et sur laquelle le roi peut se reposer plus que sur une autre qui soit dans son royaume".

Vauban, date inconnue.

A l'intérieur des remparts, la ville se fossilise. L'unité architecturale se trouve dans les matériaux de construction. Plus de 80 % des façades sur rues sont construites en pierre de taille ou en pierre de taille avec moellons, issue en majorité de la forêt de Chailluz. Provenant de carrières de proximité, cette pierre calcaire bicolore, gris-bleu et beige-ocre, est difficile à sculpter, ce qui explique l'austérité des façades où les décors sont rares. Cependant, des ornements sont ajoutés au XVIII^e siècle par le biais de l'industrie métallurgique et de la ferronnerie d'art. De nombreux éléments viennent créer un décor urbain: grilles, balcons, rampes d'escalier...

Cette architecture n'est pas unanime et elle s'installe dans une ambiance particulière. Christiane Roussel explique dans Besançon au XVIII^e siècle, Paysages et architecture d'une ville teintée d'accents ruraux, que la ville est en au cœur d'une campagne. Elle fait référence aux maisons rurales qui prenaient place autour des enceintes et qui ont disparu à la suite de l'extension urbaine au XX^e siècle. La relation entre Besançon et sa banlieue agricole était d'autant plus forte que si la production vignoble était à l'extérieur de la muraille, la confection du vin se réalisait à l'intérieur. La richesse bisontine provient pendant longtemps de la culture de la vigne. La ville reste très rurale jusqu'au XVIII^e siècle et garde donc une configuration de bourg rural d'une certaine ampleur.

Des témoignages de l'époque transmettent l'image de l'ambiance urbaine. En 1770, l'un de ses habitants décrits les entrées de la cité comme « peu flatteuses aux étrangers qui y arrivent, dénuées qu'elles sont des ornements frappants que l'on voit d'abord en rentrant dans les autres villes bien bâties», et qui apercevaient "au premier coup d'œil des places vides, des bâtiments informes et irréguliers et de mauvaises murailles de clôture". L'impression qu'elles donnaient étaient finalmenet "d'entrer dans un honnête village". (Observations tirés d'un mémoire anonyme sur "Les embellissements de Besançon", sujet de concours donné par l'Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Besanc, on, en 1769-1770 (BM Besanc, on, MS 33).

D'autres témoignages peignent l'espace public : " on aborde jurementlement quantité de voitures, de bestiaux, et de peuples. [...] le marché aux porcs qui se tient indifféremment dans tous les carrefours et rues de la ville, y répand une infection, la salubrité, la décoration et la propreté même, exigeant que l'on fixe ce marché dans un lieu à portée de la rivière". Cette image de ville rurale dont la rivière était le meilleur moyen d'évacuer les éléments gênants n'est pas un cas unique. Les systèmes d'évacuations n'étaient pas encore mis en place et le cour d'eau permettait cette évacuation.

Ces visions journalières sont aussi tirées de deux mémoires anonymes sur "Les embellissements de Besançon". Celui de l'architecte Nicolas Nicole suggérait le projet de transformer la colline de Chaudanne toute proche de la ville, qui était alors selon l'architecte "agreste, inculte, triste", n'offrant aux yeux "qu'un spectacle sombre et sauvage", en promenade grecque grâce à des rampes en zig-zag en buis taillé montant à l'assaut de la montagne."

Une ordonnance de 1784 permet d'imaginer l'occupation des ruelles et la configuration des maisons en centre bourg puisqu'elle interdit de "mettre du fumier en tas dans les rues et les ruelles, mais aussi de nourrir des porcs à l'intérieur des maisons". (AM Besançon, DD 158, fol. 72, article 13.) De nombreux jardins étaient installée à l'arrière des maisons.

Au XIXème, de nouvelles rues sont créées, les cœurs d'îlots se densifient et les questions d'hygiène et de salubrité entraînent la disparition des animaux dans les espaces désormais urbains. A la suite de la création des rails qui éloignent les zones de cultures agricoles, vignes y compris, et l'arrivée de l'horlogerie et des usines de tissage et filature, les mentalités changent. Les voies d'accès à l'agglomération s'améliorent, la ville se désenclave. Les ouvriers arrivent et renouvellent la population bisontine. Cet étroit rapport avec la campagne s'est cependant pas perdu. La nature garde une grande place dans le paysage, notamment sur les bords du Doubs au niveau du Parc de la gare d'eau et sur la butte Chaudanne qui avait pourtant été le sujet d'un projet d'aménagement de l'architecte Nicolas Nicole au XVIIIème siècle.

