



Photo n°1 : Le front Royal, Citadelle de Besançon
Réalisation : Agata Pieniek

AMENAGEMENT DE L'ACCES A LA CITADELLE DE BESANCON (25)



Photo n°2 : La Citadelle de Besançon vue du dessus
Réalisation : Franck Lechenet

Tutrice : M^{me} Frédérique HERNANDEZ

**PIENIEK Agata
Projet Individuel
Stage DA3 2007-2008**

Polytech'Tours
Ecole polytechnique de l'Université de Tours,
Département Aménagement (ex CESA)

35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3
Tel : 02 47 36 14 52
Fax : 02 47 36 14 51
E-mail : www.polytech.univ-tours.fr

AMENAGEMENT DE L'ACCES A LA CITADELLE DE BESANCON (25)

PIENIEK Agata
Projet Individuel
Stage DA3 2007-2008
Tutrice : M^{me} Frédérique HERNANDEZ

REMERCIEMENTS

La conception de ce dossier, réalisé dans le cadre d'un projet individuel de 1^{ère} année à l'Ecole Polytechnique de Tours au Département Aménagement, a nécessité de nombreuses rencontres sans lesquelles je n'aurais pas pu mener à bien mon projet.

Je tiens donc à remercier l'ensemble des personnes qui m'ont aidée, orientée et soutenue dans mon travail :

- M^{me} Frédérique HERNANDEZ, tutrice de ce projet et professeur au Département Aménagement de l'école Polytechnique de Tours,
- M. Marc WATTEL, Architecte des Bâtiments de France (ABF) du Doubs,
- M. Franck BOURGAIGNE, du service urbanisme à la mairie de Besançon,
- M. MOÏSE, du service transport de la Communauté d'Agglomération de Besançon,
- M^{me} Sylvia CHARETON, du service culture et développement à la mairie de Besançon,
- M. Wahib BELARIBI, du service cartographie à la Communauté d'agglomération de Besançon,
- Le personnel de la mairie de Besançon,
- Le personnel du service voirie de la ville de Besançon,
- Le personnel de l'office du tourisme de Besançon.

Je tiens également à remercier pour leur soutien et leur aide ma famille ainsi que Guillaume.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS.....	3
SOMMAIRE.....	4
INTRODUCTION.....	6
I. Présentation de la ville de Besançon et de la Citadelle.....	8
A. <i>Situation de la Ville de Besançon et de la Citadelle</i>	8
1. Localisation de Besançon	8
2. Localisation de la Citadelle à Besançon.....	10
3. Accès à la commune depuis les villes alentours.....	11
B. <i>Les caractéristiques de la Citadelle et du centre ancien</i>	11
1. Besançon un lieu particulier.....	11
2. Histoire de la ville et de la Citadelle	12
a) Le regard de César	12
b) L'œuvre de Vauban	13
c) Le destin de la Citadelle	14
3. Le centre ville et la Citadelle, un secteur sauvegardé.....	14
C. <i>La Citadelle, un site à fort potentiel</i>	17
1. Présentation des activités proposées à la Citadelle	17
2. La Citadelle 1 ^{er} site touristique de la Région Franche-Comté	21
3. La candidature au patrimoine mondial de l'UNESCO en vue d'une plus grande notoriété.....	22
II. Le diagnostic : les problèmes de l'accès au site de la Citadelle	25
A. <i>Les transports et parcs de stationnement proposés à Besançon</i>	25
1. L'offre en transports	25
a) Une restructuration du réseau viaire.....	25
b) Transport en Commun -TC- et intermodalité	26
c) Les modes de transport doux	27
2. L'offre en stationnement	28
a) Carte de répartition et type de stationnement en centre ville.....	29
b) L'offre de stationnement en cœur de ville se compose de.....	30
c) L'offre de Besançon et d'autres agglomérations de taille similaire.....	30
d) Une tendance à la réduction de l'offre gratuite	31
3. Vers la mise en place d'une politique de Transport Commun en Site Propre (TCSP) avec la création de parcs relais aux entrées de ville.....	31
a) Les déplacements à Besançon	31
b) Vers une diminution de l'usage de la voiture au profit des TCSP	31
c) Ligne de TCSP de Besançon, un tramway	32
B. <i>La desserte actuelle de la Citadelle de Besançon</i>	33
1. A l'échelle des touristes	33
a) Un accès en voiture ou en car.....	33
b) Un accès par la gare puis le bus de ville.....	33
c) Un accès par la navette de bus	33
d) Un accès par le petit train touristique	34
e) Un accès par le chemin piéton.....	34
2. A l'échelle des habitants du Grand Besançon	36
a) Un accès en voiture.....	36
b) Un accès par les bus urbains et périurbains	36
c) Un accès en ter puis en bus	36
d) Un accès par la navette de bus	36
e) Un accès par les modes doux : le vélo ou la marche à pied.....	37
3. A l'échelle des employés	39

C.	<i>Les dysfonctionnements liés à l'accessibilité du site de la Citadelle</i>	39
1.	Une circulation difficile	39
2.	Des problèmes de stationnement	42
3.	La navette, une solution à court terme	44
4.	Difficulté d'accès pour les piétons	44
5.	Une pollution de l'espace... une volonté d'un accès alternatif à la voiture particulière	45
III.	Des propositions d'aménagement	47
A.	<i>Deux possibilités d'aménagement pour un accès à long terme</i>	49
1.	Un ascenseur	49
a)	Présentation de l'idée d'un ascenseur	49
b)	Un ascenseur côté Rivotte	50
c)	Un ascenseur côté Tarragnoz	50
2.	Un téléphérique	51
a)	Un téléphérique partant depuis le secteur Près-de-Vaux	51
b)	Un téléphérique partant depuis la Gare d'eau	52
B.	<i>L'aménagement d'un téléphérique depuis la Gare d'eau semble la meilleure solution pour une dynamisation du tourisme</i>	53
1.	Le projet est cohérent avec la politique locale de déplacement	53
2.	Le téléphérique est attractif pour les touristes	53
3.	Un tourisme plus large	54
a)	Bonne solution d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	54
b)	Donner envie aux touristes de visiter le centre ville de Besançon	54
4.	L'installation de cellules photovoltaïques en vue d'une réduction du coût de fonctionnement	54
5.	Des contraintes liées au patrimoine sauvegardé	54
C.	<i>Le financement</i>	54
1.	Le coût du projet	54
2.	Des subventions du Conseil Régional de Franche Comté	55
3.	Des subventions du Conseil Général du Doubs	55
	CONCLUSION	56
	BIBLIOGRAPHIE	57
	ANNEXES	58

INTRODUCTION

Suite à un séjour à Barcelone, j'ai trouvé l'idée du téléphérique du Vieux Port très intéressante, tant au niveau du mode de transport qui permet aux touristes de se déplacer de la plage de « La Barceloneta » au mont Montjuïc, qu'au niveau de son succès de fréquentation : le téléphérique apparaît comme une attraction en soi.

Photo n°3 : Le téléphérique du Vieux Port à Barcelone

Réalisation : Agata Pieniek



Je me suis demandée si un tel dispositif pourrait être construit à Besançon, afin de créer une dynamique touristique et de renforcer son rang de capitale régionale.

Besançon n'est pas une ville très connue, beaucoup de français n'arrivent pas à situer la ville tant géographiquement que sur un plan culturel. La ville ne s'affirme pas assez en tant que capitale de la Franche-Comté. Mais la reconnaissance éventuelle du patrimoine Vauban permettrait certainement à la ville de renforcer sa position de capitale comtoise.

"En juillet 2008, le réseau des sites majeurs Vauban sera proposé devant l'Unesco pour un classement de Besançon au patrimoine de l'Humanité. Ce classement permettrait à la ville d'accroître de 30 % le nombre de touristes qui visitent Besançon chaque année, attirés par notre patrimoine et notre environnement", souligne M. le maire Jean Louis Fousseret.

De plus, la Citadelle de Besançon est le 1^{er} site touristique de la Franche-Comté, avec plus de 274 000 visiteurs par an, cependant, aujourd'hui, le site est difficile d'accès. Des problèmes de desserte sont à ce jour constatés et *il est difficile d'avoir plus de visiteurs avec les modes d'accès qui sont proposés. Ainsi il y a un seuil de fréquentation*¹. Par conséquent, il est nécessaire de repenser un aménagement d'accès à la Citadelle de Besançon.

Je me suis donc intéressée à la problématique de l'accès à la Citadelle de Besançon, qui permettrait une meilleure reconnaissance à la ville en tant que capitale franc-comtoise par la valorisation de son site touristique, et un aménagement pérenne au niveau de la desserte du site.

¹ D'après l'entretien avec M. Franck BOURGAIGNE

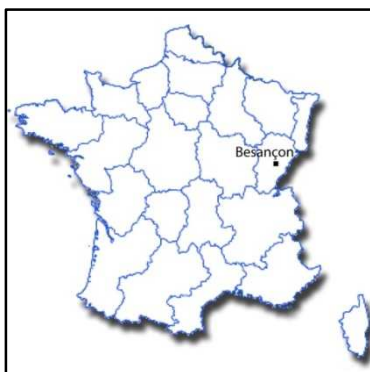
PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DE LA VILLE DE BESANCON ET DE LA CITADELLE

I. Présentation de la ville de Besançon et de la Citadelle

A. Situation de la Ville de Besançon et de la Citadelle

1. Localisation de Besançon

Besançon, capitale du département du Doubs (25) et de la région Franche-Comté, est une petite agglomération de 134 376 habitants² qui s'est regroupée en Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB) en 2001. Actuellement, c'est la CAGB qui reçoit la compétence en matière de transports urbains portant sur les 59 communes de l'agglomération³.



Carte n°1 : Localisation de Besançon

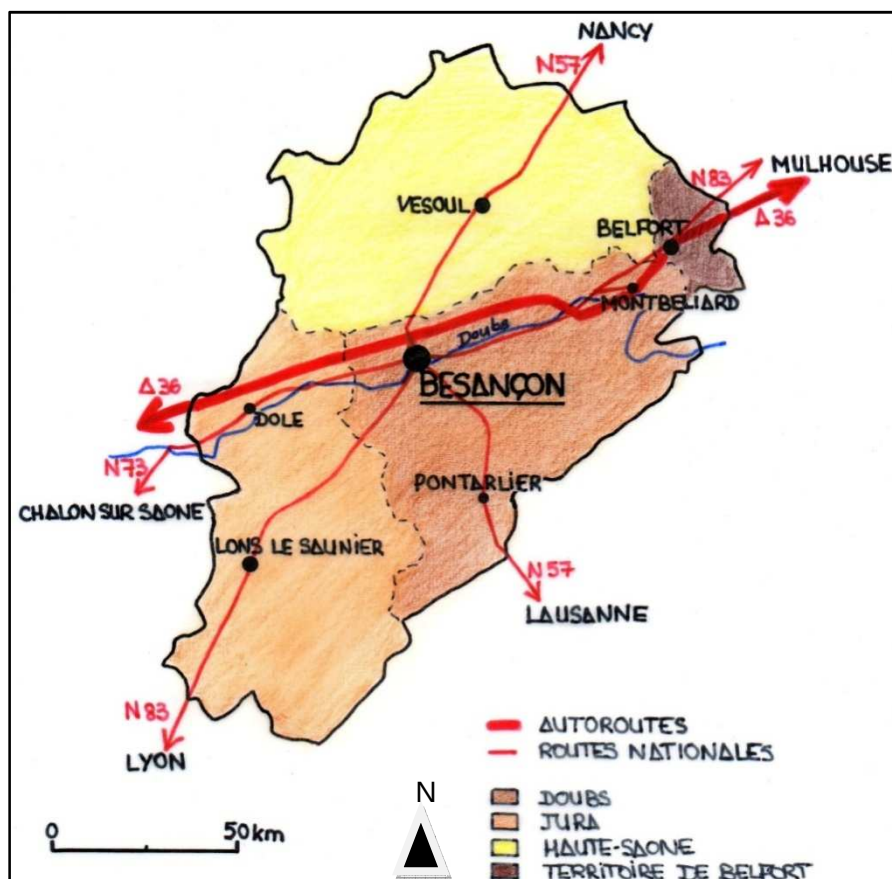
Fond de carte : www.visite-de-france.com

Réalisation : Agata Pieniek

Carte n°2 : Besançon dans la région Franche-Comté

Fond de carte : www.europa.eu

Réalisation : Agata Pieniek



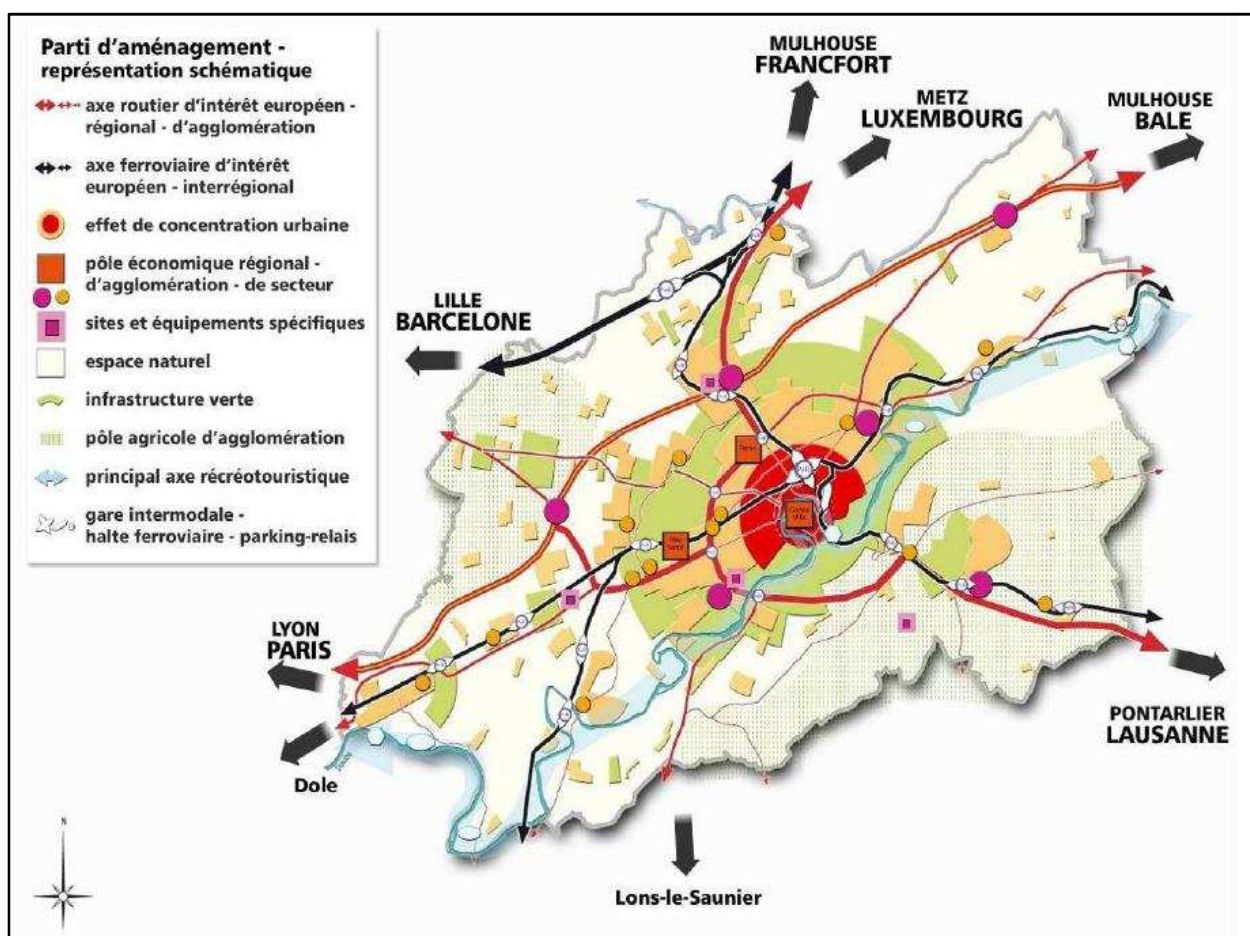
² Données INSEE, d'après le recensement de 1999, unité urbaine

³ Voir annexe 2, carte : Périmètre du Grand Besançon

D'un point de vue géographique, Besançon se situe au centre de la Franche-Comté. La région est traversée d'Est en Ouest par l'autoroute A36, qui dessert la majorité des grandes villes franc-comtoises.

Les routes nationales concourant à Besançon permettent une assez bonne desserte à la ville dans la région même. En effet, les axes principaux sont orientés dans 5 directions réparties de façon équidistante.

Pourtant, la ville compte que 117733 habitants⁴, et malgré le faible nombre d'habitants par rapport aux autres capitales régionales, Besançon est la plus importante de la région Franche-Comté. Ainsi, la commune et la région ne sont pas très dynamiques par comparaison aux autres villes et régions de France. L'agglomération devrait donc être plus dynamique et encore plus accessible afin de participer au renforcement du rayonnement et de l'attractivité de cette dernière. Ainsi, le grand Besançon renforcerait sa place de capitale régionale.