Le déclin de l'économie rurale traditionnelle libère de nombreux terrains sur la rive droite du Doubs, favorisant ainsi l'expansion de la ville hors les murs. Parmis les premiers quartiers à être investi se trouvent le quartier de la Butte, entre Chaudanne et Battant, et le quartier des Chaprais, à l'est de Battant. Dans un contexte de révolution industrielle, des usines se profilent dans le paysage et la population s'accroît. La ville s'étend sur un territoire de plus en plus vaste où l'urbanisme n'est pas toujours contrôlé. Dans le quartier des Chaprais, en 1843, la Promenade Micaud est aménagée et en 1892 la construction de l'Etablissement des Bains salins et du casino (Besançon cherche alors un débouché vers le thermalisme) attire la ville sur l'autre rive. Malgré l'expansion extra-muros de la ville, le centre reste toujours durant le XIXe siècle le seul pôle commercial et administratif de la cité. De nombreux terrains du diocèse et de l'armée sont libérés ce qui permet de réaliser des travaux d'ampleur pour réaménager la boucle : des squares, des places et de promenades qui constituent encore aujourd'hui des points de repère dans la trame urbaine. Besançon se modernise et les questions de santé publique amène à l'édification des quais Viel-Picard et de Strasbourg, protégeant ainsi la ville des inondations.

Après les années 1920, la ville se développe par-delà la ligne de chemin de fer et accueille entrepôts d'usines et ateliers. Autour se forme un tissu parcellaire composé de villas, de maisons plus modestes et des premières constructions de collectifs à bon marché.

L'emprise de l'armée sur l'espace urbain s'atténue progressivement, ce qui amène la municipalité à détruire une partie des fortifications pour faciliter la communication entre la Boucle et les nouveaux quartiers.

En 1933, le maire de l'époque, Charles Siffert, fait abattre une partie des fortifications de Battant afin d'ouvrir le centre au reste de la ville. Ce type d'opérations se multiplie et change d'échelle à partir des années 1950, avec le développement des grands axes de circulation.

Pendant la deuxième guerre et jusqu'aux années 1960 se pose la question du logement. Plusieurs modèles de constructions se retrouvent : villas, pavillons, cité-jardins, immeubles. A partir de 1960 apparaissent les grands ensembles dont une tentative de "ville nouvelle" avec Planoise.

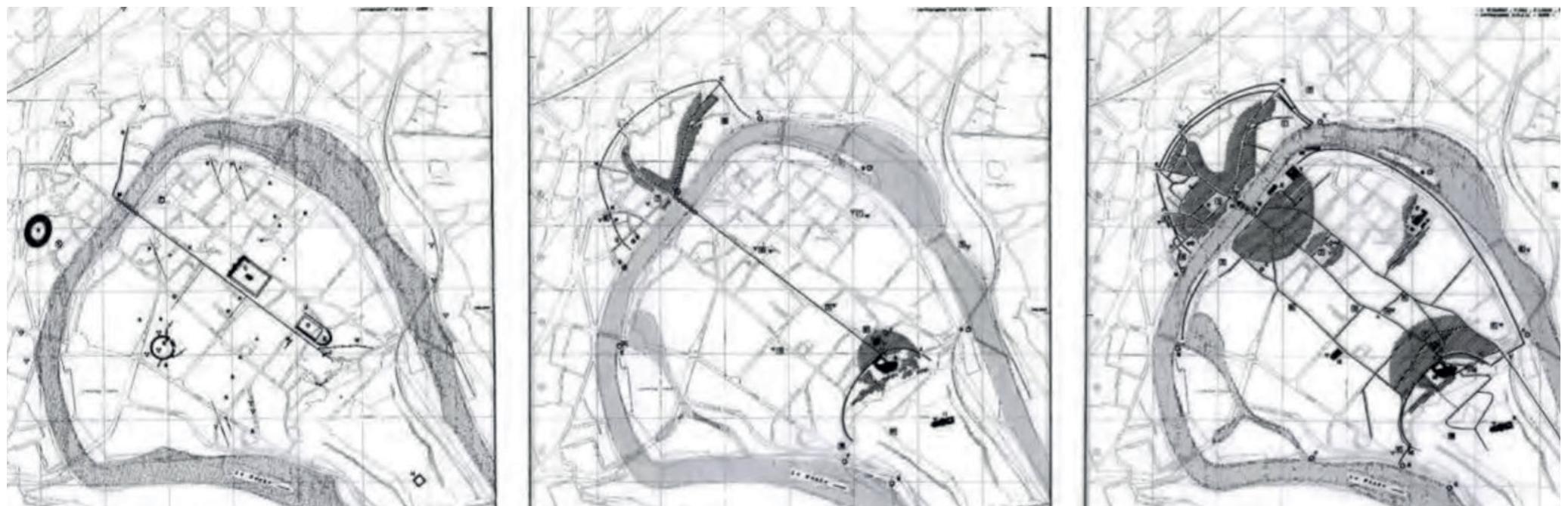
En parallèle, le centre ancien se rénove. Des projets de reconstructions, d'embellissement et d'aménagement sont menés pour revitaliser le cœur de ville. Tous ces travaux "s'appuient sur un ensemble de réglementations de protection patrimoniale telle que la législation sur les monuments historiques ou encore la loi Malraux sur les secteurs sauvegardés". (Marie-Hélène Atallah et Georges Tirologos). Plus récemment, des aménagements d'espaces publics ont été mené suite au projet de tramway.

Aujourd'hui, Besançon est une agglomération qui réunit 59 communes et compte 176 000 habitants. Les transformations urbaines sont imaginées à l'échelle du Grand Besançon qui s'est doté d'un bagage d'outils d'urbanisme : PLUI, PADD, SCoT, etc.

Une histoire toujours vivante

Le centre ancien bénéficie d'une protection administrative de 172 édifices au titre des monuments historiques, de sites protégés et deux secteurs sauvegardés, successivement créés le 27 décembre 1964 pour les 31 hectares du secteur Battant et le 1er décembre 1994 pour les 239 hectares du centre dont 69 hectares d'îlots bâties denses. Un plan de sauvegarde est de mise en valeur du secteur sauvegardé Battant-Vauban a été approuvé en 1992. Il s'en est suivi d'importantes opérations de réhabilitation du bâti et de l'espace public. La Boucle nécessitait également une protection actée par des documents d'urbanisme pour conserver et mettre en valeur son patrimoine et sa situation urbaine. Les enjeux de protection visaient non seulement la dimension paysagère, géographique et architecturale, mais également économique, humaine et culturelle. La délimitation de ce second secteur prend en compte d'importantes zones extérieures à dominante végétale, la couronne des parcs, les glacis des remparts et le Doubs. La superficie cumulée de ces deux secteurs, soit 270 hectares, fait de Besançon l'un des premiers Secteurs Sauvegardés de France.

La présence de ce PSMV explique le tracé particulier du tramway dans ce lieu. La question des fils aériens a notamment été une des caractéristiques principales qui a empêché le parcours du tramway à travers la boucle.



Evolution de Besançon. Plans extraits de Guilhot (Jean-Olivier) et Goy (Corinne). Documents d'évaluation du patrimoine archéologique des villes de France, Besançon, Centre national d'archéologie urbaine, Tours, 1990.

Besançon et les quartiers de la rive droite

Besançon et son agglomération

Besançon est la commune principale de la communauté de commune du Grand Besançon Métropole, initiée par l'ancien maire Robert Schwint en 1993. La métropole compte 68 communes pour 193 279 habitants en 2017 (INSEE). Elle met en cohérence les initiatives des communes associées et a engagé un démarche de création d'un PLUI dans la continuité des grandes orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). En attendant, le PLU de Besançon reste le document de référence.

Différentes zones sont amenées à évoluer dans les prochaines années aux vues des orientations énumérées dans le PLU dont un à proximité du site d'étude: l'ancien hôpital Saint Jacques.

Saint-Jacques

Situé de l'autre côté du pont Chamars, l'ancien hôpital a été progressivement abandonné au profit d'une nouvelle structure sur le site de Minjoz, au terminus du tramway, pour améliorer son fonctionnement et le service rendu à l'usager. Son départ programmé du centre-ville a laissé le site de Saint-Jacques sans projet de réhabilitation mais libre d'évoluer en conservant et valorisant les caractéristiques du site. Le site de Saint-Jacques est décrit comme "représent(ant) toutefois un formidable potentiel de renouvellement urbain et de dynamisation du centre-ville." (PLUI, Art 1-3). La création d'un site attractif doit être pris en compte dans l'évolution possible de la zone.