Carte n°3 : La dynamique de l'agglomération de Besançon

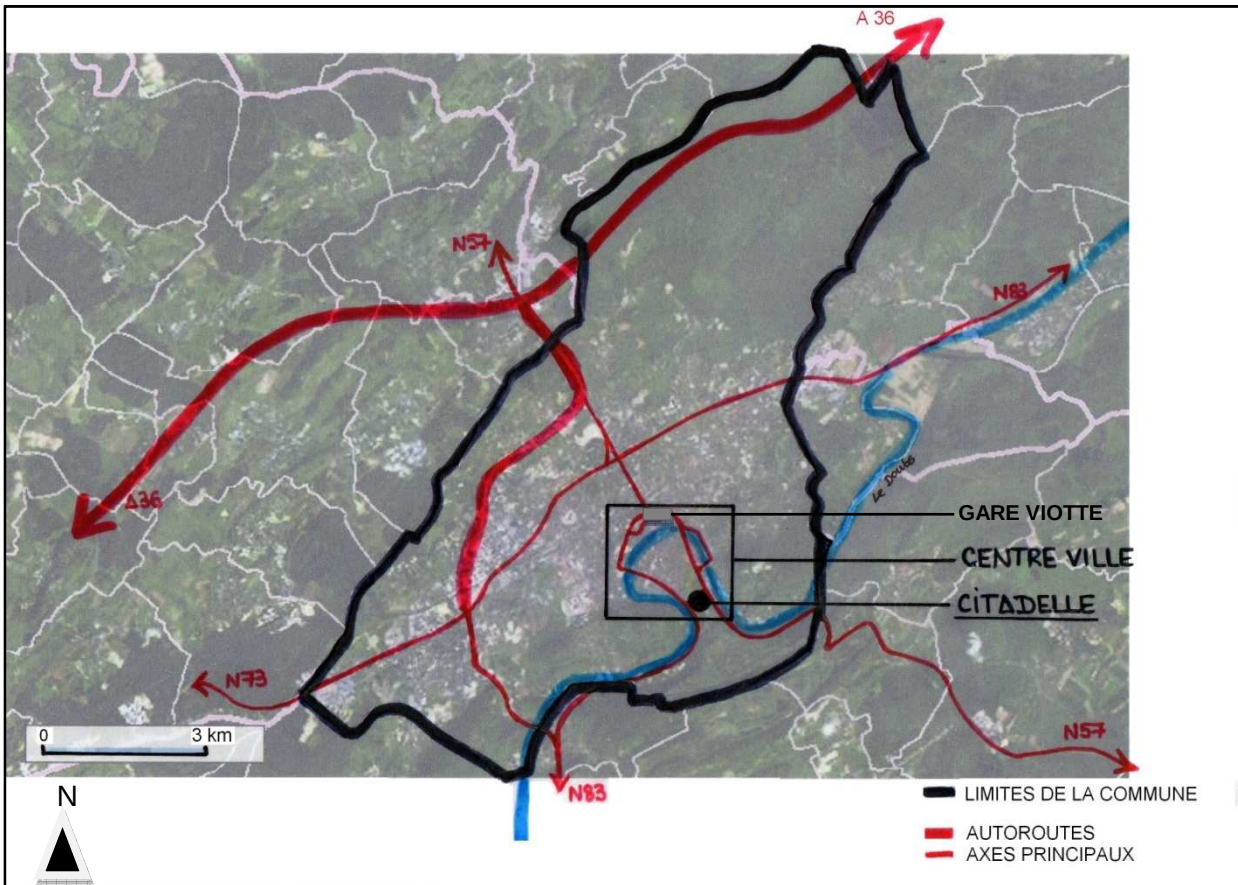
Source : PLU, Ville de Besançon

Sur seulement 15% du territoire, la ville concentre 70% des habitants, la moitié des activités économiques et des emplois de l'agglomération. Cependant, la ville de Besançon souhaite concourir au développement de l'agglomération et à son dynamisme en créant une cohérence au niveau des territoires alentours.

Aujourd'hui, la ville de Besançon se situe au cœur d'un territoire de projet plus global engagé par la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon. En effet, le territoire géré est plus large et cela pour renforcer la capitale régionale en la rendant plus accessible, plus compétitive et en renforçant son image de marque.

⁴ Données INSEE, d'après le recensement de 1999, population sans doubles comptes

2. Localisation de la Citadelle à Besançon



Carte n°4 : Localisation de la Citadelle à Besançon

Fond de carte : www.geoportail.fr

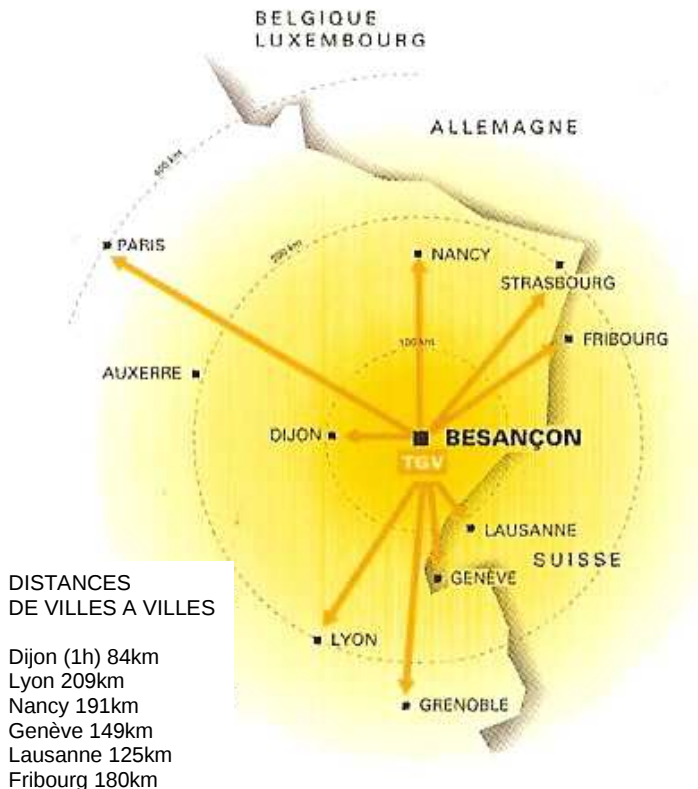
Réalisation : Agata Pieniek

La Citadelle de Besançon se situe dans le centre ancien de la ville comme on peut le voir sur cette carte. Plus précisément, ce site historique est logé sur la colline Saint-Etienne renfermant ainsi la boucle tracée par le Doubs.

Les axes routiers principaux présents dans le centre ville -rocade- permettent de circuler en véhicule particulier en périphérie de centre ville. Cela crée ainsi une bonne desserte au sein de la commune.

Enfin, la présence de la gare Viotte au centre ville est un atout pour la capitale comtoise.

3. Accès à la commune depuis les villes alentours



Carte n°5 : Accessibilité aux autres villes depuis Besançon

Source : dépliant sur la Citadelle - SEM Citadelle

A une heure de route, Dijon est la seule grande ville à proximité de Besançon. Le temps nécessaire pour accéder aux autres villes depuis Besançon reste long que ce soit en voiture ou en train. Ainsi, pour que les habitants de Lyon, Nancy ou Genève viennent à Besançon, il faut que la ville soit suffisamment attractive. La dynamisation de Besançon sur le plan touristique semble être une démarche appropriée.

B. Les caractéristiques de la Citadelle et du centre ancien

1. Besançon un lieu particulier...

Le destin de Besançon est nettement lisible dans les potentialités de défense naturelle du site: un large méandre fermé par une haute colline -où se trouve actuellement la Citadelle- séparée des monts environnants par deux cluses étroites.

Ce relief particulier sera d'emblée propice à accueillir une agglomération étant donné la possibilité d'en faire un site défensif. Ce génie du lieu sera repéré par César il y a près de 2000 ans.

Sur ce site à la topographie vigoureuse et strictement délimitée par la rivière, les romains après leur conquête, ajouteront un découpage de l'espace fondé sur croisement de deux axes principaux (*décurmanus* et *cardo*) et de leurs parallèles, délimitant des îlots.

Cette manière d'organiser l'espace à partir d'un site donné (le *genius loci*) et d'un découpage orthogonal ponctué par des édifices monumentaux, si elle est très ancienne, est encore celle qui marque le paysage du centre ancien de Besançon. Il s'agit principalement de la Grande rue qui

traverse le centre ancien depuis le pont Battant jusqu'à la place Victor Hugo et de sa perpendiculaire : la rue de la République.⁵

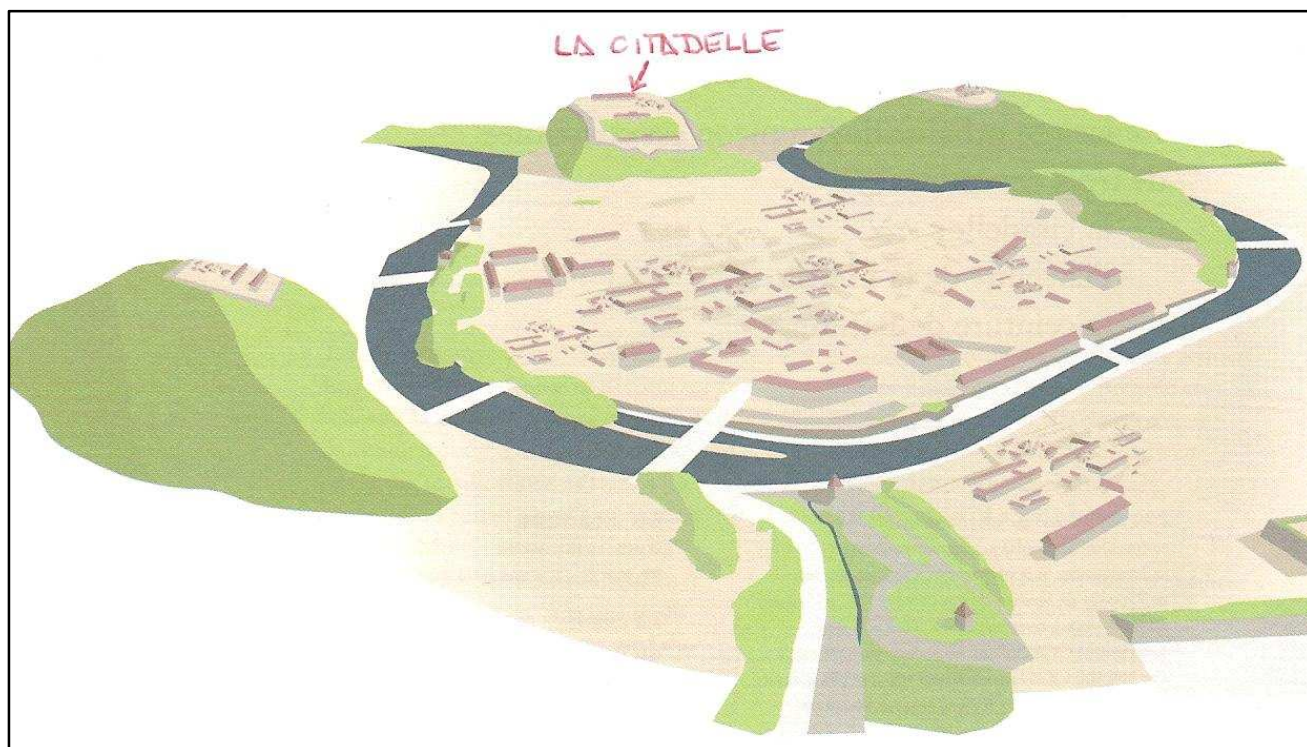


Illustration n°1 : Schéma du cœur de la ville et de la Citadelle de Besançon avec son environnement particulier

Source : livret sur les fortifications, répertoire des ouvrages de l'enceinte urbaine, de l'époque de Vauban au début du XIX^{ème} siècle

Réalisation : Ville de Besançon, service du Patrimoine

De plus, il s'agit d'une situation de carrefour entre les régions rhénanes et rhodaniennes et entre l'Italie du Nord et la Seine.

Les contraintes géographiques ont donc dicté les conditions d'implantation de la ville, à la fois place forte militaire, centre politique et capitale religieuse et les fortifications qui ont été érigées à toutes les grandes périodes de son histoire ont façonné l'actuel paysage urbain.

2. Histoire de la ville et de la Citadelle

Le texte qui suit est essentiellement issu des écrits de Marie-Hélène Bloch, du document *Laissez vous conter la citadelle*, édité par la Ville de Besançon, service Patrimoine.

a) *Le regard de César*

Cette place forte naturelle qui constitue une position stratégique exceptionnelle est remarquée par Jules César, lorsqu'il investit la cité en 58 avant Jésus-Christ : " ... le Doubs entoure presque la ville entière d'un cercle qu'on dirait tracé au compas " observe-t-il dans *La guerre des Gaules*, " ...l'espace que la rivière laisse libre ne mesure pas plus de seize cents pieds, et une montagne élevée la ferme si complètement que la rivière en baigne la base des deux côtés. Un mur qui fait le tour de cette montagne la transforme en citadelle et la joint à la ville ". À l'époque gauloise, l'oppidum (place forte) de Vesontio (Besançon) est alors la principale ville des Séquanes, peuple qui occupe un territoire un peu plus étendu que l'actuelle Franche-Comté. Les Romains construisent un temple sur la colline. Cette dernière constituait peut-être un

⁵ Voir annexe 3, carte du centre ville de Besançon, nom des rues et secteurs

sanctuaire. Les vestiges des colonnes du temple subsistèrent jusqu'au XVII^{ème} siècle et figurent dans les armes de la Ville. De l'époque gallo-romaine à la deuxième moitié du XVII^{ème} siècle, cet anticlinal appelé Mont Coelius puis Mont Saint-Etienne, joue à la fois le rôle d'une fortification quasi-naturelle et d'un sanctuaire.

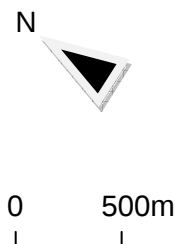
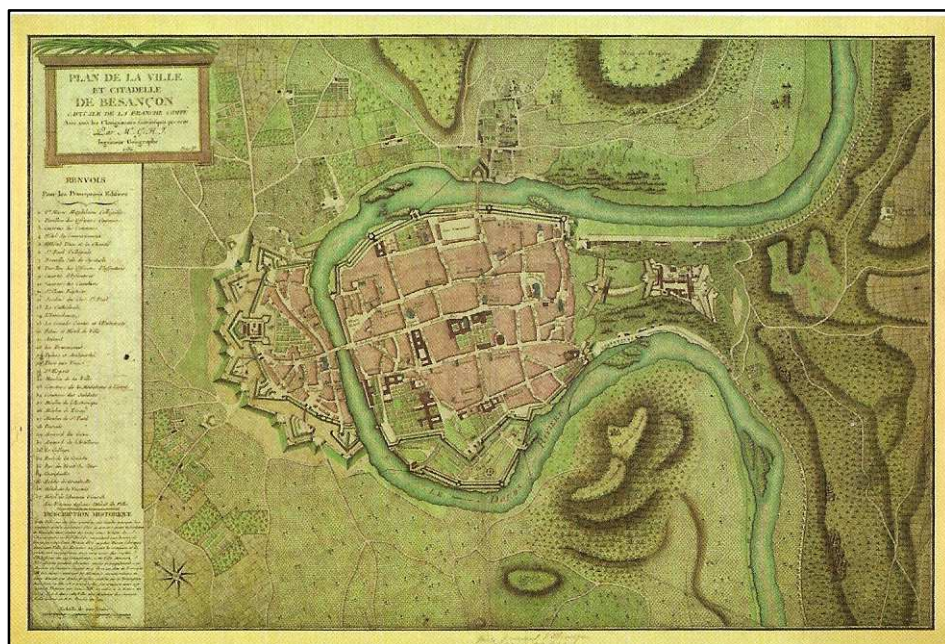
b) *L'œuvre de Vauban*

Louis XIV conquiert deux fois la Franche-Comté : pour quelques semaines en février 1668, avant la restitution à l'Espagne par traité ; et définitivement en 1674. Dès la première conquête, le roi fait appel à Vauban pour fortifier Besançon et en faire une place forte de premier rang. En 1668, Vauban visite la ville, il en perçoit tous les atouts et toutes les faiblesses. L'ingénieur choisit pour la construction d'une citadelle le site du mont Saint Etienne. Il en dessine les plans, en trace les ouvrages sur le terrain et commence les travaux par le front de Secours. Le 2 mai 1666, le traité d'Aix-la-Chapelle restitue la Franche-Comté aux Habsbourgs d'Espagne. Ces derniers mettent en œuvre les plans de Vauban et entreprennent, pendant 6 années, l'édification de l'ouvrage sous la direction d'Ambroise Precipiano. La province de Franche-Comté étant revenue en 1674 sous le giron de Louis XIV (par traité de Nimègue qui rattache en 1678 définitivement la Franche-Comté à la France), le roi décide de poursuivre et d'améliorer substantiellement la défense de la ville. Vauban reçoit pour mission, la réorganisation de la citadelle et la fortification de la cité. Toute la ville, le clergé y compris, doit participer aux dépenses, mais l'imposition subie est si importante que Louvois accepte qu'une partie des frais soit prise en charge par le trésor royal, ce qui n'empêche pas Louis XIV, dit-on, de demander à Vauban s'il édifie les murailles de Besançon avec de la pierre ...ou avec de l'or ! Vauban vient à plusieurs reprises inspecter les travaux de la citadelle, qui exigent des matériaux considérables, de longs délais de réalisation et la réquisition des ouvriers disponibles de la cité. Trente années de travaux et des fonds considérables seront nécessaires pour obtenir, en 1711, l'une des places fortes les plus puissantes de l'époque.

Ainsi, la Citadelle et l'ensemble des fortifications de l'enceinte urbaine ont été érigés pour protéger la ville d'une attaque ennemie.

La Citadelle est l'un des éléments du système de défense parfaitement cohérent conçu par Vauban pour protéger Besançon et affirmer le pouvoir du roi sur la ville et la province.

Construite sur le sommet du rocher fermant le méandre du Doubs, elle s'étend sur 12 hectares et surplombe de plus de 100 mètres la vieille ville.



Carte n°6 : Plan de la Ville et Citadelle de Besançon après les travaux de Vauban, fin XVII^{ème}

Source : livret sur Sébastien Le Prestre de Vauban, ingénieur du roi, éd. Ville de Besançon et Réseau des sites majeurs Vauban



Illustration n°2 : Coupe de la Citadelle

Source : www.citadelle.com

c) *Le destin de la Citadelle*

Au cours des siècles, la Citadelle a rempli différents rôles : celui de forteresse, caserne ou encore de prison. Elle est acquise en 1959 par la Ville de Besançon qui souhaite y aménager " un ensemble touristique " et un musée. Aujourd'hui, la Citadelle est devenue un haut lieu de culture historique et scientifique et le premier site touristique franc-comtois avec plus de 270 000 visiteurs annuels.

3. *Le centre ville et la Citadelle, un secteur sauvegardé...*

Besançon, bénéficie de l'appellation « ville d'art et d'histoire » depuis le 14 février 1986 pour son patrimoine monumental important. En effet, le secteur sauvegardé de Besançon serait le plus grand de France avec ses 268 hectares, dont 30 hectares pour le site de la Citadelle. C'est le patrimoine laissé par Vauban qui est très important dans la capitale bisontine, tant par son étendue que par son bon état de conservation.