La vie des quartiers

L'ancien Besançon: Battant et la Boucle

Le centre-ville est aujourd'hui habité par une population relativement jeune, étudiante, très mobile, habitant de petits studios et très dépendant des transports en commun. Plus de deux personnes sur trois a moins de quarante ans et seulement 13% ont plus de soixante ans. Le taux de mobilité résidentiel est de 72 % ce qui signifie que près de trois personnes sur quatre changent de logement entre deux recensements. Ces chiffres correspondent au type de population du centre-ville.

Les ménages du quartier sont à 60 % composés d'une seule personne contre 45% pour l'ensemble de la ville. Plus d'un logement sur deux, 57%, est composé de deux pièces, un sur quatre compte un minimum de quatre pièces. Ces logements de petites tailles sont majoritairement en location privée, seul 20% des résidences principales sont habitées par leur propriétaire. Le centre-ville est très bien pourvu en équipements publics et services. La Grande Rue ressemble à une limite qui partage à l'ouest le quartier administratif de l'est centré davantage sur les services et commerces.

A Battant, selon les chiffres recensés dans le cadre du P.S.M.V, plus de 1 000 étudiants, soit 25 % de la population de cette zone, habitent le quartier. Deux habitants sur trois ont moins de quarante ans, un habitant sur deux a entre vingt et trente-neuf ans. Près de 90% des ménages comptent au maximum deux personnes, près de deux sur trois n'en comptent qu'une. Dans ce quartier ancien, plus de 75% des logements ont été construits avant 1948, seulement 8% l'ont été après 1990. Les appartements sont à 61 % du locatif privé et seulement 9% des habitations sont occupées par leur propriétaire, soit trois fois moins que la moyenne communale. Les biens immobiliers sont de type T1-T2, typique d'un quartier étudiant. Le type de population habitant le quartier n'est pas nouveau puisque le taux de mobilité résidentielle entre 1990 et 1999 est de 76%, c'est-à-dire que trois habitants sur quatre ont changé d'habitation entre ces deux dates.

La particularité des services proposés dans le quartier est leur vocation sociale. On trouve plusieurs structures pour personnes âgées ou en difficulté, des centres d'accueil comme le Marulaz ou l'abri de nuit des Glacis. Les services administratifs publics et parapublics sont eux moins présents du fait de l'immédiate proximité du centre-ville. Les services aux particuliers, et notamment les commerces, se concentrent le long des rues Battant et de la Madeleine, et dans une moindre mesure le long des quais.

La rue Battant traverse tout le quartier et permet de relier le centre-ville, la limite sud du quartier, à la gare ferroviaire et routière, la gare Viotte, au nord. Si la partie sud est urbanisée, la partie au-delà des anciens murs d'enceintes laissent place à un grand parc. De nombreux espaces verts ponctuent le paysage : jardins familiaux, parcs aménagés, squares, etc.

La première couronne : les quartiers des Chaprais et de la Butte

Les Chaprais

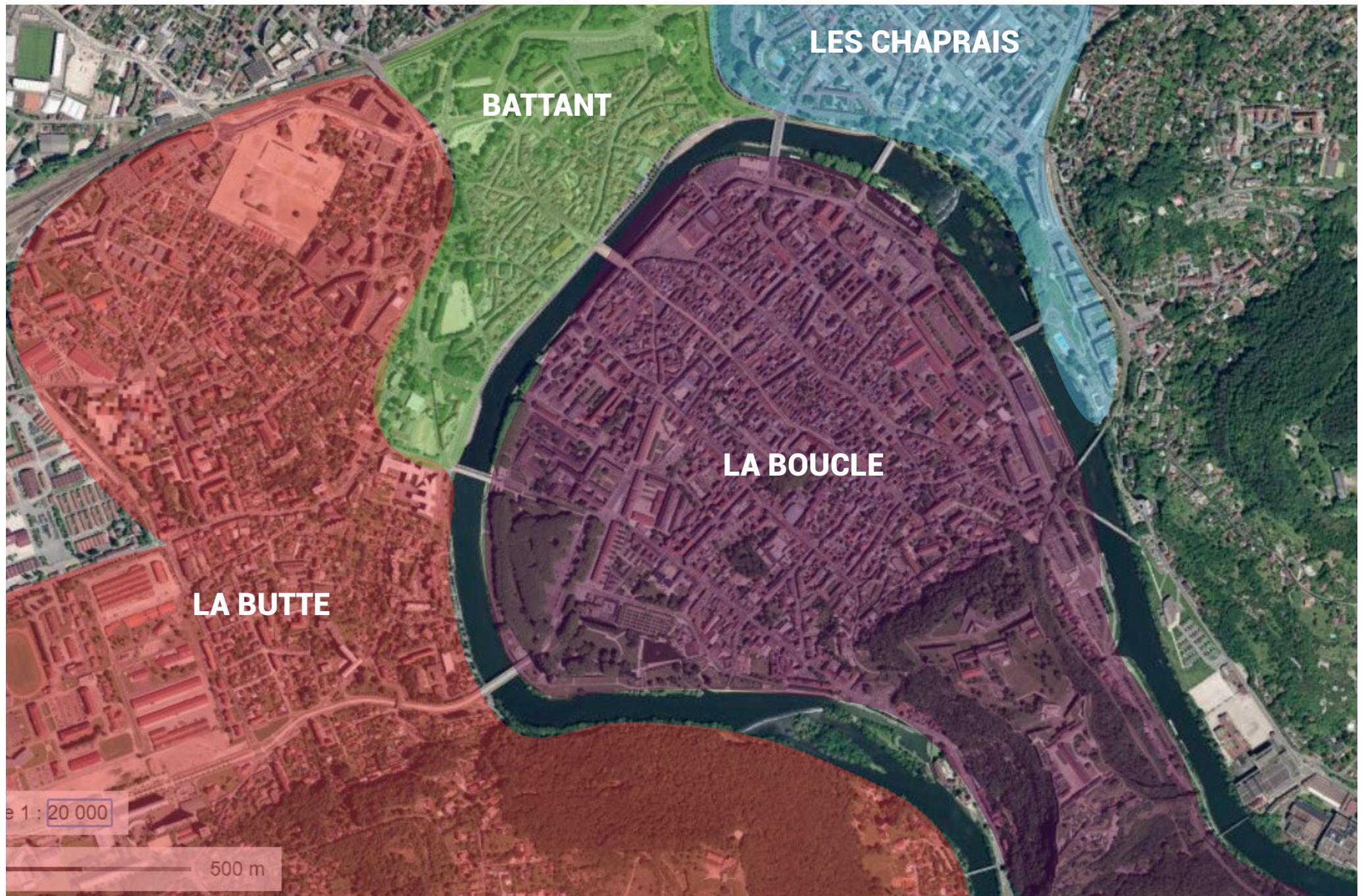
Les quartiers des Chaprais et de la Butte correspondent au développement de la ville entre 1850 et 1950. Leur densité est moyenne et leur bâti semi-continu se compose essentiellement de maisons individuelles, de petites cités-jardins ou petits immeubles organisés surtout à partir de voies et chemins préexistants.

Les Chaprais a une compacité et une organisation qui rappellent celles de la ville ancienne, avec ses particularités. Les continuités sur rue sont partielles ou incomplètes et la fonction résidentielle est largement dominante, dont résulte un paysage composé de villas, maisons individuelles et résidences contemporaines. Cet ensemble se structure le long de l'avenue Carnot, la re de la Moulière et le faubourg de la rue de Belfort et lui donne l'allure de ville « intermédiaire » où alignements sur rue et préservation des cœurs d'îlots

La Butte

Si aux Chaprais une prolongation de la ville traditionnelle s'esquisse, la Butte se distinguent par un ensemble de maisons éparpillées, sans homogénéité. Cet ensemble présente de grandes disparités entre les secteurs proches du centre où des formes urbaines contemporaines se repèrent et ceux plus lointains, essentiellement résidentiels où des formes plus anciennes persistent. Dans cet ensemble résidentiel, des cœurs verts (où la végétation domine) se sont maintenus là où le relief était le plus important. Les données sur le quartier sont difficiles à interpréter car la Butte Nord, avec notamment les plus importants grands ensembles de la ville, appelés les 408 vis-à-vis du nombre d'appartements par immeuble et aujourd'hui en démentèlement, présente une forme urbaine et une population très différente de la Butte Sud. Mais sur la partie qui nous intéresse, la population a tendance à partir avec un solde d'installation de -0,5.