BESANCON Secteur sauvegardé - Vue aérienne

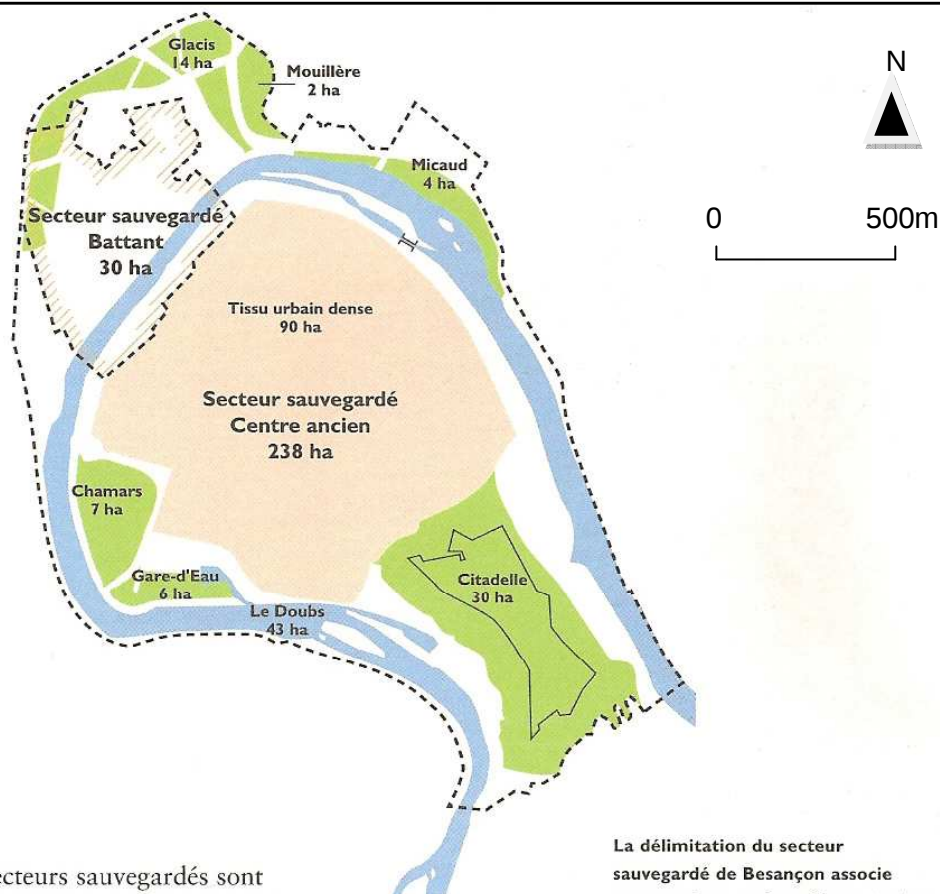


Carte n°7 : Vue aérienne sur le secteur sauvegardé de Besançon

Source : PLU, ville de Besançon

Les périmètres des secteurs sauvegardés

Les secteurs sauvegardés sont des périmètres élaborés sous la responsabilité de l'État, en concertation étroite avec les élus, sur lesquels se trouve instauré un plan de sauvegarde et de mise en valeur. Ces périmètres sont délimités de façon à constituer une entité contenant les éléments du patrimoine urbain.



La délimitation du secteur sauvegardé de Besançon associe aux quartiers anciens d'importantes zones d'accompagnement : la couronne des parcs et des remparts, ainsi que le Doubs. L'ensemble protégé est complexe, à l'image d'un grand centre de ville : jardins, ensembles militaire, hospitalier, gare fluviale trouvent place dans les terrains qui s'étendent entre le bâti ancien et la rivière.

Carte n°8 : Les périmètres des secteurs sauvegardés

Source : PLU, ville de Besançon

C. La Citadelle, un site à fort potentiel

1. Présentation des activités proposées à la Citadelle

Au sein de la Citadelle, il faut distinguer l'espace non payant, où un grand espace vert accueille le visiteur, de la partie payante du site dans laquelle sont concentrées la quasi-totalité des animations.

Pour ce qui est de l'accès à l'espace payant depuis l'espace non-payant, celui-ci semble difficile pour les personnes à mobilité réduite.

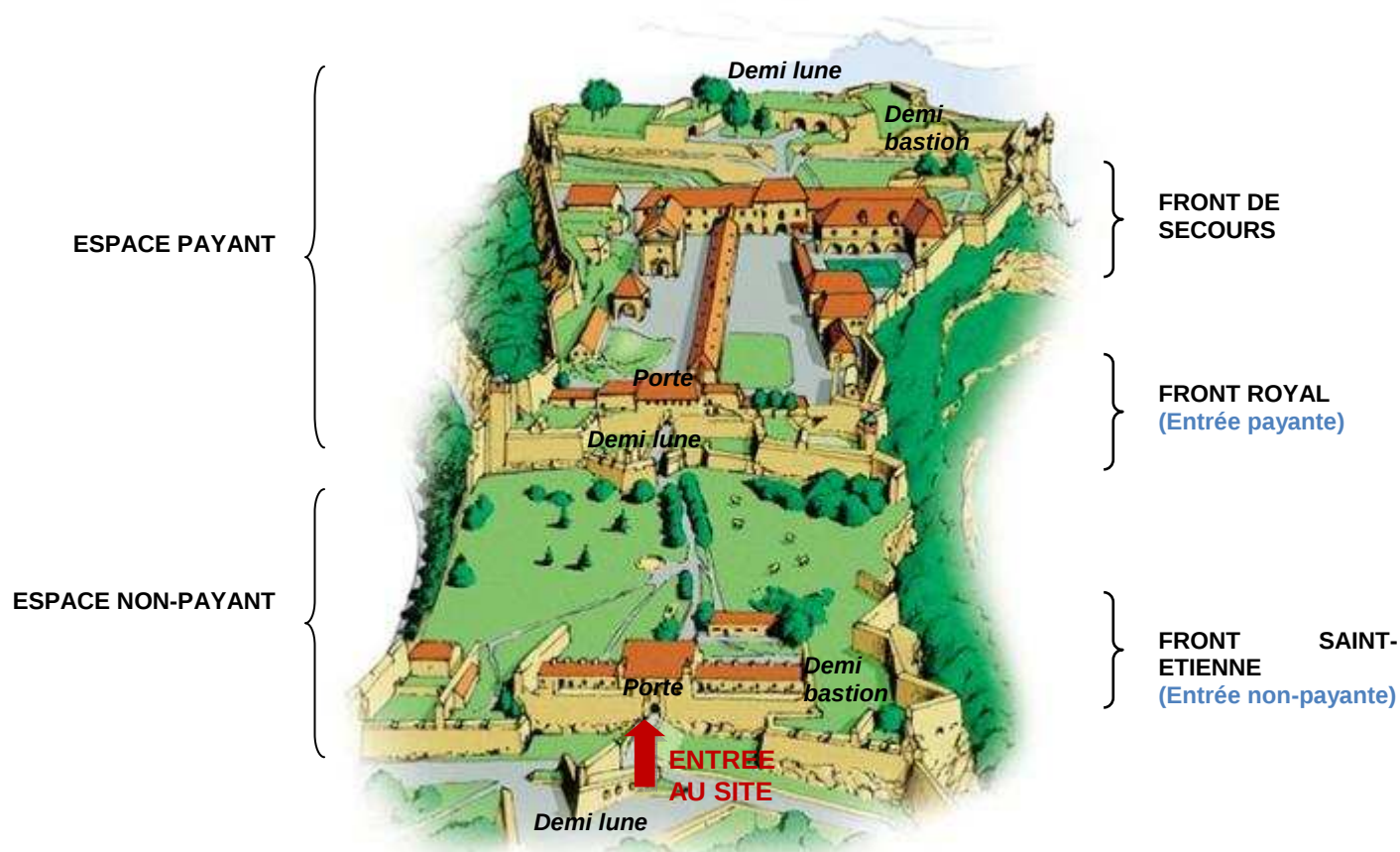


Illustration n°3 : Plan schématique de la Citadelle présentant les différents espaces

Source: www.citadelle.com

Réalisation: Agata Pieniek

De nombreuses animations sont proposées au visiteur du site comme le montre le schéma qui suit :

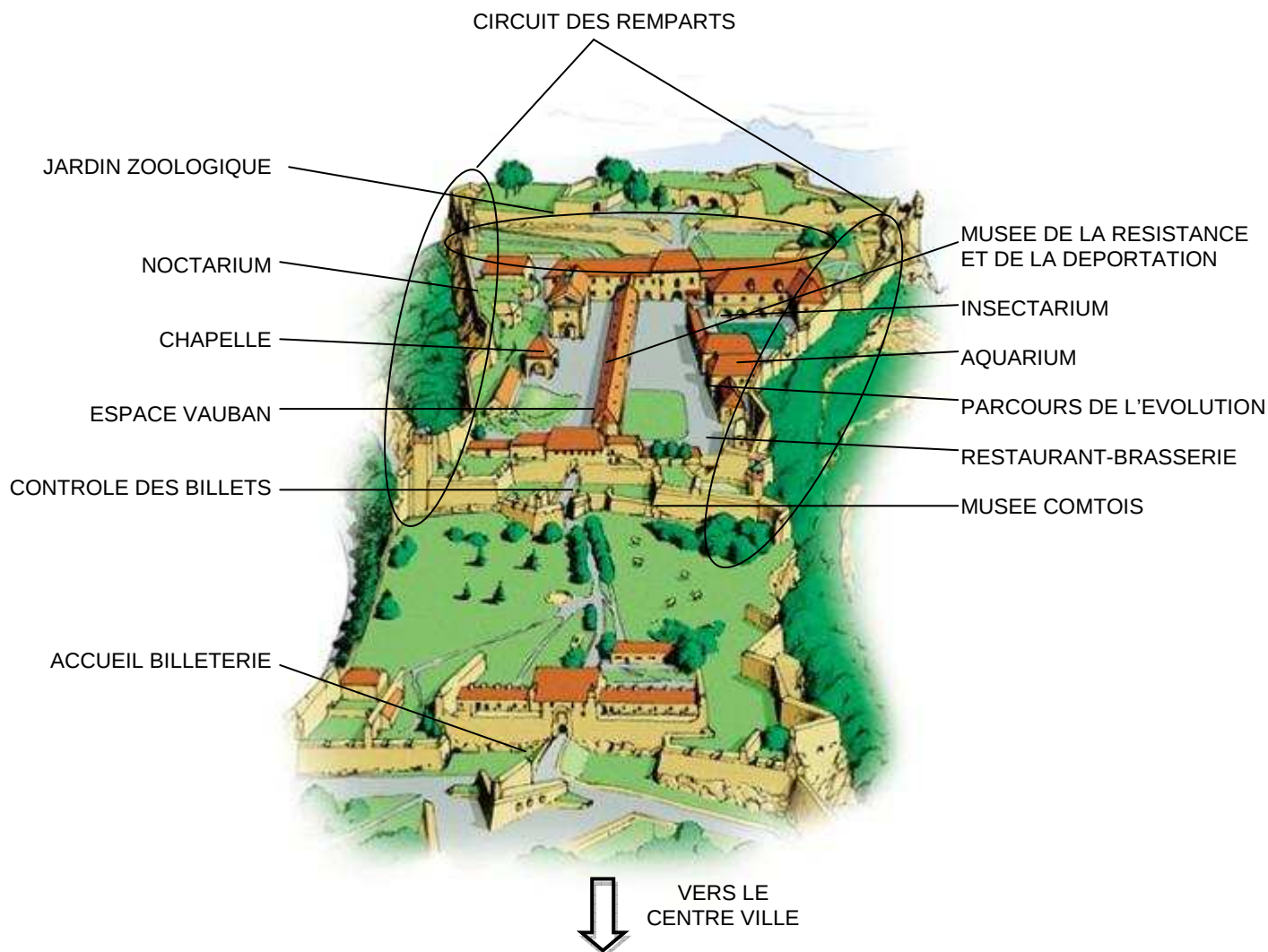


Illustration n°4 : Plan schématique de la Citadelle présentant les différentes activités

Source: www.citadelle.com

Réalisation: Agata Pieniek

Le jardin zoologique est un passage obligé et demeure le site le plus fréquenté de Franche-Comté. Ce jardin ne se contente pas de présenter des espèces pour le simple plaisir des yeux. La préservation d'espèces en voie de disparition est aussi inscrite dans la mission de ce lieu haut en couleurs : macaques du japon, tigres de Sibérie, mammifères et oiseaux de tous poils et de toutes plumes, gibbons, ouistitis... trouvent ici un refuge bienheureux.



Photo n°4 : Tigre de Sibérie

Réalisation : Agata Pieniek



Photo n°5 : Lionceau

Réalisation : Agata Pieniek

L'Aquarium, l'Insectarium, et le Noctarium complètent la présentation de l'activité du Muséum d'Histoire Naturelle.

La Citadelle est aussi lieu de mémoire : le Musée Comtois préserve ainsi des collections d'ethnographie régionale parmi les plus riches de France.

Le Musée de la Résistance et de la Déportation nous rappelle que le site est aussi inscrit dans l'histoire tragique du XX^{ème} siècle. Outre les salles présentant de façon didactique la guerre, la défaite, le régime de Vichy, la résistance, la déportation, la libération... il faut parcourir ces lieux en se souvenant qu'ici des hommes ont payé de leur vie le prix de la liberté.

Enfin, un circuit des remparts est proposé au visiteur. Cette promenade des remparts permet alors aux personnes d'admirer la ville depuis plusieurs points de vue et leur donner envie de faire une visite du centre ancien de Besançon.

Photo n°6 : Vue depuis les remparts sur le secteur Tarragnoz

Réalisation : Agata Pieniek



Photo n°7 : Vue depuis les remparts sur le secteur Rivotte

Réalisation : Agata Pieniek





Photo n°8 : Vue depuis les remparts sur le front Royal et sur le centre ville de Besançon

Réalisation : Agata Pieniek

Périodes d'ouverture

- Tous les jours sauf le 25 décembre et le 1er janvier.
- Les musées sont fermés le mardi, du 2 janvier au 25 mars inclus et du 28 octobre au 31 décembre inclus sauf vacances scolaires de la Toussaint.
- Fermeture des centres d'intérêt 15 minutes avant l'heure de fermeture du site.
- Clôture de la billetterie 30 minutes avant la fermeture du site.
- Les animaux du jardin zoologique commencent à être rentrés 1 heure avant la fermeture.

Horaires

- Basse saison :
du 2 janvier au 24 mars 2007 inclus, de 10 h à 17 h
- Haute saison :
du 25 mars au 6 juillet 2007 inclus, de 9 h à 18 h
- Très haute saison :
du 7 juillet au 26 août 2007 inclus, de 9 h à 19 h
- Haute saison :
du 27 août au 27 octobre 2007 inclus, de 9 h à 18 h
- Basse saison :
du 28 octobre au 31 décembre 2007 inclus, de 10 heures à 17 heures

- Durée de visite conseillée
Au moins une demi-journée sur place en visite libre, 2 heures au minimum dans le cadre d'une journée-découverte.

Les tarifs :

	INDIVIDUELS			GROUPES (+ de 10 enfants ou étudiants / + de 20 adultes / + de 5 handicapés)
		Basse saison	Haute saison	Saison 2008
ADULTES	Plein tarif	7,20€	7,80€	6€
	Tarif réduit (Etudiant -28 ans, chômeur, famille nombreuse)	6€	6,50€	4€
	Personne handicapée	6€	6,50€	5,50€
ENFANTS	- de 4 ans	Gratuit		
	de 4 à 5 ans	4,20€	4,50€	4€
	de 6 à 13 ans	4,20€	6€	3€
	de 14 à 18 ans	6€	6,50€	
	Enfant handicapé	3€	3,50€	

Pour les écoles maternelles et primaires, l'entrée peut être compensée par la ville de Besançon après accord du service enseignement de la ville.

Pour les jeunes de moins de 25 ans possédant la carte avantages jeunes (qui ne coûte que 7€, dont 6€ de bon d'achat en librairie), l'entrée à la Citadelle est gratuite du 1^{er} Septembre au 31 Avril.

2. La Citadelle 1^{er} site touristique de la Région Franche-Comté

La Citadelle est devenue un véritable emblème de la ville, qui mérite le détour. C'est le site touristique le plus visité de la Région de Franche-Comté avec plus de 274 000 visiteurs par an. Rachetée par la Ville à l'armée en 1959, aujourd'hui restaurée, lieu de culte et de tourisme, elle convie le visiteur à la rencontre de l'histoire des hommes grâce aux quelques musées présents sur le site.

La ville a su mettre en valeur ce site historique comme le montre la photo qui suit. En effet, la Citadelle qui est bien éclairée, peut être admirée par les visiteurs de la ville de nuit...



Photo n°9 : Vue sur la Citadelle de nuit

Source : www.casadesign.free.fr/images/citadelle

De plus, grâce sa position de forteresse au dessus de la colline Saint-Etienne, la Citadelle domine le centre ville et est ainsi visible depuis la gare SNCF Viotte pour le plus grand bonheur des voyageurs de la SNCF :

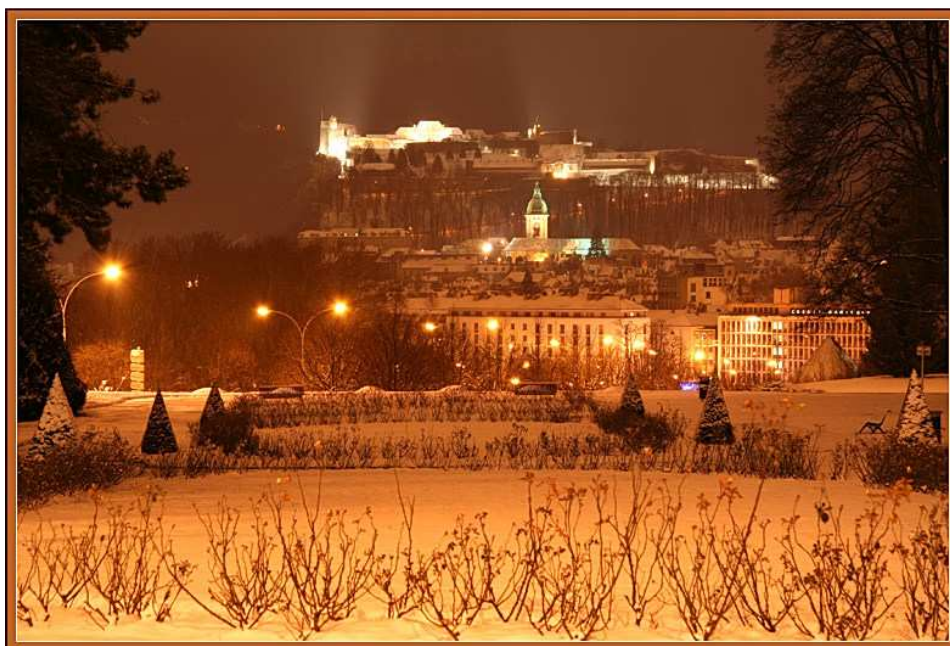


Photo n°10 : Vue sur la Citadelle depuis la gare Vi otte

Source : www.fryz-edition.com

3. La candidature au patrimoine mondial de l'UNESCO en vue d'une plus grande notoriété

A l'initiative de la ville de Besançon, une association regroupant les sites majeurs fortifiés par Vauban, a été créée. Son but étant d'obtenir auprès de l'Unesco le label de patrimoine mondial de l'humanité.

Le label UNESCO est un enjeu de taille pour la capitale franc-comtoise car il est à coup sûr synonyme d'une hausse de la fréquentation touristique de l'ordre de 30%.

En effet, Besançon n'est pas une ville très connue, beaucoup de français n'arrivent pas à situer la ville tant géographiquement que sur un plan culturel. La ville ne s'affirme pas assez en tant que capitale régionale. Mais la reconnaissance éventuelle du patrimoine Vauban permettrait certainement à la ville de renforcer sa position de capitale comtoise.

En effet, en 2007 année du tricentenaire de la mort de Vauban, la candidature de la Citadelle Vauban a été déposée auprès de l'UNESCO.

"En juillet 2008, le réseau des sites majeurs Vauban sera proposé devant l'Unesco pour un classement de Besançon au patrimoine de l'Humanité. Ce classement permettrait à la ville d'accroître de 30 % le nombre de touristes qui visitent Besançon chaque année, attirés par notre patrimoine et notre environnement", souligne M. le maire Jean Louis Fousseret.

Besançon, capitale franc-comtoise de faible notoriété, cherche à renforcer sa place de chef de région en développant son activité touristique. En effet, la ville de Besançon possède un patrimoine bâti et culturel important et riche pour son tourisme urbain et culturel. La Citadelle de Besançon apparaît comme l'emblème de la ville, et reste le site incontournable à visiter pour les touristes mais également à redécouvrir chaque année pour les habitants de l'agglomération de Besançon.

Cependant, l'accessibilité du site de la Citadelle pour les différents visiteurs fait défaut à la dynamisation du tourisme. Ainsi, mon diagnostic comprendra un inventaire de l'offre en transports - véhicules particuliers ou cars, Transports en Commun (TC), les modes doux comme les vélos ou la marche à pied-, et de l'offre en stationnement. Puis, j'énoncerai comment quelle est la desserte actuelle de la Citadelle à différents niveaux d'échelle, pour enfin identifier les dysfonctionnements liés à l'accès au site de la Citadelle.

DEUXIEME PARTIE : LE DIAGNOSTIC : LES PROBLEMES DE L'ACCES AU SITE DE LA CITADELLE

II. Le diagnostic : les problèmes de l'accès au site de la Citadelle

A. Les transports et parcs de stationnement proposés à Besançon

Les objectifs fixés par la ville par rapport à son plan de déplacement consistaient à renforcer l'attractivité de l'agglomération bisontine dans son rôle de capitale régionale, à améliorer l'accessibilité multimodale à toutes les échelles de territoire, à améliorer la qualité de vie des habitants...

Dans le PDU, il est préconisé d'aller vers :

- Une hiérarchisation du réseau viaire.
- Une affirmation du réseau de transport en commun urbain connecté par quatre pôles d'échange au réseau interurbain; la gare Viotte est censée jouer un rôle majeur de pôle multimodal.
- Le renforcement des capacités à se déplacer à vélo et à pied.
- La diminution du nombre de places de stationnement gratuites au centre ville.
- La mise en place d'une politique de Transport Commun en Site Propre (TCSP) avec la création de parcs relais aux entrées de ville.

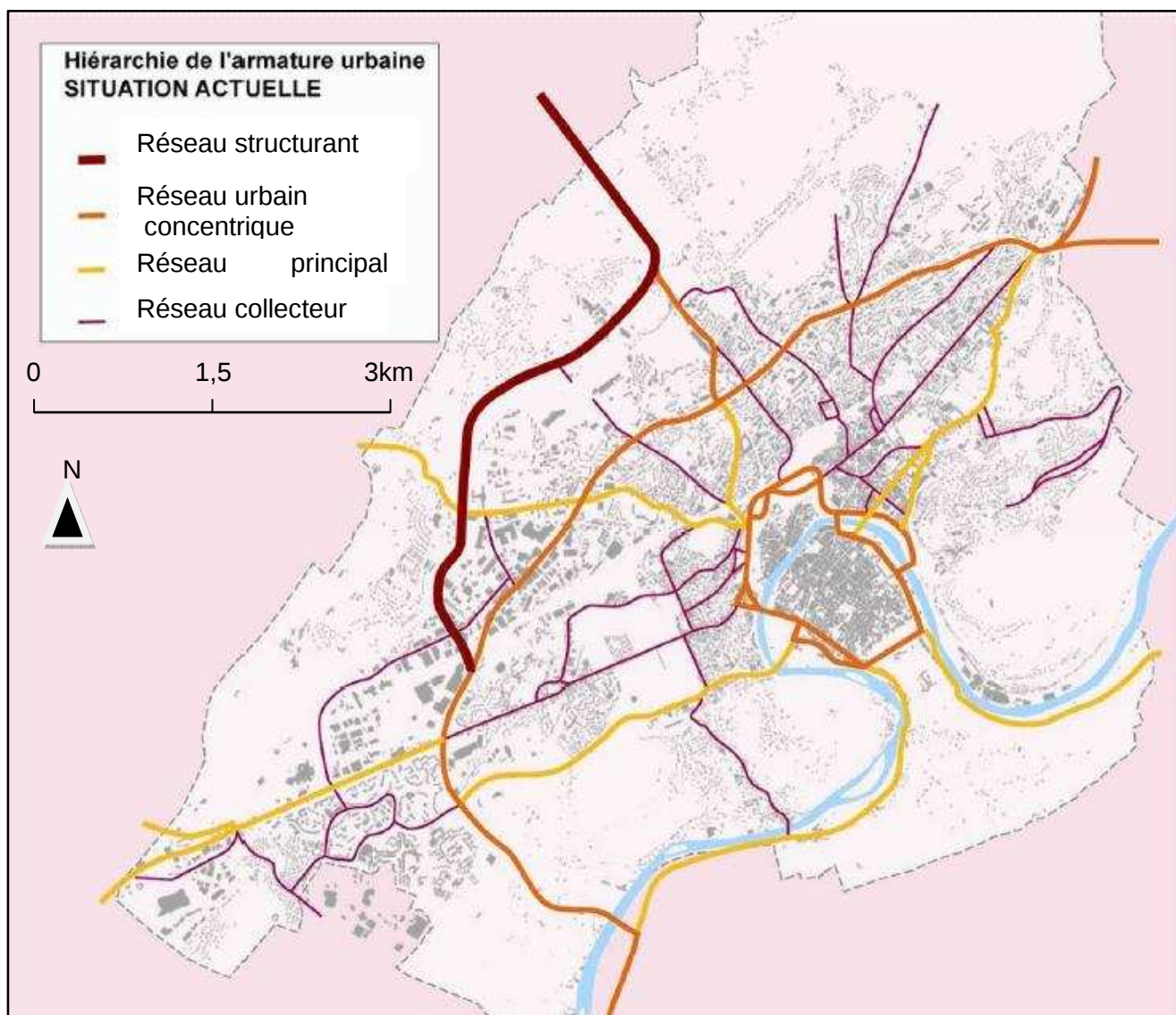
1. L'offre en transports

a) *Une restructuration du réseau viaire*

Le réseau d'agglomération est centré sur Besançon : 6 axes radiaux convergent vers la commune de Besançon et sont directement branchés à la rocade du centre ville (axe de ceinture du centre ville), formant le réseau structurant.

Cette rocade du centre ville a une double fonction : l'irrigation du centre ville et l'échange entre les radiales. Cette dernière fonction de la rocade du centre ville est complétée par le Boulevard et récemment par la voie de contournement (N73).

Les contraintes topographiques du Sud bisontin ont imposé un fort développement dans le Nord de l'agglomération et donc un nombre important de déplacements dans ce secteur. L'ouverture de la voie de desserte et de contournement a permis de délester les boulevards, fluidifiant la circulation.



Carte n°9 : Hiérarchie de l'armature urbaine - SITUATION ACTUELLE

Source : PLU, ville de Besançon

b) *Transport en Commun -TC- et intermodalité*

(1) Les transports en commun

Aujourd'hui dans la ville de Besançon, le périmètre du Grand Besançon regroupe 59 communes qui sont membres de la CAGB depuis janvier 2003.

Les transports publics dépendent désormais d'une seule autorité organisatrice des transports dans l'agglomération. C'est le réseau GINKO mis en place en septembre 2002, qui est en charge des réseaux de transports collectifs.

Le réseau GINKO se compose aujourd'hui de 18 lignes urbaines et 29 lignes périurbaines régulières, de services spéciaux et de navettes.⁶

(2) Intermodalité bus/trains

▪ Faciliter les déplacements urbains :

Le réseau GINKO a été créé selon un modèle favorisant l'intermodalité, c'est-à-dire la connexion entre les réseaux urbains et périurbains, mais aussi entre les voies routières et ferroviaires.

⁶ Le plan des réseaux de bus de Besançon est en annexe 4

- Quatre pôles d'échange

Ces pôles d'échanges sont créés aux entrées de Besançon (Micropolis à l'Ouest, TEMIS au Nord, Orchamps à l'Est et Saint-Jacques au Sud) constituent le cœur du dispositif. Ils simplifient le passage de la campagne à la ville, dans un sens comme dans l'autre.



Carte n°10 : Plan des lignes du Grand Besançon

Source : GINKO bus

- Des parcs relais :

Ceux-ci sont proposés sur les pôles d'échange (Micropolis, TEMIS), incitent les automobilistes venus de l'extérieur et se dirigeant vers le centre ville à laisser leur véhicule, le bus assurant le relais. Ces dispositifs entraînent moins de bus périurbains et moins de voitures au cœur de Besançon.

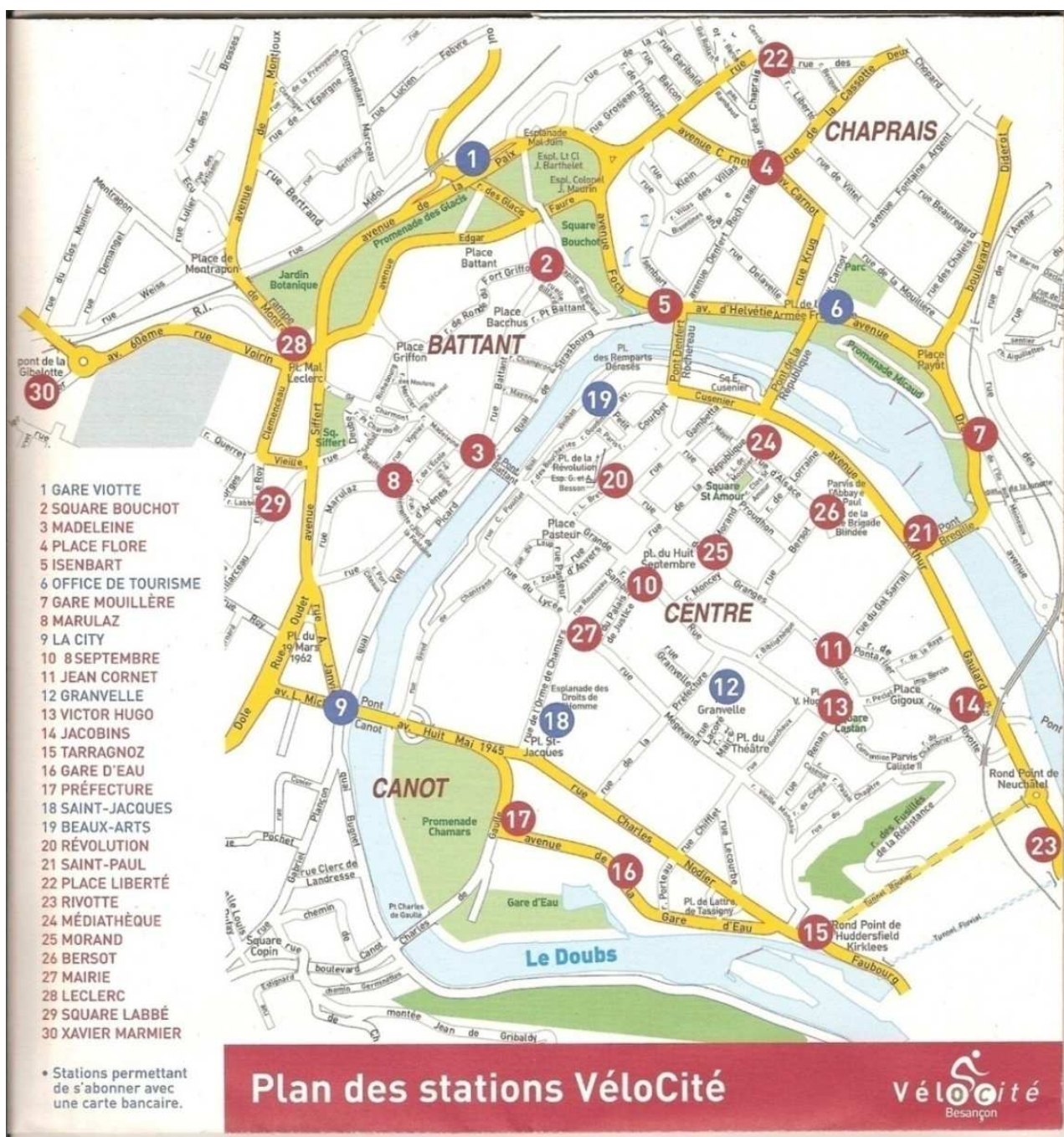
c) Les modes de transport doux

La politique de la ville va vers une requalification du centre ville : des piétons et vélos. Le centre ancien est bien protégé de la circulation de transit, car fermé à cette circulation : présence de bornes. Seuls les transports en commun, les particuliers et les services ont accès au centre ancien de la ville de Besançon.

De plus, un secteur piéton notoire a été aménagé dans le centre ville, ce qui favorise également les déplacements en modes doux.

Enfin, récemment, la ville a mis à disposition des habitants des « Vélocité » :

Voici le plan des différentes stations implantées au centre ville :



Carte n°11 : Plan des stations VéloCité

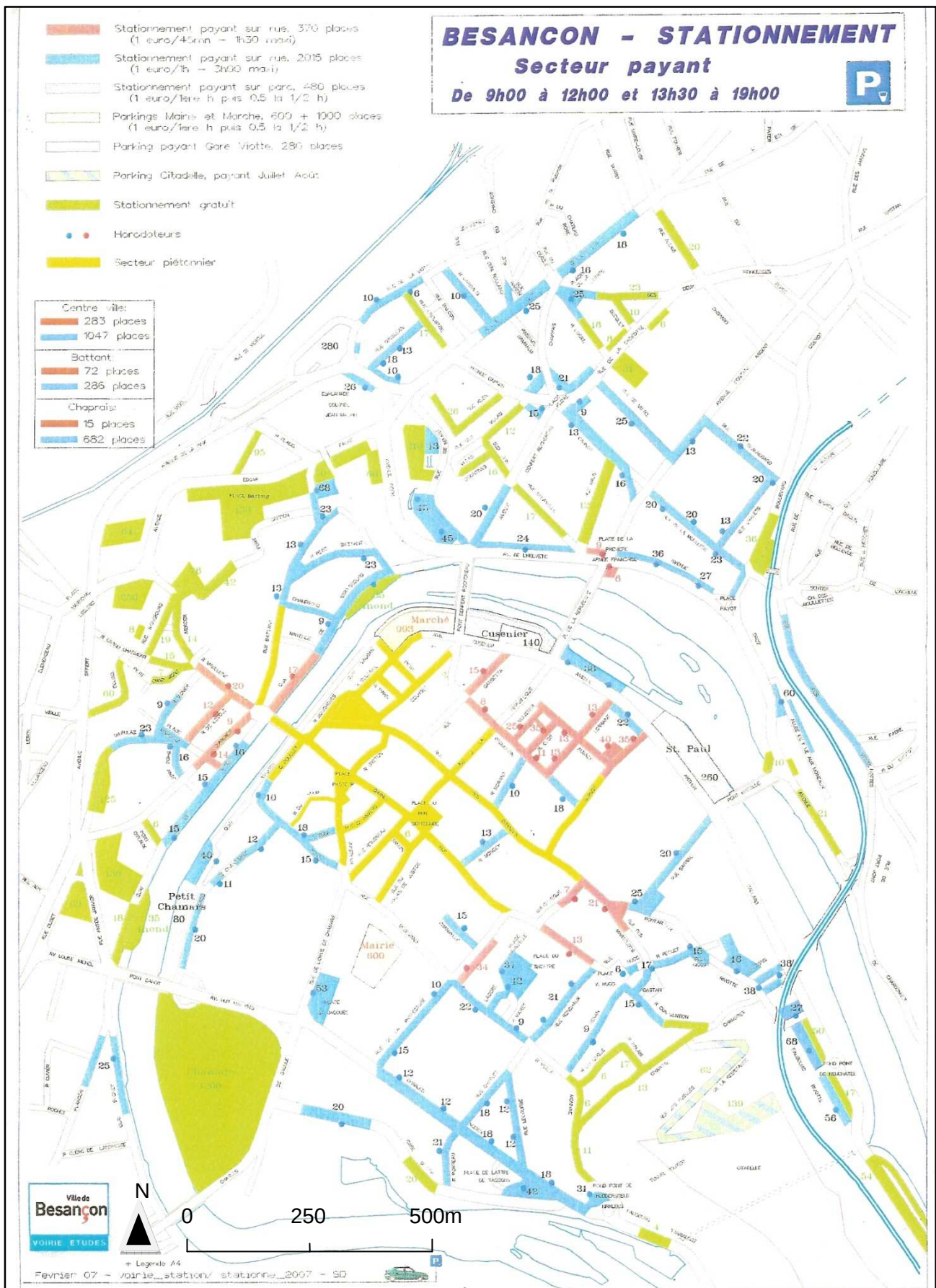
Source : ville de Besançon

2. L'offre en stationnement

La problématique c'est que le stationnement a un fort impact sur la circulation. Il assure l'accessibilité à la ville. Ainsi, sa maîtrise est essentielle : en effet, si l'offre est trop importante, le centre devient trop attractif pour la voiture, créant encombrements, bruit, pollution de l'air, insécurité et désaffection des transports collectifs.

Le stationnement est donc un des principaux outils qui contribuent à la maîtrise de la circulation et à la qualité de l'espace urbain.

a) *Carte de répartition et type de stationnement en centre ville*



Carte n°12 : Répartition et type de stationnement en centre ville

Source : service voirie, ville de Besançon

b) *L'offre de stationnement en cœur de ville se compose de...*

Les chiffres qui suivent sont issus de la carte « Répartition et type de stationnement en centre ville » et les calculs ont été réalisés par moi-même.

4745 places payantes réparties ainsi :

2385 places payantes sur voirie

2360 places de parkings en ouvrage : Mairie (600 places), Marché Beaux-Arts (1000 places) et gare Viotte (280 places), dont 480 places sur parking en enclos : Cusenier (140 places), Saint Paul (260 places) et Petit Chamars (80 places)

Donc au total, le stationnement payant représente 4745 places, près de 35 places pour 1000 habitants⁷.