Entre la Butte et les Chaprais apparaît une différence assez nette du le maillage entre haut - maille plus large, et bas - maille plus serrée. Au plus proche des quais, le tissu est nettement plus resserré, fait de groupements parfois rapprochés mais jamais continus. La majeure partie des constructions sont des maisons individuelles réparties de manière spontanée le long des anciens chemins sur des parcelles étroites ou petites. Un avant jardin - bordé d'un muret ou d'un mur bahut avec grille ou encore d'un ancien mur de clos – forme un seuil entre la voie publique et la construction. La végétation est domestique mais fortement présente dans cette partie de la ville.



Le projet du tramway, en outil de mutation

Le tramway dans les villes moyennes

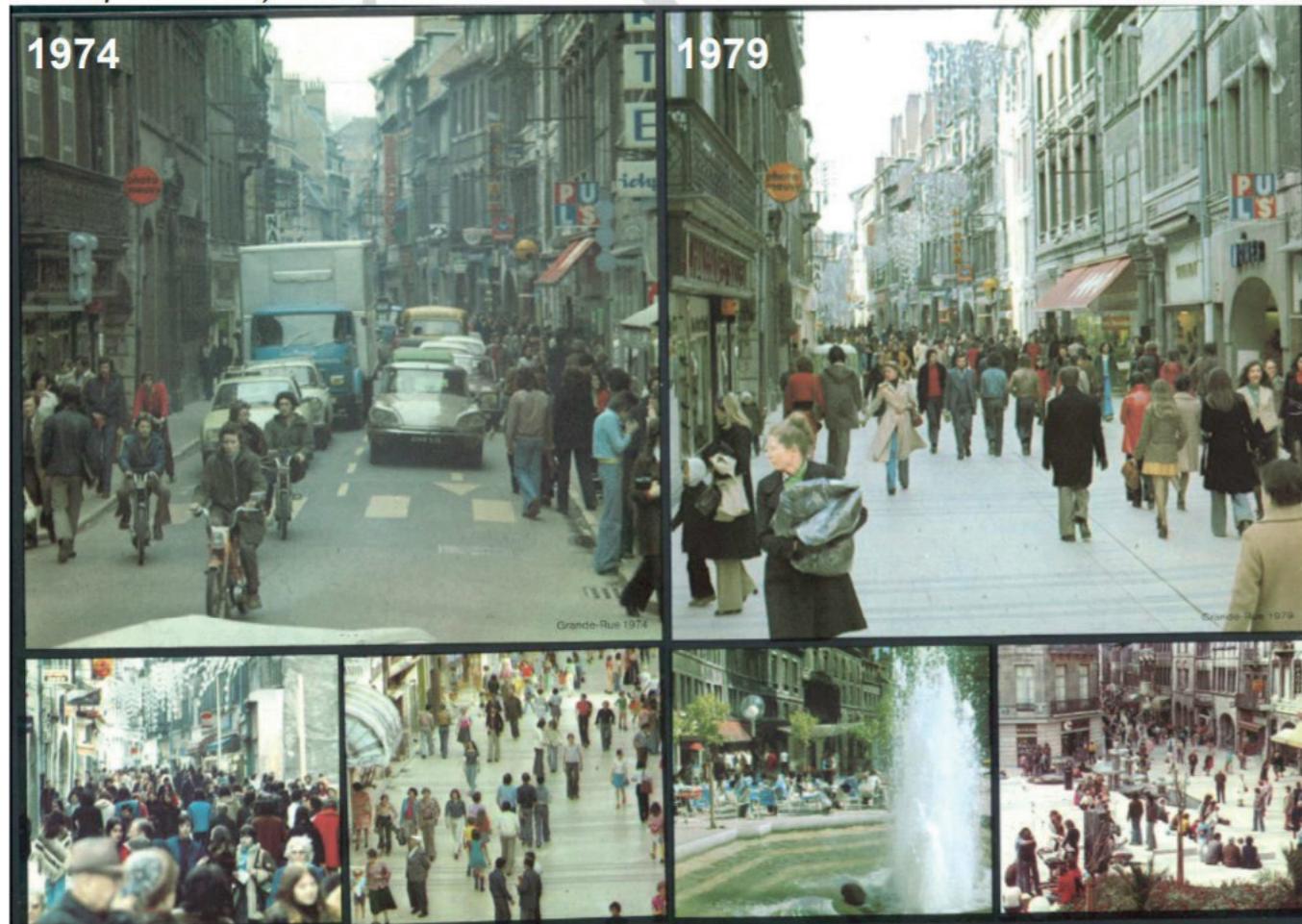
En France, dans le contexte des années 1980 de décentralisation administrative et de développement de la concurrence entre villes, une nouvelle façon de concevoir le projet urbain, liée notamment à une valorisation des projets d'attractivité des territoires voie le jour (Pinson, 2006 ; Bouinot et Bermills, 1995).