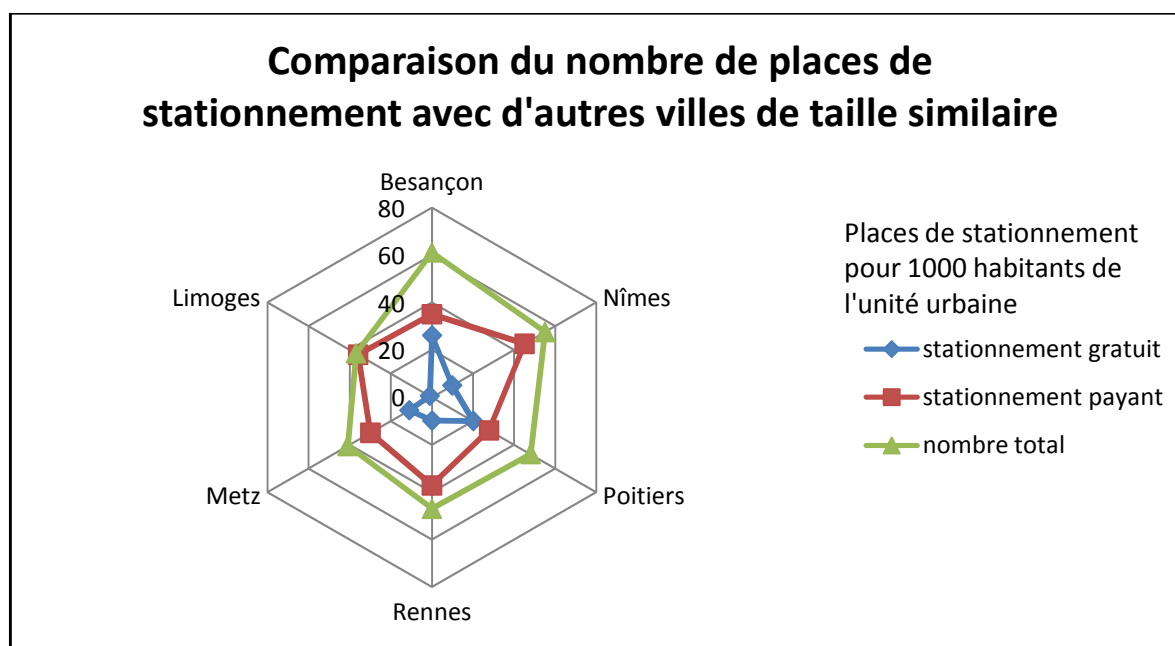
3435 places gratuites et illimitées, représentant 42% du parc total du centre ville ou 26 places pour 1000 habitants.

Parking Chamars : 1200 places

Parking de la Citadelle : 200 places, mais payantes en juillet-août.

- Soit un total de 8180 places pour le cœur de ville, i.e. la boucle et Battant, donc près de 61 places pour 1000 habitants. Cette offre, qui ne prend pas en compte le stationnement privé, se répartit à parts quasi égales entre le payant et le gratuit.

c) *L'offre de Besançon et d'autres agglomérations de taille similaire*



Graphique n°1 : Comparaison du nombre de places de stationnement

Source : chiffres communiqués lors de l'entretien avec M.Bourgaigne sauf pour Besançon, chiffres calculés ci dessus

Réalisation : Agata Pieniek

Stationnement pour 1000 habitants de l'unité urbaine :

VILLES	stationnement gratuit	% de places gratuites	stationnement payant	nombre total
Besançon	26	43%	35	61
Nîmes	10	18%	45	55
Poitiers	20	42%	28	48
Rennes	10	21%	37	47
Metz	11	27%	30	41
Limoges	1	3%	36	37

⁷ En prenant comme unité urbaine 134 376 habitants, donnée INSEE du recensement de 1999

En comparaison avec d'autres unités urbaines, il apparaît clairement que la ville de Besançon est très bien équipée en stationnement. Seule la ville de Nîmes présente un chiffre approchant, de 55 places pour 1000 habitants. Les autres agglomérations proposent une offre comprise entre 37 et 48 places pour 1000 habitants.

En stationnement payant, avec ses 35 places pour 1000 habitants, l'offre bisontine est dans la moyenne des autres agglomérations présentées, entre 28 et 45 places pour 1000 habitants. C'est donc le stationnement gratuit qui est imposant à Besançon avec ses 26 places pour 1000 habitants.

d) *Une tendance à la réduction de l'offre gratuite*

L'offre de stationnement bisontine s'avère très généreuse, avec de nombreuses places gratuites et illimitées, générant une occupation importante de l'espace, environ 175 hectares pour l'ensemble de la boucle et de Battant. Cependant, cette offre gratuite a tendance à diminuer, à l'image de ce qui se fait dans les grandes agglomérations françaises, souvent dans le cadre de projets de TCSP. On peut noter que Limoges mène une politique très volontariste en termes de réduction du stationnement gratuit au centre ville, avec 1 place gratuite pour 1000 habitants.

L'objectif défini par le PDU est de diminuer l'accessibilité au stationnement pour les pendulaires qui vise à les inciter à utiliser des modes alternatifs à la voiture particulière ou encore à stationner en périphérie. La tendance actuelle est de faire des centres-villes un espace piétonnier, avec peu de circulation automobile et de moins en moins de places de stationnement.

3. Vers la mise en place d'une politique de Transport Commun en Site Propre (TCSP) avec la création de parcs relais aux entrées de ville

a) *Les déplacements à Besançon*

La majorité des déplacements effectués par les bisontins s'avère être en voiture particulière comme l'illustrent les données communiquées dans le PLU :

- 15% en transport public
- 45% en voiture particulière
- 38% en marche à pied
- 2% en deux roues

Depuis plus de 30 ans, l'augmentation de la mobilité est constante, avec un taux de motorisation annuel en croissance, de l'ordre de 2% par an. En 1999, date du dernier recensement de population, le taux de motorisation des ménages pour l'ensemble de la ville était de 70%, sachant que plus on s'éloigne du centre ville, plus ce taux est élevé. On peut néanmoins noter que la marche à pied se situe en deuxième position, donc s'inscrit dans les directives du PDU.

b) *Vers une diminution de l'usage de la voiture au profit des TCSP*

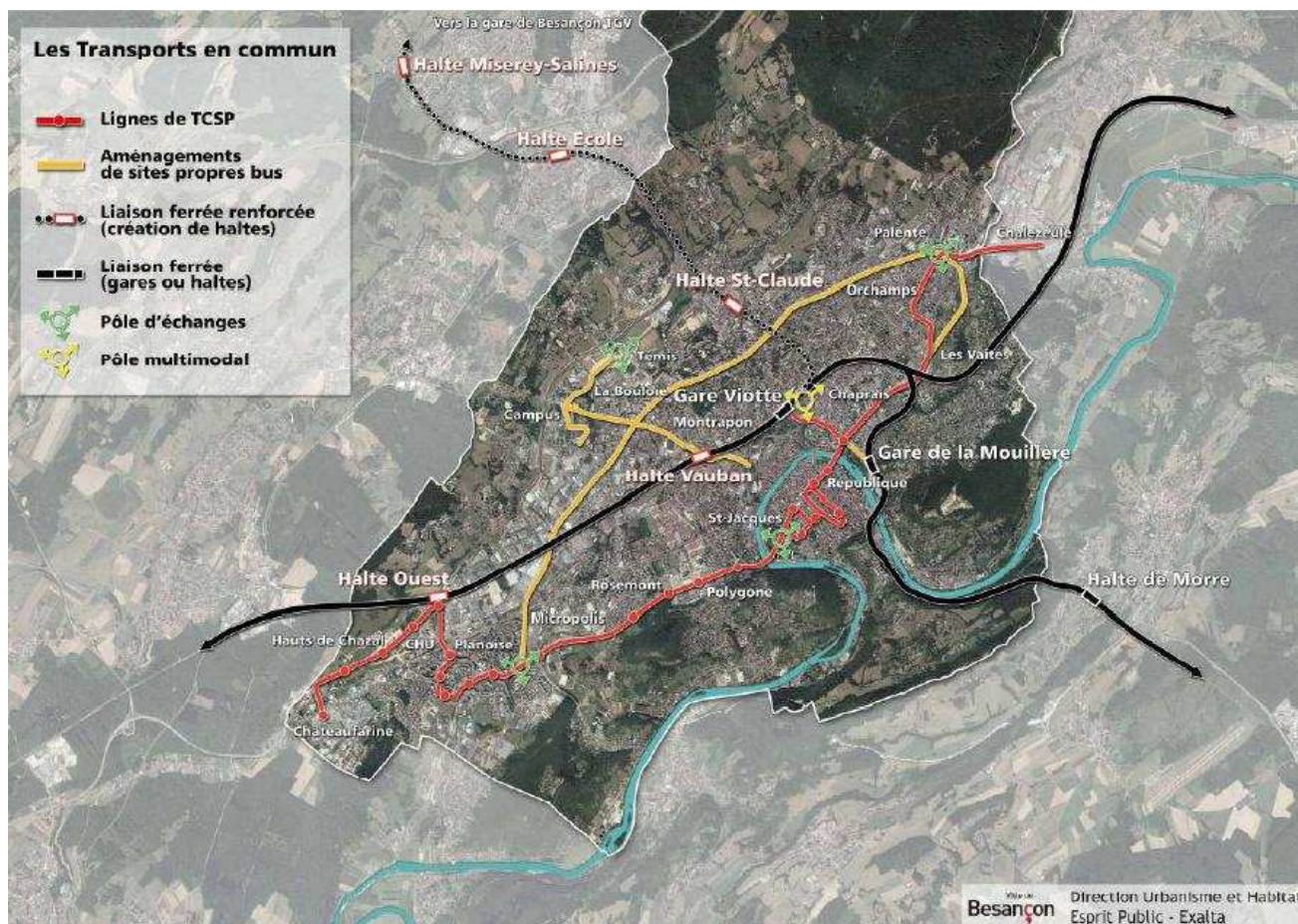
Comme dans la plupart des villes françaises, l'agglomération de Besançon souhaite restructurer son réseau de Transports en Commun (TC) en vue de la mise en place d'un TCSP.

La politique qui commence à se mettre en place dans la ville de Besançon vise à diminuer l'usage de la voiture pour se rendre au centre ville et une utilisation plus intensive des réseaux de transport. Des parcs-relais sont implantés dans la périphérie de centre ville. Cependant, les TCSP (Transports Communs en Site Propre) sont à ce jour absent, et étant donné le nombre important de places proposées dans la commune, les habitants possédant une voiture préfèrent la voiture aux transports en commun lorsqu'ils se rendent au centre ville. Ainsi, les places de stationnement gratuit au centre ville vont sûrement devenir payantes pour dissuader les habitants à prendre leur voiture.⁸

⁸ D'après l'entretien avec M. Bourgaigne

Le stationnement en centre ville de Besançon converge vers une rationalisation de l'espace public et une reconquête au profit des modes doux, du transport en commun et de l'inter modalité. Le passage du stationnement gratuit de longue durée en centre ville au stationnement payant doit se faire progressivement, en fonction de moyens alternatifs comme les parcs relais et les TCSP.

En effet, aujourd'hui des parcs relais sont implantés çà et là, cependant ils ne peuvent être efficaces que si derrière il existe un TCSP qui permet l'accès en centre ville. Parallèlement à ce mode de transport, les parkings gratuits en centre ville deviennent payants pour dissuader les habitants à prendre la voiture et à favoriser l'utilisation des transports en commun.



Carte n°13 : Carte de synthèse des TCSP

Source : PLU, ville de Besançon

Sur la carte ci-dessus, on comprend la démarche de mise en œuvre de TCSP qui s'articule avec l'inscription de pôles d'échange connectés sur les lignes interurbaines. Des parkings relais à implanter en périphérie de ville viendront compléter le dispositif. Aujourd'hui, les parkings relais qui ont été mis en place sont ceux de Micropolis et de Temis, créés à proximité des axes prioritaires structurants du réseau urbain, pour être essentiellement à disposition des pendulaires (personnes se rendant dans le centre ville pour exercer leur activité professionnelle).

c) *Ligne de TCSP de Besançon, un tramway*

La carte précédente montre quel sera l'itinéraire de la première ligne de TCSP prévue pour 2012. L'équipe de Jean-Louis Fousseret a déjà fait son choix tel qu'on peut le voir dans son programme des élections municipales de 2008: "Besançon sera dotée d'un tramway. 15 km en site propre relieront l'hôpital Jean-Minjoz et la ZAC des Hauts de Chazal, Planoise, le centre-ville, la gare Viotte, les Vaîtes, Palente-Orchamps et la zone commerciale de Chalezeule. Ce projet sera complété par le TCSP nord qui permettra l'accès à la gare Viotte depuis les haltes ferroviaires de Miserey, d'Ecole-Valentin et des Portes de Vesoul." En effet, aujourd'hui il y a une demande de TCSP passant par le centre ville car selon une étude réalisée par la CAGB du réseau de transport collectif actuel, 50% des flux de voyageurs ont pour origine ou destination le centre ville.

Le coût de la ligne de TCSP s'élèverait à 300 millions d'euros, voire plus étant donné la topographie et la morphologie de la ville.

B. La desserte actuelle de la Citadelle de Besançon

Les personnes qui accèdent au site sont : des visiteurs venant de l'extérieur de l'agglomération -que l'on va appeler « touristes »-, mais aussi les habitants du Grand Besançon qui redécouvrent régulièrement la Citadelle soit en famille soit avec la classe, et enfin les employés de la Citadelle. A ces trois échelles, nous allons identifier quels sont les modes de transport utilisés.

1. A l'échelle des touristes

Le profil type des personnes extérieures à l'agglomération de Besançon est :

Des familles avec enfants
Des grands parents avec petits enfants
Des groupes scolaires⁹

a) Un accès en voiture ou en car

La voiture particulière est le mode de transport le plus utilisé par les touristes car c'est le moyen le plus direct pour accéder au site de la Citadelle. En effet, pour les visiteurs venant des 5 directions suivantes : Nancy, Belfort, Lausanne, Lyon ou Dijon, l'accès à la commune de Besançon est facilité par les 6 axes radiaux qui sont directement branchés à la rocade du centre ville comme on pourra le voir sur la carte de synthèse à la fin de cette partie.

Les automobilistes veulent prioritairement se garer sur le parking de la Citadelle comprenant au total près de 200 places, dont 62 sur voirie (voir carte de répartition et type de stationnement au centre ville). Cependant, en haute saison, le parking de la Citadelle est rapidement complet, même si celui-ci est payant à cette période.

Les cars sont généralement sollicités par des groupes de touristes qui souhaitent visiter ce monument. Ils déposent les personnes à l'entrée non payante de la Citadelle puis se garent en bas de la Citadelle, aux Prés-de-Vaux.¹⁰ Ce sont souvent des groupes d'élèves de primaire ou de collège venant pour visiter le musée de la Résistance et de la Déportation à la Citadelle.

b) Un accès par la gare puis le bus de ville

Certains touristes préféreront venir à Besançon par le train. Ceux-ci descendront à la gare Viotte située au Nord du centre ville. Cependant, l'inconvénient majeur de ce moyen d'accès étant la nécessité d'effectuer des changements de transport : les voyageurs de la SNCF prendront la ligne de bus n°10 depuis la gare soit pour descendre à l'arrêt Crédit Lyonnais, puis continuer à pied jusqu'à la Citadelle, soit, si c'est en haute saison, descendre à l'arrêt S^t Jacques pour prendre la navette de bus gratuite qui dépose les visiteurs à l'entrée du site.

c) Un accès par la navette de bus

Aujourd'hui, une navette est proposée aux visiteurs pour monter à la citadelle. Celle-ci part depuis le parking de chamars. C'est une navette gratuite, prise en charge par la ville de Besançon, qui circule durant la haute saison.¹¹

⁹ D'après l'entretien à l'accueil de la Citadelle

¹⁰ D'après l'entretien avec M. Moïse

¹¹ D'après l'entretien avec M. Bourgaigne

- période de fonctionnement juillet-août de 10h à 19h
- fréquence : 10 minutes en heures de pointes, 15 minutes en heures creuses et 30 minutes entre 12h et 13h
- gestion des accès au pied de la Citadelle
- Navette gratuite pour le client
- Itinéraire (voir sur la carte de synthèse de « l'accès à la Citadelle pour les personnes extérieures à Besançon ») : parking chamars, mairie, place Granvelle, rue de la convention, rue des fusillés de la Résistance, la Citadelle. Citadelle, rue des fusillés de la Résistance, rue de la convention, rue de Granges, place du 8 septembre, place Granvelle, rue de la préfecture, rue Charles Nodier, parking Chamars.

90000 à 130000, c'est le nombre de personnes transportées par la navette, soit environ 40 à 50% des visiteurs.¹²

Ainsi, ce mode de transport est très sollicité par les visiteurs de la Citadelle, cela fonctionne bien. Cependant, ce n'est pas une solution à long terme comme nous le verrons dans la partie C. des « dysfonctionnements liés à l'accessibilité du site de la Citadelle ».

d) *Un accès par le petit train touristique*

Le petit train touristique circule depuis le 1er Avril au 30 Septembre.

Les mercredis, samedis et dimanches avec un départ toutes les heures depuis 3 endroits :

Parking porte Rivotte de 10h à 18h (sauf 13h)

Place du 8 Septembre de 10h15 à 18h15 (sauf 13h15)

La Citadelle de 10h30 à 18h30 (sauf 13h30)

Pendant 45 minutes, un vidéo guide permet aux personnes de découvrir les mystères de la ville.

Il y a possibilité de descendre à la Citadelle et de reprendre le circuit après la visite.

Tarifs :

Plein tarif : 5,50€

Tarif réduit (moins de 18 ans et étudiants de moins de 25 ans): 3,00€

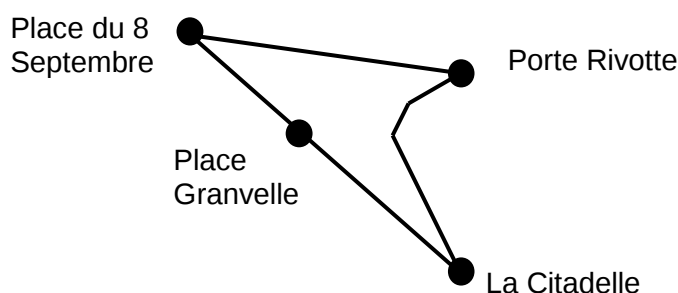
Gratuit pour les enfants de moins de 4 ans accompagnés

Forfait famille (2 adultes et 2 enfants de 4 à 18 ans) : 15€

Abonné Citadelle : 4,90€

Tarifs de groupes (à partir de 10 enfants ou 20 adultes) : adulte 4,90€ / enfant 2,90€

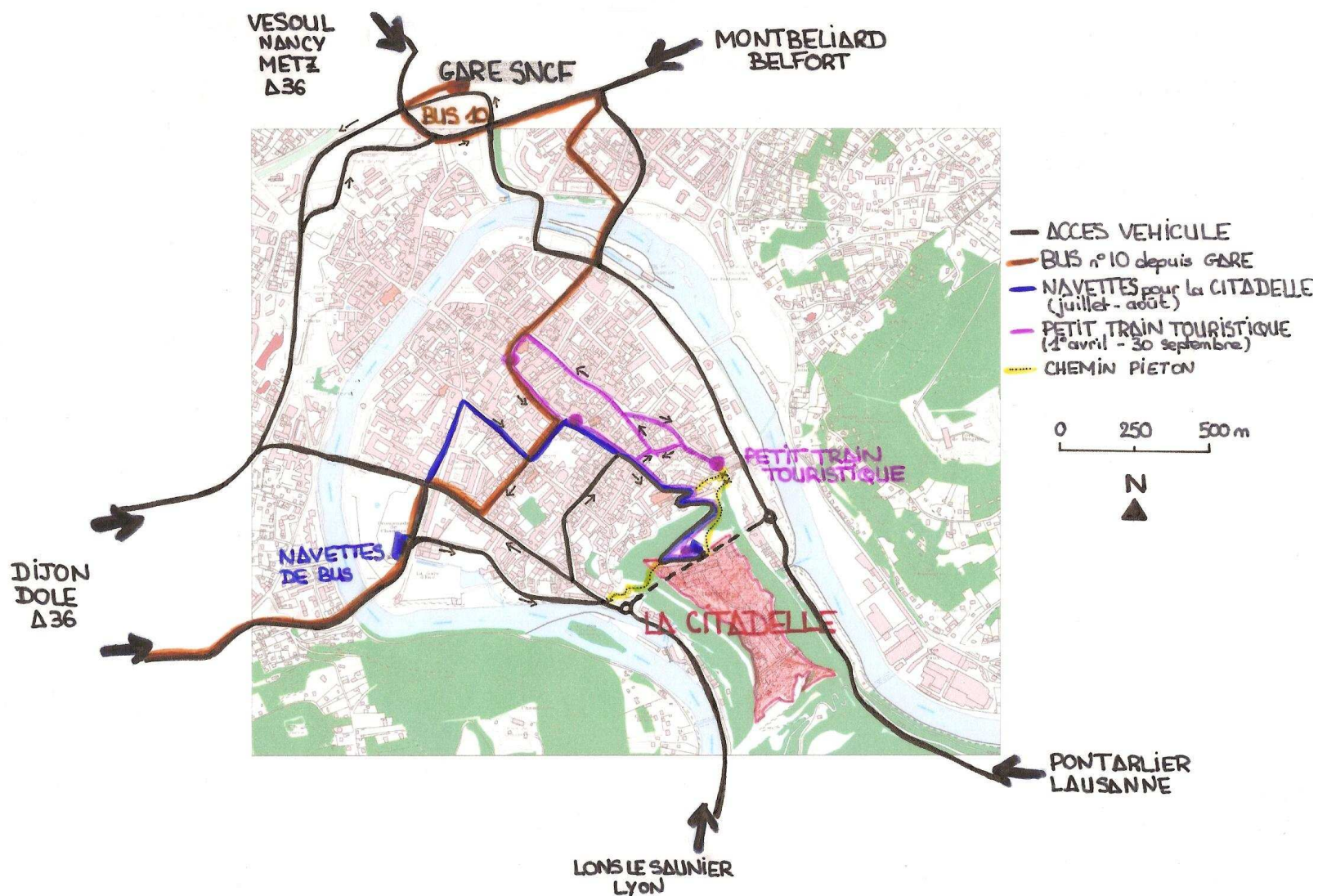
Itinéraire :



e) *Un accès par le chemin piéton*

Pour les touristes très sportifs et en pleine forme qui souhaitent accéder à la Citadelle à pied, il existe deux escaliers en pierre (depuis le secteur Rivotte et Tarragnoz) et un accès par la rue des Fusillés de la Résistance.

¹² D'après l'entretien avec M. Bourgaigne



Carte n°14 : Accès à la Citadelle pour les personnes extérieures à Besançon

Fond de carte : Besançon globale, service cartographie de la ville de Besançon

Réalisation : Agata Pieniek

2. A l'échelle des habitants du Grand Besançon

Le profil type des habitants du Grand Besançon venant visiter le site de la Citadelle est :

Des familles avec enfants

Des grands parents avec petits enfants

Ou des groupes scolaires pour la visite du musée de la Résistance¹³

a) *Un accès en voiture*

L'accès en voiture pour les habitants de l'agglomération reste le principal mode de transport. En effet, d'après le PLU, 45% des déplacements sont effectués en voiture particulière contre seulement 15% en transport public. La facilité d'accès depuis les quartiers de la commune (Montrapon, Palente, Velotte ou Planoise-Châteaufarine) et depuis les villages alentours (Morre, Beure...) permise par les axes convergeant vers la rocade du centre ville, ainsi que l'offre importante des parcs de stationnement gratuit au centre ville participent à la forte utilisation du véhicule particulier.

De même que les touristes, les bisontins vont chercher à accéder au plus près de l'entrée de la Citadelle, c'est-à-dire sur le parking de la Citadelle dans la limite des places disponibles.

b) *Un accès par les bus urbains et périurbains*

(Voir annexe 4 et 5 pour les plans de circulation des lignes de bus)

Suite à la mise en place du réseau de bus GINKO, il existe une bonne desserte au niveau de toute l'agglomération de Besançon grâce à ses 18 lignes urbaines et 29 lignes périurbaines. La plupart des lignes urbaines circulent dans centre ville selon le trajet indiqué sur la carte de synthèse des « Accès à la Citadelle pour les personnes de Besançon et des alentours ».

Pour ce qui est des lignes de bus du Grand Besançon, des pôles d'échange (ex : pôle S^t Jacques) permettent aux voyageurs d'accéder aux lignes de bus urbaines. Ainsi, pendant les mois de Juillet-Août, les habitants de l'agglomération peuvent bénéficier de la navette qui part depuis le parking Chamars, à 2 minutes de marche depuis le pôle d'échange S^t Jacques.

c) *Un accès en ter puis en bus*

Une intermodalité train/bus (par la ligne de bus n°10) peut également être choisie par les visiteurs de la Citadelle.

d) *Un accès par la navette de bus*

La navette de bus est très fréquentée par les visiteurs de la Citadelle. Elle peut être associée à un accès par voiture (parking Chamars) ou par les bus urbains et périurbains (arrêt de bus S^t Jacques).

¹³ D'après l'entretien à l'accueil de la Citadelle

e) *Un accès par les modes doux : le vélo ou la marche à pied*

Pour les habitants du centre ville, le déplacement peut être effectué grâce aux vélocités. Les stations pour vélos ont un bon maillage : plusieurs stations sont à proximité des accès piétons de la Citadelle comme on peut le voir sur cette photo :

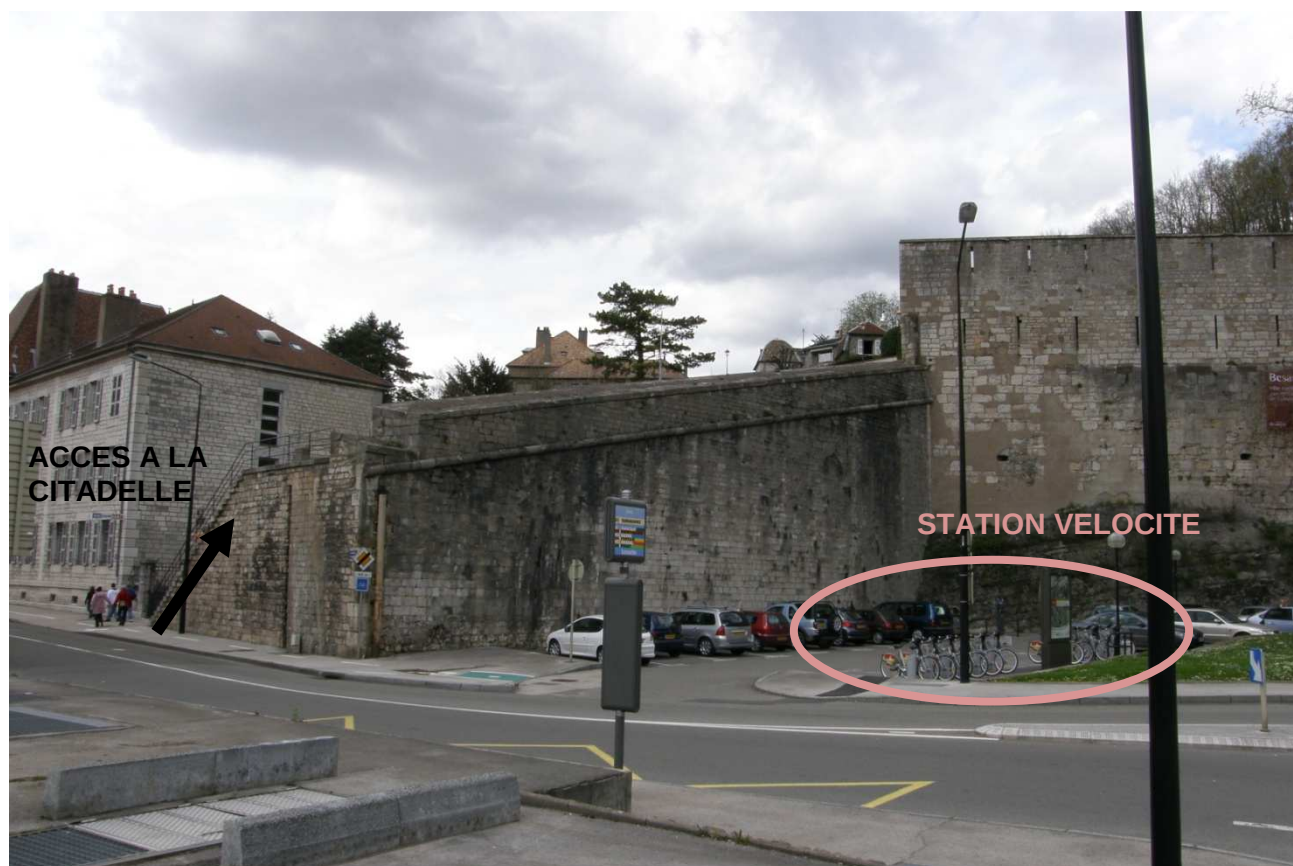
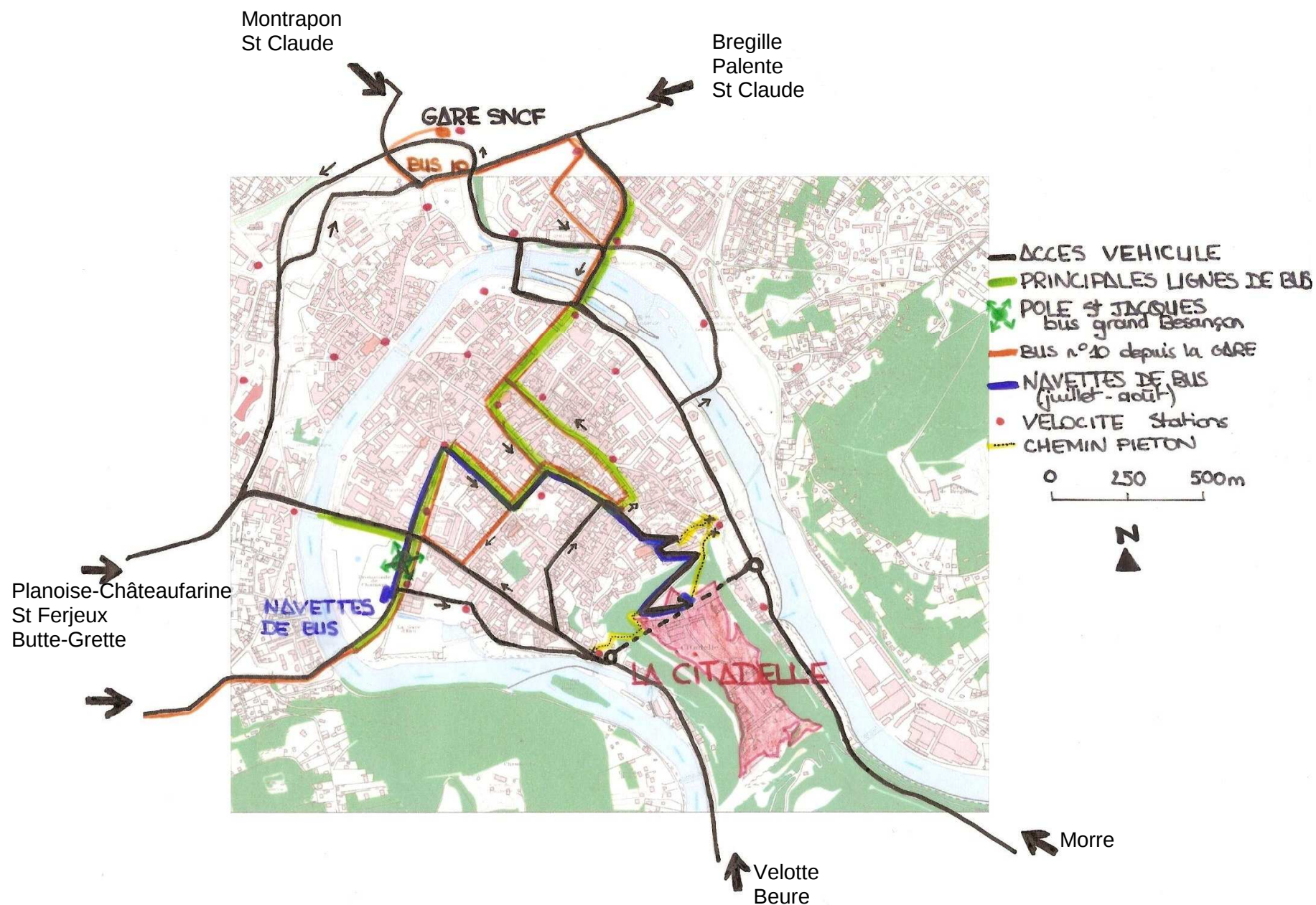


Photo n°11: Station vélocité à proximité des accès piétons de la Citadelle

Réalisation : Agata Pieniek

Pour les habitants de la commune possédant un vélo, l'accès à la Citadelle peut également se faire grâce à ce mode de transport doux. Cependant, l'accès jusqu'à l'entrée du site reste difficile pour les cyclistes non expérimentés (la pente est assez forte).

Enfin, les visiteurs peuvent emprunter les escaliers qui mènent à la Citadelle, ou la rue des Fusillés de la Résistance.



Carte n°15 : Accès à la Citadelle pour les personnes de Besançon et des alentours

Fond de carte : Besançon globale, service cartographie de la ville de Besançon

Réalisation : Agata Pieniek

3. A l'échelle des employés

Nombre d'employés :

Administration : + de 50 personnes

Entretien du site : employés de la ville de Besançon

Accès des employés :

Pour la plupart, sur le parking à l'intérieur de la Citadelle ou en bus puis marche à pied¹⁴.

Pour ce qui est des autres moyens de transport, il s'agit des mêmes que ceux qui ont été énoncés dans la partie précédente intitulée : « A l'échelle des habitants du Grand Besançon ».

C. Les dysfonctionnements liés à l'accessibilité du site de la Citadelle

1. Une circulation difficile

La circulation sur la route est difficile voir dangereuse depuis la place Victor Hugo : La voirie très peu large, il est donc difficile de se croiser en voiture et encore plus difficile en bus. Cela pose d'énormes problèmes pendant les week-ends ou les jours fériés, la circulation est quasi impossible...Cependant, pendant la période de juillet-août, étant donné l'importante fréquentation de la Citadelle, des policiers réglementent l'accès à la rue des fusillés de la Résistance.

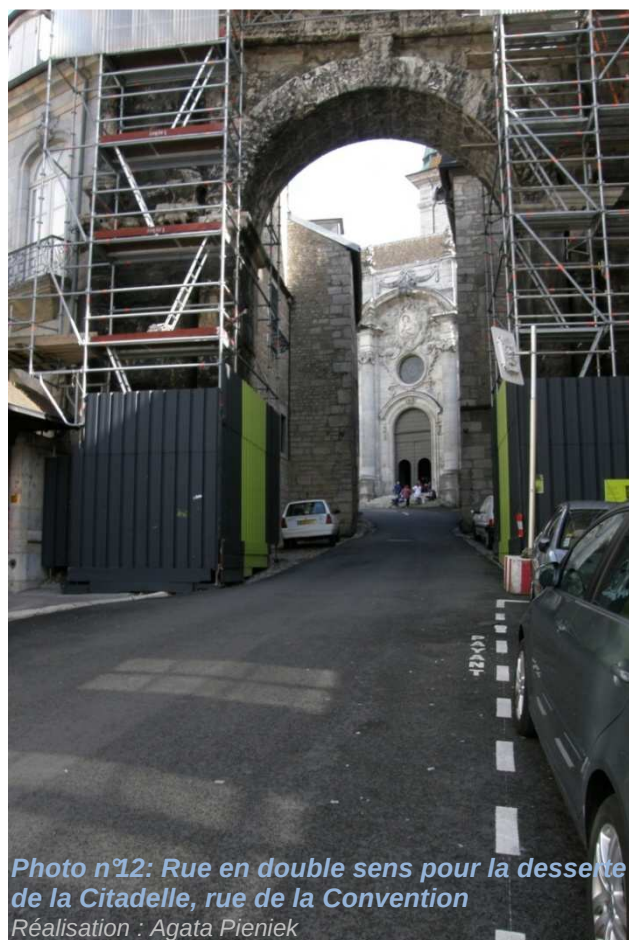


Photo n°12: Rue en double sens pour la desserte de la Citadelle, rue de la Convention
Réalisation : Agata Pieniek

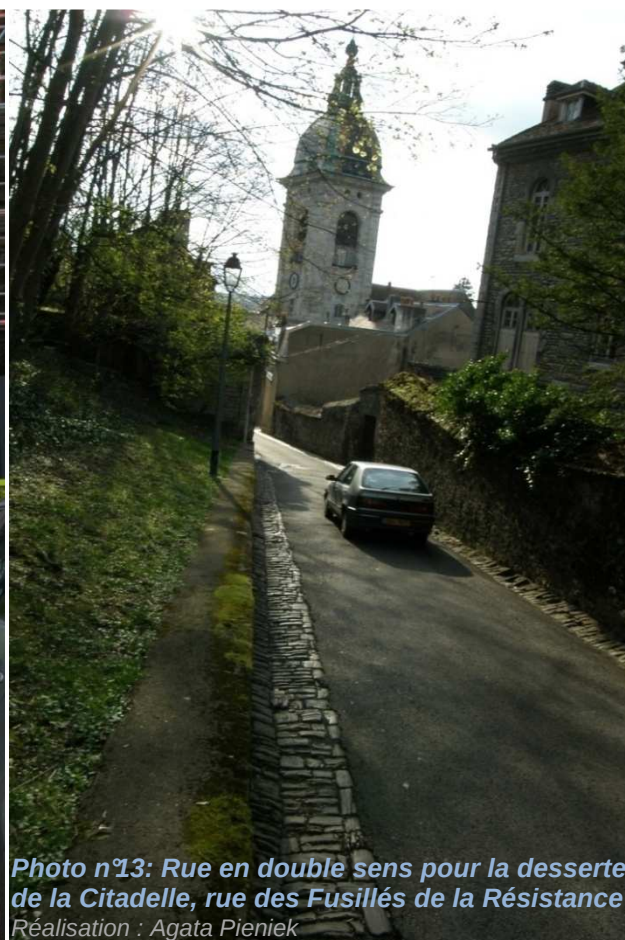


Photo n°13: Rue en double sens pour la desserte de la Citadelle, rue des Fusillés de la Résistance
Réalisation : Agata Pieniek

¹⁴ D'après l'entretien à l'accueil de la Citadelle

Il y a çà et là des virages dangereux, la visibilité des conducteurs reste limitée.