Elisa Maître dans *L'ambivalence l'insertion du tramway dans les espaces publics des villes françaises* explique que les politiques urbaines soutiennent d'une part une valorisation de l'identité urbaine en préservant le centre historique notamment, et exprime une volonté de modernité dans une démarche de valorisation et croissance d'autre part. Selon François Ascher (1991, p.12) "le principe du très grand projet est de réaliser un évènement dont l'impact bénéficie économiquement et symboliquement à la ville tout entière". C'est plus ou moins la pensée qu'a exprimé Mr Fousseret, maire de Besançon et président de Grand Besançon Métropole depuis 2001. Dans ce cadre, le tramway n'est pas seulement un outil des politiques de transport mais devient un outil de projet d'aménagement urbain structuré par des ambitions fortes (Arab, 2011). Ainsi, une ville qui planifie la réalisation d'un système de tramway donne l'image d'une ville qui a un projet pour son territoire, d'une ville performante, dynamique, durable, et dénote le caractère ambitieux de sa politique urbaine. Cet effet d'image est également favorable aux nouvelles opérations urbaines qui lui sont associées. (Maître, ...).

Dans ce contexte fortement marqué par les objectifs de marketing urbain et de requalification de la ville, et compte tenu des valeurs positives systématiquement associées au tramway (Reigner, 2013) (tel que le lien, le vivre ensemble, l'urbanité, la modernité, le développement durable.), le maire de Besançon a soutenu le projet du tramway dans la ville. Cette initiative devait sans doute être liée à la Loi relative à la délimitation des régions du 16 janvier 2015 et de la fixation des chefs-lieux voté par décret le 1er janvier 2016 qui a détrôné Besançon de sa fonction de capitale régionale au profit de Dijon. Pour rester attractive et dynamique, la ville a mis en place des stratégies de développement territorial dont le tramway fait partie.

Le tramway bisontin

La géographie de Besançon fait du réseau de transport en commun un enjeu majeur et ce, depuis longtemps. Besançon était doté d'un tramway hippomobile puis électrique à la fin du XIXème siècle. Il est abandonné en 1952, remplacé par un réseau de bus alors que la population double et que l'urbanisation est de plus en plus intense. La réalisation d'un réseau automobile est alors privilégié. En 1970, la ville piétonne une des rues principales du centre-ville et adopte un plan de circulation, "un PDU avant l'heure" (CEREMA, 2016).



Piétonisation du centre-ville, présentation du Cérema, 16 nov 2016, Grand Besançon

Les politiques font toujours de la mobilité une question principale. Les stratégies mises en place depuis plusieurs années visaient principalement deux objectifs : l'amélioration du trafic routier et le renforcement du transport collectif. Dans ce contexte sont créés deux grands axes : au nord, le boulevard reliant la route de Dole à celle de Belfort et à l'ouest le boulevard permettant la communication entre Planoise et le centre-ville. À partir des années 1990, en raison de la nouvelle distribution périphérique des pôles économiques et des zones d'habitat, les opérations d'ouverture des grandes voies de circulation se sont multipliées, donnant ainsi à l'armature urbaine son aspect actuel.



Passage du trolley sur le pont Battent, letram-grandbesancon.fr

Le tramway de Besançon comporte une ligne de 14,5 km au départ de Chalzeule et disjointe au niveau de la station Parc Micaud pour atteindre la gare SNCF d'une part et Le Haut du Chazale d'autre part. Il s'étend sur 14,5 km et dessert 31 stations. Il transporte en moyenne 45 000 voyageurs selon les chiffres de SYTRA. L'inauguration a eu lieu les 30 et 31 août 2014 après trois ans de travaux et la mise en service commerciale le 1er septembre de la même année.

Le tramway de Besançon est le premier projet de transport dans une agglomération de moins de 200 000 habitants. SYSTRA a été mandaté par la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon dans le cadre de la création du tramway comme assistance à maîtrise d'ouvrage administratif et technique et maître d'œuvre pour les "missions de courants forts" (CF, SYSTRA).

Une attention particulière a été portée sur l'aspect financier qui a modulé la conception, les choix techniques et fonctionnels ainsi que les aménagements. La ligne traversant le centre historique, les enjeux patrimoniaux ont induit une analyse des conditions d'insertion dans ce centre classé Patrimoine Historique de l'UNESCO depuis 2008. Une solution alternative aux lignes aériennes de contact a été l'une des missions premières.