Photo n°14: Dangereux virage situé rue de la convention, passage obligé pour accéder en véhicule à la Citadelle

Réalisation : Agata Pieniek



Photo n°15 : Dernier virage pour l'accès au parking de la Citadelle

Réalisation : Agata Pieniek

La pente assez raide, ce qui est un obstacle pour la circulation des navettes de bus :

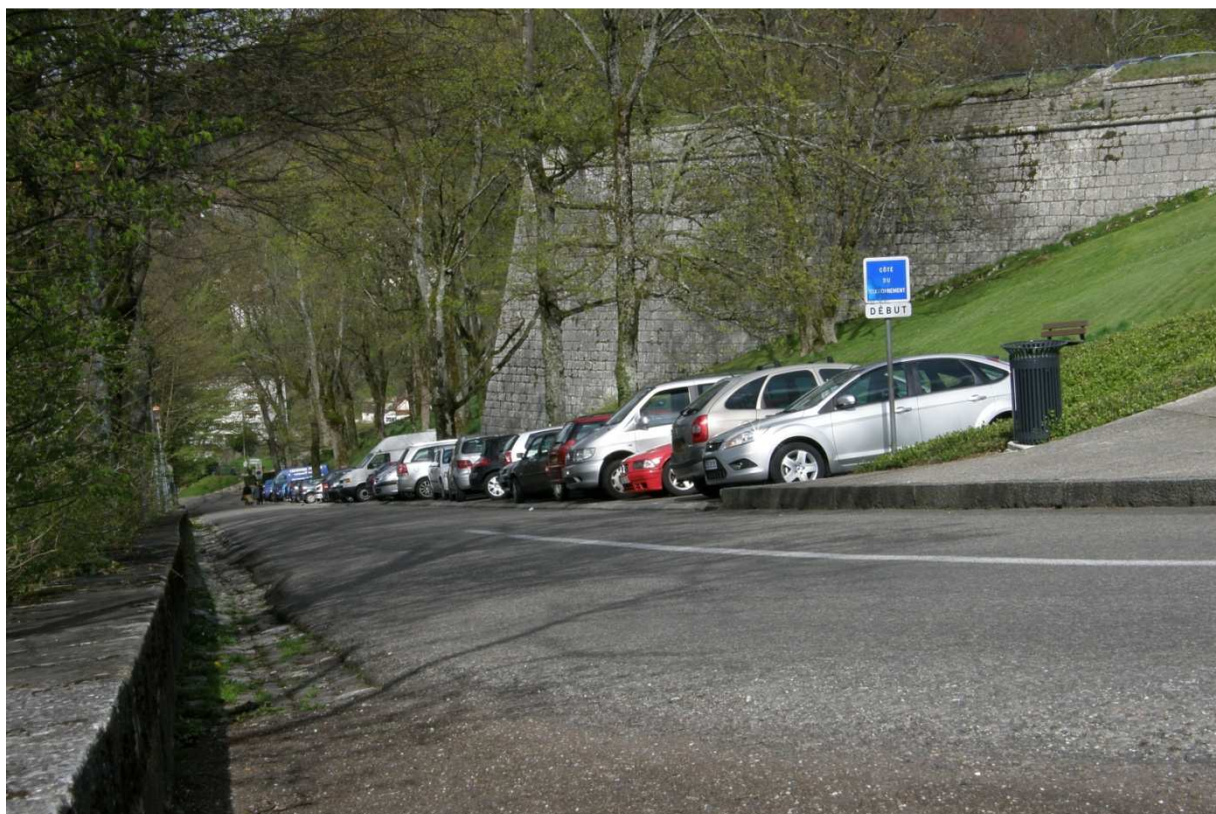


Photo n°16 : Une pente assez raide, rue des Fusillés de la Résistance

Réalisation : Agata Pieniek

L'accès en voiture à l'intérieur du site est autorisé pour les employés de la SEM Citadelle. Cependant, ces voitures gênent les visiteurs. Et puisque la plupart des visiteurs sont des groupes d'enfants ou familles avec enfants, ceux-ci ne sont pas très vigilants par rapport à la circulation de voitures au sein du site. A mon sens, et c'est aussi l'avis de M. Moïse, la présence de voitures à la Citadelle devrait être interdit.



Photo n°17 : Voiture circulant sur le site

Réalisation : Agata Pieniek

2. Des problèmes de stationnement

(1) Au niveau du parking de la Citadelle

Le parking de la Citadelle est rapidement complet pendant les week-ends et les jours fériés. C'est pour cela qu'en haute saison, le parc de stationnement devient payant.

L'offre de stationnement sur le parking de la Citadelle n'est pas adaptée au nombre de visiteurs voulant accéder au site. Ainsi cela peut entraîner des pertes de clientèle. *On constate que les visiteurs montent en voiture jusqu'à l'entrée du site mais ne trouvant pas de places pour se garer, redescendent et parfois ne remontent plus à pied car il est trop difficile d'accéder au site (nombreux escaliers, pente importante...).*¹⁵



Photo n°18 : Le parking de la Citadelle un dimanche après midi

Réalisation : Agata Pieniek

Cependant, le stationnement sur voirie est majoritairement occupé par les employés. En effet, je me suis rendue à la Citadelle à la fermeture du site lorsqu'il n'y avait plus de visiteurs dans le site, et pourtant la quasi-totalité des places de stationnement étaient occupées.

¹⁵ D'après l'entretien avec M. Wattel



Photo n°19 : Places de stationnement occupées par les employés de la SEM Citadelle

Réalisation : Agata Pieniek

(2) Au niveau du parking à l'intérieur de la Citadelle

Les employés stationnent à l'intérieur de l'enceinte de la Citadelle. Une cinquantaine de voitures stationnent dans l'espace payant de la Citadelle, ceci enlève du charme au site et pollue visuellement :



Photo n°20: Le stationnement des employés à l'intérieur de la Citadelle

Réalisation : Agata Pieniek

(3) Au niveau des cars touristiques

Il n'est pas possible pour les cars touristiques de stationner à proximité de l'entrée de la Citadelle. Ainsi, une fois les visiteurs déposés devant le site, les cars redescendent sur Rivotte pour se garer.

3. La navette, une solution à court terme...

La navette coûte cher à la ville de Besançon car ce service est gratuit pour les voyageurs, l'entretien des bus est pris en charge par la CAGB et il faut savoir que les boîtes de vitesse des bus se dégradent rapidement lors des allers-retours des navettes.

De plus, la navette possède un flux important et dans les heures de pointe, les bus sont complètement remplis. Ainsi, il pourrait être proposé de renforcer la desserte de la Citadelle, en offrant plus de navettes. En effet, depuis les vacances de pâques jusqu'à fin septembre, des navettes pourraient être proposées aux visiteurs de la Citadelle, mais ainsi ce service deviendrait payant.¹⁶ Cependant, je trouve que ce mode de transport ne serait pas très attractif pour le touriste et ne valoriserait pas le site touristique.

4. Difficulté d'accès pour les piétons

Pour se rendre à pied à la Citadelle, c'est plutôt un parcours du combattant, la montée est difficile étant donné le grand nombre de marches d'escalier et les pentes importantes. Cela pose donc problème aux personnes âgées, aux enfants très jeunes, aux personnes à mobilité réduite...



Photo n°21 : Accès à la Citadelle par « le sentier Vauban »

Réalisation : Agata Pieniek

¹⁶ D'après l'entretien avec M. Moïse



Photo n°22 : Marches d'escalier menant à la Citadelle

Réalisation : Agata Pieniek

5. Une pollution de l'espace... une volonté d'un accès alternatif à la voiture particulière

La ville de Besançon souhaite interdire les véhicules dans la rue de la Convention menant à la Citadelle car à cet endroit se situe la « Porte Noire », très polluée par le passage de véhicules.¹⁷ De plus, pour répondre aux objectifs fixés par le PDU, il est nécessaire de mener une politique visant à réduire l'usage de la voiture particulière dans le centre ancien et à inciter les visiteurs de la Citadelle à un usage plus intensif des moyens de transport collectifs proposés par la ville. Dans le cas de la Citadelle, les navettes de bus ne sont pas un moyen de transport pérenne et ainsi, un autre accès à la Citadelle doit être proposé.

Actuellement, les accès à la Citadelle de Besançon ne s'inscrivent pas assez dans la politique volontariste de réduction de l'usage des véhicules particuliers. Et le TC qui a été proposé par la ville, à savoir la navette gratuite pendant la haute saison, ne convient plus à la desserte de la Citadelle : on constate un seuil de fréquentation par rapport au transport proposé. D'autres problèmes liés à la topographie du lieu ont été constatés par un accès depuis la rue des fusillés de la Résistance.

Ainsi l'accès doit être repensé afin de faciliter la desserte de la Citadelle, de dynamiser le tourisme et d'être cohérent avec la politique locale de déplacement.

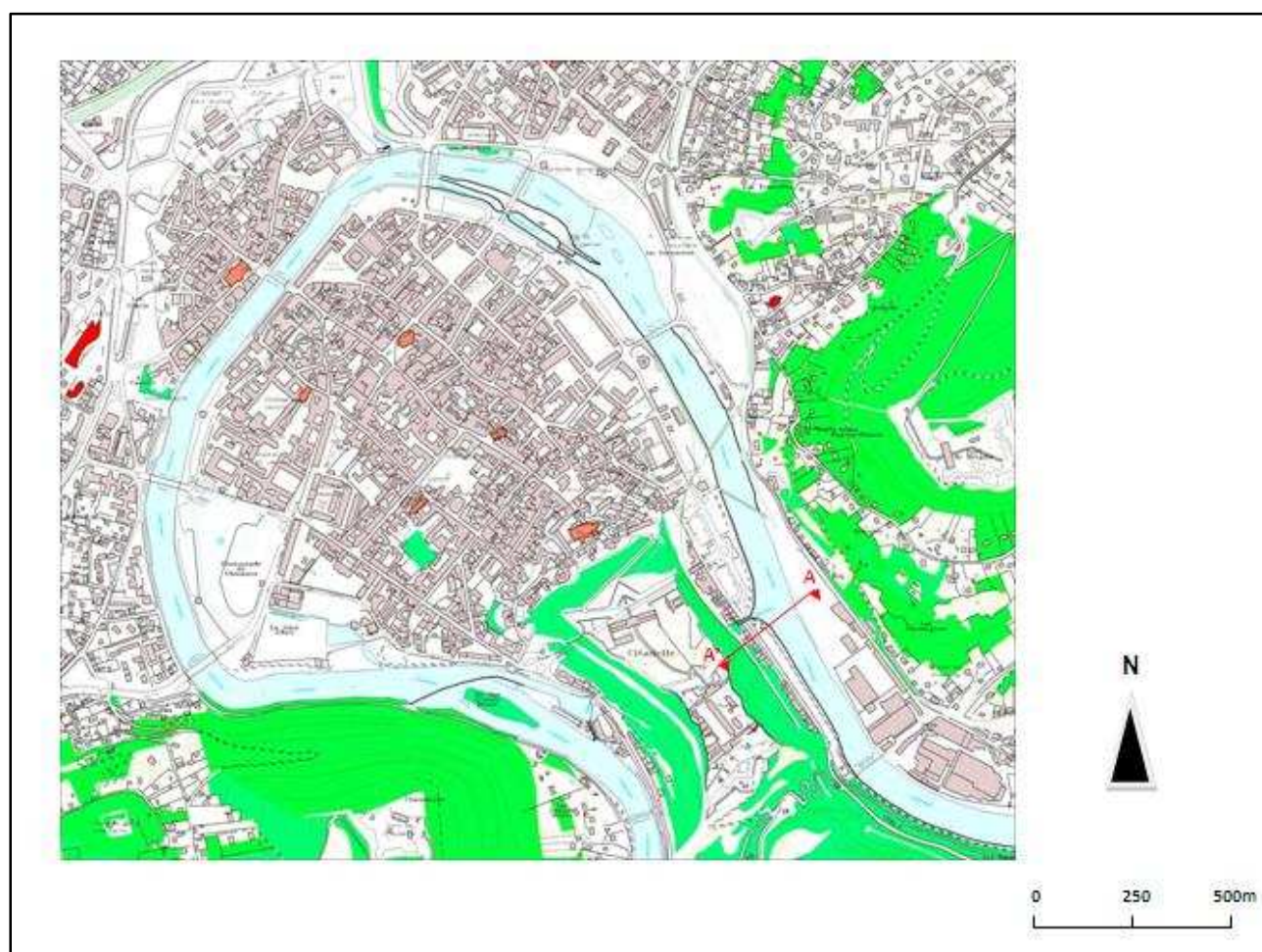
¹⁷ D'après l'entretien avec M. Wattel

TROISIEME PARTIE : DES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

III. Des propositions d'aménagement

Ces propositions d'aménagement dans le cadre d'un projet d'accessibilité à la Citadelle doivent essentiellement être :

- un moyen de dynamisation de la capitale régionale grâce à une valorisation du site touristique
- cohérentes avec la politique de déplacement qui se met en place dans la ville de Besançon.



Carte n°16 : Coupe de la Citadelle

Fond de carte : Besançon globale, service cartographie de la ville de Besançon

Réalisation : Agata Pieniek

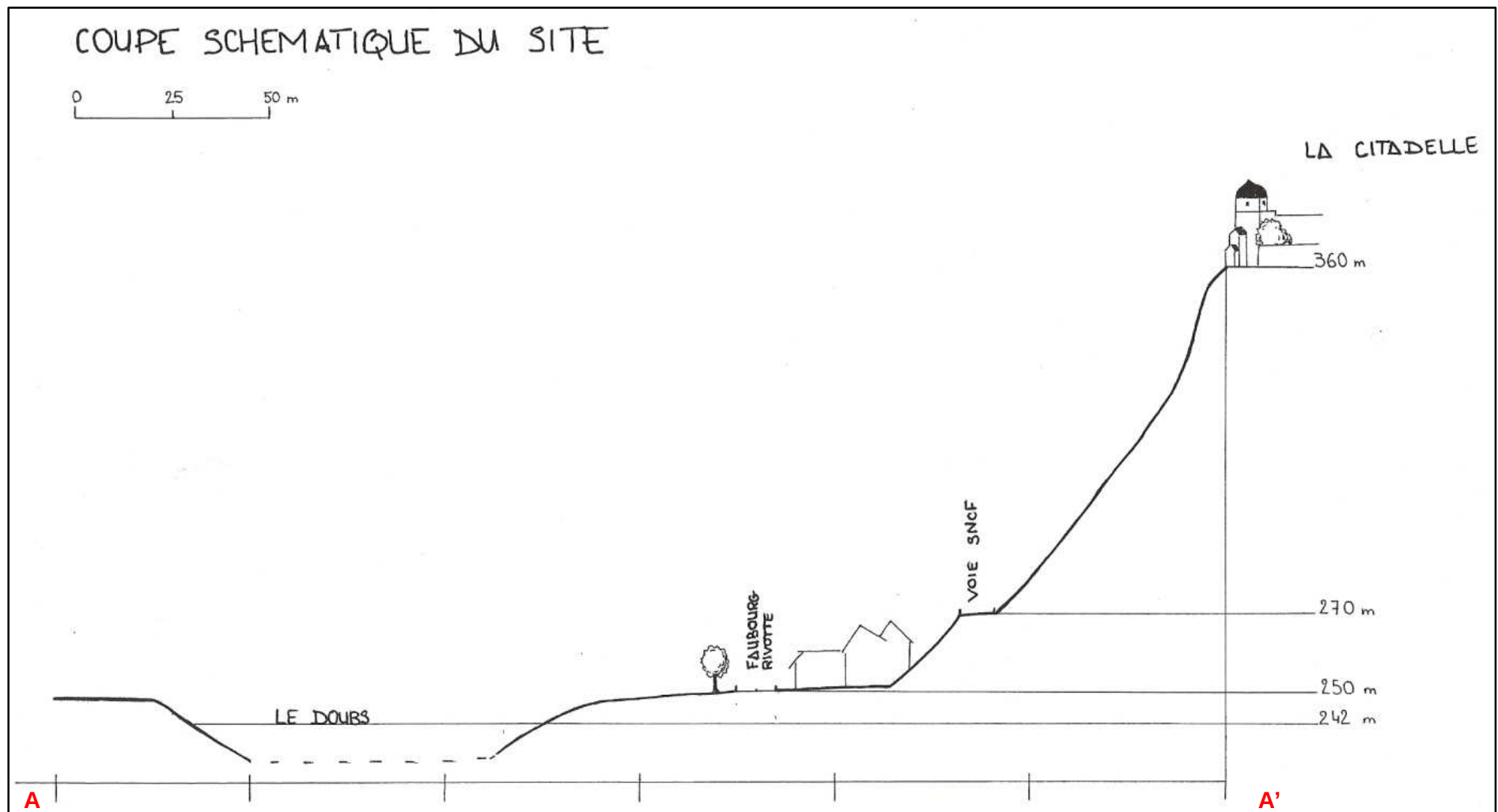


Illustration n°5 : Coupe schématique du site, côté Rivotte

Réalisation : Agata Pieniek

A. Deux possibilités d'aménagement pour un accès à long terme

Dans le cas d'un site touristique aussi complexe que celui de la Citadelle de Besançon, il se dégage deux possibilités d'aménagement d'un accès sur du long terme. L'aménagement d'un ascenseur de montagne ou l'aménagement d'un téléphérique.

En effet, la Citadelle est située sur un rocher avec un dénivelé de 110 mètres, et aucun autre accès ne peut être proposé pour une desserte de la Citadelle depuis l'accès actuel emprunté par les véhicules - la pente est trop importante pour un funiculaire ou un tramway.

De plus, le site est un patrimoine sauvegardé donc les possibilités d'aménagement de l'accès au site restent très limitées et dépendent essentiellement de l'avis de l'ABF.

Enfin, le coût est important.

1. Un ascenseur

a) *Présentation de l'idée d'un ascenseur*

La ville de Besançon réfléchit actuellement à un projet d'ascenseur pour une meilleure desserte de la Citadelle. Pour cela, les personnes travaillant sur le projet se sont rendues à Bellinzona afin de voir comment a été aménagé cet espace. Ce site est similaire à celui de la Citadelle de Besançon : il s'agit d'un château logé au dessus d'une colline. Pour que l'ascenseur ne dénature pas le site, la roche a été creusée pour y intégrer l'ascenseur; et pour que celui-ci ne soit pas visible depuis l'extérieur, on l'a caché en la recouvrant de roche.

Sur le site de la Citadelle, une des conditions pour que le projet soit accepté est d'intégrer l'ascenseur dans la roche.

Ainsi, je propose deux possibilités d'aménagement :

- Un ascenseur à l'intérieur de la colline.
- Un ascenseur accolé à un des flans de la colline à la manière de celui de la ville de Bellinzona.