Le nouveau pont Battant, recréé à cette occasion, a été un des projets d'aménagement majeur.

Quai vieil Picard

Le quai Vieil-Picard, comme expliqué précédemment a été construit au XIXème siècle pour canaliser la rivière et limiter les inondations. Ce quai doit son nom à Adolphe Veil Picard (1824 - 1877), qui fit un don de 200 000 francs après sa mort qui permit la construction du quai Battant (aujourd'hui quai de Strasbourg) et du quai d'Arènes, rebaptisé quai Veil Picard en 1879. Orné de platanes, il est devenue une promenade avec vue sur la Boucle. Cependant, le quai n'était pas piéton et le trottoir, figé au temps de sa construction était en mauvais état et le promeneur devait rester en vigilance. Ce quai a été entièrement transformé en primtemps 2013 pour accueillir un balcon de 3 mètres de large et 300 mètres de long qui surplombe le Doubs. Il propose une voie supplémentaire pour les piétons et les cyclistes à l'écart des rails. Les voitures ne sont cependant pas complètement interdites et les riverains peuvent toujours accéder à leur logement par cette voie. Des tilleuls ont été planté pour créer une liaison avec le quai de Strasbourg. Le mur du quai élevé au XIXème est conservé. Ils seront conduits dans un espace contraint, entre habitations et cours d'eau, mais permettront toujours d'accéder aux commerces et préserveront le mur du quai élevé au XIXe siècle.

Pont Battant

Construit par les Romains, détruit pendant la guerre en 1940 pour entraver l'avancée allemande, reconstruit par l'occupant puis dynamité en 1944 par les Allemands pour freiner l'arrivée des Américains, il a changé plusieurs fois de forme et de structure, passant du bois, à la pierre puis au béton. D'ici à 2015, il passera à l'ère du métal grâce à un procédé de déconstruction et de reconstruction soigneusement étudié.

le pont Battant est l'un des six ponts qui relie la Boucle et le centre historique au reste de Besançon. il est de loin le plus ancien et le plus emblématique des ouvrages d'art de la ville.

À la Belle époque, le pont était un lieu de rencontre et de commerce. On y trouvait aussi bien des petits marchands que des pêcheurs et des promeneurs. Durant la Seconde Guerre mondiale, une partie du pont fut détruite, mais il fut provisoirement reconstruit. En 1944, après avoir été partiellement détruit, il est réhabilité mais n'est plus alors doté que de trois arches.

Il faut ensuite déconstruit en 1953 pour être rebâti avec des pilliers moins larges, un facteur d'inondations.

Dans le cadre du tramway, ce pont a été repensé en liaison avec l'aménagement su quai Viel-Picard. Réalisé en métal, il n'a pas de pilier et propose des cheminements piétons et cyclistes avec des balustrades du bois rappelant celui du balcon.



Carte postale du pont battant : <https://www.geneanet.org/cartes-postales/view/6513425#0>



Pont Battant aujourd'hui, <http://www.ipernity.com/doc/gipe25/34757127>

Où j'en suis aujourd'hui:

Je souhaite réaliser une analyse architecturale, paysagère et sensorielle du site pour mêler ce que j'apprends au sein de l'argence où l'effectue mon stage à mon enseignement en DU.

Je cherche actuellement des informations quant au PLU en vigueur, j'ai demandé à la municipalité de m'envoyer le zonage car il est encore indisponible sur internet. Les documents quant aux transformations suite au tram sont disponibles uniquement sur site donc il faut que je puisse m'y rendre pour obtenir plus d'éléments. J'ai un problème de format de plan cadastral, ce qui explique que pour le moment, je me suis focalisée sur la partie textuelle plus de visuelle.

J'aimerais faire un relever par un transect, par ce qu'il se prête à mon site et c'est pour moi un des meilleurs éléments d'appréhension d'un territoire sur une distance donnée. Je souhaite intégrer dans mon travail des témoignages de personnes qui connaissent bien la ville et on vu es transformation de cette rive. Je commence à dresser une liste des gens à contacter.

Je pense que le sujet de "projet" au final sera plutôt des orientations d'aménagements pour créer des continuités paysagères et valoriser les différents éléments qui font la rive. Je vois le relevé sensoriel comme part intégrante du projet, je ne sais pas si c'est ce qui est attendu.