La première idée d'aménagement me semble assez attractive du point de vue du touriste, surtout si on imagine une arrivée de l'ascenseur dans les galeries souterraines de la Citadelle. Cependant, le seul endroit d'où l'ascenseur pourrait partir serait le tunnel fluvial, mais celui-ci est trop étroit, donc il faudrait l'agrandir ou creuser une autre galerie. De plus, ce mode d'accès ne faciliterait pas la desserte de la Citadelle. Il s'agirait en fait d'un parcours du combattant et ce n'est pas ce qui est souhaité dans les objectifs d'un nouvel accès au site touristique. Ainsi, j'abandonne cette idée.

Pour ce qui est de la deuxième idée, l'entrée de l'ascenseur peut être située du côté Rivotte (à l'Est de la Citadelle) ou du côté Tarragnoz (à l'Ouest de la Citadelle). Plusieurs inconvénients peuvent être soulevés :

b) *Un ascenseur côté Rivotte*

Les inconvénients...

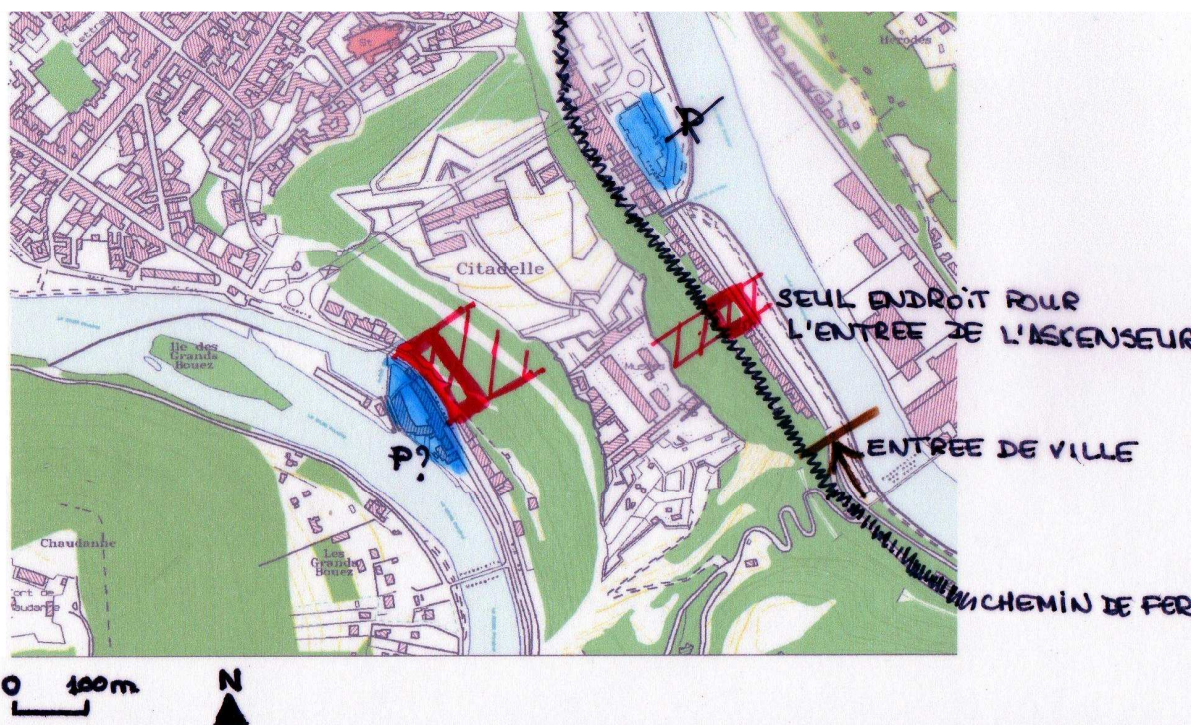
- La présence d'un front bâti sur la quasi-totalité de Faubourg Rivotte. Un seul endroit me semble propice à l'aménagement de l'entrée de l'ascenseur comme on peut le voir sur le plan.
- La présence du chemin de fer.
- Le problème de stationnement à proximité de l'ascenseur. En effet, les parkings déjà existants sont en priorité des parcs de stationnement pour les résidents de ce quartier. Et la création d'un autre parking à cet endroit me semble difficile (peu de place pour sa construction à cause du front bâti, de la route nationale et du Doubs).
- L'entrée de ville depuis Morre est située sur cette nationale N57. Et cette entrée de ville pose déjà des problèmes de circulation aux heures de pointe.

c) *Un ascenseur côté Tarragnoz*

Les inconvénients...

- De ce côté, la pente de la colline est beaucoup plus douce. Ce qui supposerait la création d'un ascenseur sur rails ?
- Un problème de parking... Il y a très peu de places de stationnement à cet endroit du centre ville - une quarantaine à proximité. Ainsi, cela supposerait la création d'un parc de stationnement supplémentaire. Pour cela, il y aurait nécessité de détruire les quelques bâtiments et entrepôts situés au bord du Doubs.

Enfin, l'idée de l'ascenseur accolé à la colline n'est pas si attractive pour le touriste, et ne lui permet pas d'admirer le paysage alentour pendant sa montée.



Carte n°17 : Schéma pour un aménagement d'un ascenseur

Fond de carte : Besançon globale, service cartographie de la ville de Besançon

Réalisation : Agata Pieniek

2. Un téléphérique

Comme précédemment, l'implantation d'une gare d'entrée du téléphérique peut se faire soit du côté Est de la Citadelle : secteur Près-de-Vaux, soit du côté Ouest : depuis la Gare d'eau.

a) *Un téléphérique partant depuis le secteur Près-de-Vaux*

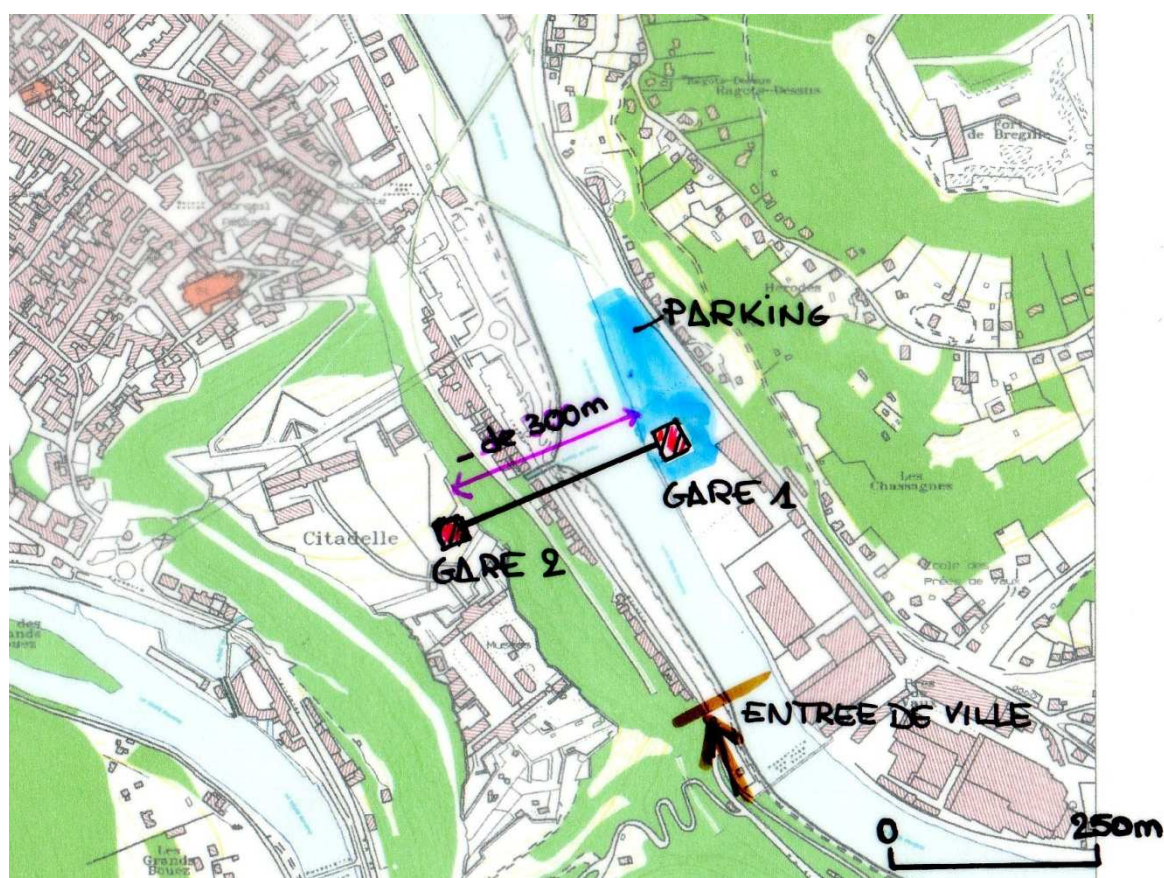
Il s'agit de l'ancien projet téléphérique proposé il y a une quinzaine d'années par la ville de Besançon.

(1) Les avantages

- Mode de transport attractif pour les touristes, avec un passage par-dessus du Doubs.
- Il y a de la place pour la création d'un parking à proximité de la gare d'entrée.
- Pas besoin de pylône sur cette petite distance.

(2) Les inconvénients

- Aujourd'hui c'est un secteur isolé : situé près de la Zone Industrielle et relativement loin du cœur de ville. Cependant, un projet d'aménagement d'une SMAC (Salle des Musiques Actuelles) a été proposé, ce qui permettrait de dynamiser l'endroit.
- Il y a une mauvaise desserte au niveau des bus et il n'y a pas de liaison pour les véhicules entre les deux rives du Doubs.
- Une distance trop courte, ne permettant pas aux personnes de profiter de la vue sur la ville.
- Proximité avec l'entrée de ville : peut être un facteur supplémentaire aux embouteillages.



Carte n°18 : Schéma pour un aménagement d'un télép hérique depuis le secteur Près-de-Vaux

Fond de carte : Besançon globale, service cartographie de la ville de Besançon

Réalisation : Agata Pieniek

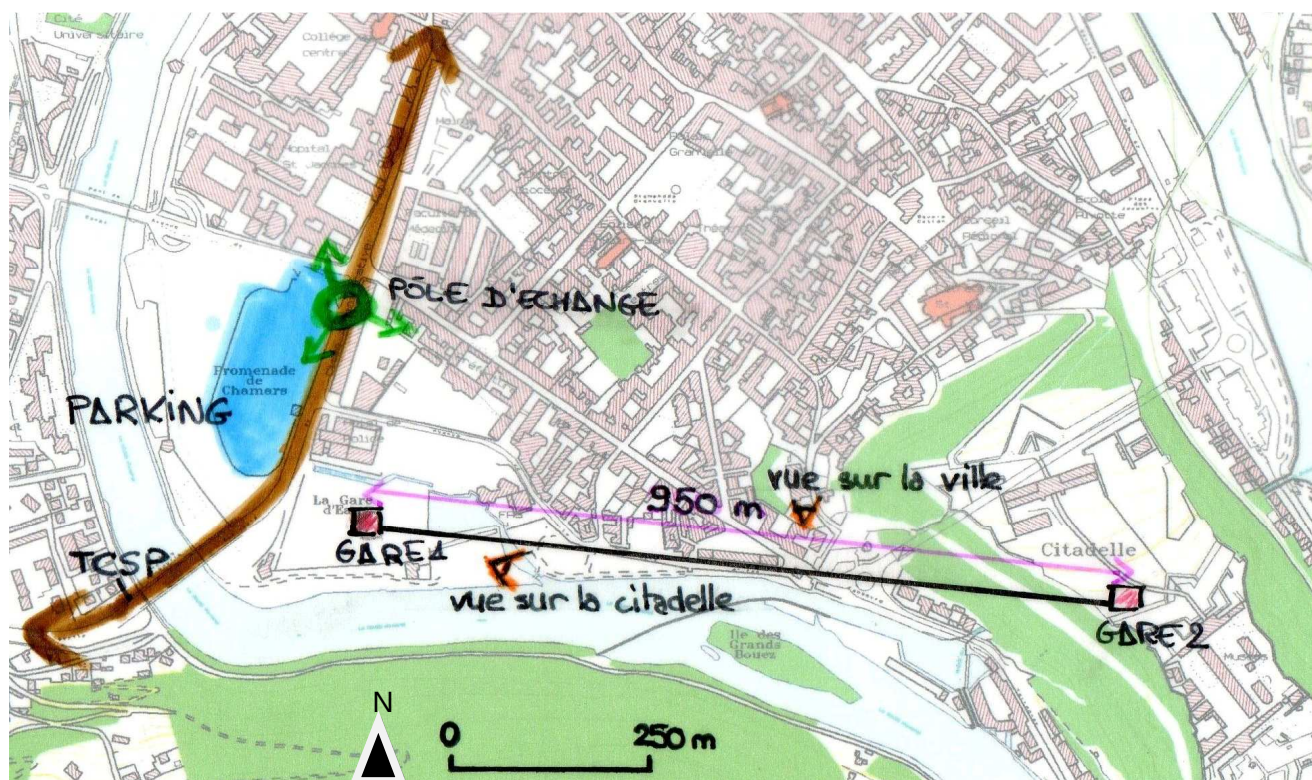
b) *Un téléphérique partant depuis la Gare d'eau*

(1) Les avantages

- Une attraction pour le touriste : passage du téléphérique le long du Doubs avec une belle vue sur le centre ville et la Citadelle.
- La distance de trajet est assez longue pour permettre aux voyageurs d'admirer le paysage.
- Une proximité des lignes de bus (arrêt S^t Jacques) et du pôle d'échange.
- Une proximité du parking Chamars.
- Une cohérence avec la politique locale de déplacement : proximité avec le nouveau TCSP qui doit être prévu pour 2012.
- Facilité d'accès au site de la Citadelle.

(2) Les inconvénients

- La distance est importante donc il y a nécessité d'un pylône.



Carte n°19 : Schéma pour un aménagement d'un téléphérique depuis la Gare d'eau

Fond de carte : Besançon globale, service cartographie de la ville de Besançon

Réalisation : Agata Pieniek

B. L'aménagement d'un téléphérique depuis la Gare d'eau semble la meilleure solution pour une dynamisation du tourisme



Photo n°23 : La Citadelle vue depuis le pont Charles de Gaulle, près du parking Chamars

Réalisation : Agata Pieniek

1. Le projet est cohérent avec la politique locale de déplacement

La gare inférieure serait située à un endroit stratégique : proximité des TC, mais aussi du parking Chamars.

Cependant, le parking Chamars est souvent complet en semaine. En effet, les pendulaires ont tendance à prendre leur voiture particulière pour se rendre sur leur lieu de travail. Ainsi, il faudrait que le parking devienne payant pour dissuader les pendulaires à prendre leur voiture et les inciter à emprunter les transports en commun (et bientôt le TCSP qui passera près de Chamars). Suite au changement de statut du parc de stationnement (gratuit → payant), on peut supposer que la moitié du parc de stationnement deviendrait vacant, ce qui permettrait aux touristes souhaitant accéder à la Citadelle de garer leur voiture sur le parking, situé à près de 100m de la gare du téléphérique.

Cependant, le prix serait sûrement rebutant car les visiteurs de la Citadelle devraient payer le parking + l'accès en téléphérique + l'entrée à la Citadelle. Il faudrait donc mettre en place des tarifs avantageux pour les touristes afin que le prix d'entrée à la Citadelle de Besançon ne soit pas trop élevé.

2. Le téléphérique est attractif pour les touristes

Le téléphérique est une attraction en soit. Un tel dispositif pourrait aider la ville de Besançon à être plus reconnue au niveau régional et national.

3. Un tourisme plus large

a) *Bonne solution d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite*

Grâce à l'aménagement de ce téléphérique, les personnes à mobilité réduite, mais aussi les personnes âgées et les jeunes enfants pourraient accéder facilement au site.

La gare supérieure déposerait les visiteurs près du front royal, donc le déplacement depuis la gare jusqu'à l'entrée payante du site ne serait pas très long.

b) *Donner envie aux touristes de visiter le centre ville de Besançon*

Du haut du téléphérique, la vue sur le centre ville serait très attrayante. Ainsi, cela inciterait les touristes à vouloir découvrir le centre ancien et par conséquent, à rester quelques jours à Besançon.

Les tickets de téléphérique devraient être assez souples, permettant aux visiteurs de réaliser l'aller retour en téléphérique ou un aller simple lui permettant ainsi de descendre à pied jusqu'au centre ville.

4. L'installation de cellules photovoltaïques en vue d'une réduction du coût de fonctionnement

Il serait alors intéressant d'installer des cellules photovoltaïques au niveau des gares du téléphérique, ce qui réduirait son coût de fonctionnement. En effet, il s'agirait de réduire les coûts d'électricité du dispositif.

5. Des contraintes liées au patrimoine sauvegardé...

L'acceptation du projet sur le plan de respect du patrimoine sauvegardé dépend essentiellement de l'ABF. Cependant, dans ce projet de téléphérique, la gare supérieure serait localisée à l'intérieur de l'enceinte de la Citadelle, donc ne serait pas visible depuis l'extérieur. Les cabines du téléphérique seraient en verre et de petite taille pour ne pas dénaturer le site.

C. Le financement

1. Le coût du projet

D'après une étude faite par la ville de Besançon, *pour la réalisation d'un téléphérique aujourd'hui avec aménagement de parkings, il faudrait prévoir une enveloppe de 2 millions d'euros. De plus, il faudrait prévoir les dépenses dues à l'entretien du téléphérique.*¹⁸

En effet, le projet d'un téléphérique ne se réduirait pas seulement aux frais de construction, mais il faudrait prévoir le financement de l'entretien du téléphérique, ce serait une somme non négligeable qu'il faudrait payer tous les ans.

Pour le téléphérique de Grenoble, *les investissements et les frais d'entretien directement liés à l'exploitation sont de l'ordre de 200 000 € annuels.*¹⁹

¹⁸ D'après l'entretien avec M. Moïse

¹⁹ D'après les données du site de la bastille de Grenoble et de son téléphérique

2. Des subventions du Conseil Régional de Franche Comté

Le Conseil régional soutien des projets touristiques au niveau régional afin de favoriser le développement d'un tourisme de qualité, mais aussi afin d'engager une véritable politique d'aménagements touristiques structurants dans l'objectif d'organiser une offre d'envergure nationale et internationale, et enfin pour qu'il y ait une efficacité économique par la commercialisation de produits touristiques liés aux grands sites touristiques de Franche-Comté.

Le Conseil Régional attribue des subventions aux projets sous réserve que ceux-ci répondent aux 4 critères suivants :

- la professionnalisation : le projet devra générer la création d'au moins un équivalent temps plein (ETP) et/ou le demandeur devra présenter un programme individuel ou collectif de formation du personnel,
- la montée en gamme : le projet doit se traduire par des éléments de confort contribuant à une amélioration qualitative significative pour le site touristique,
- la prise en compte de l'environnement : installation de dispositifs d'énergies renouvelables (bois, solaire, éolien) et de développement durable, Haute Qualité Environnementale...
- la labellisation : le projet respectera les dispositions du plan qualité régional et se concrétisera par l'obtention, au minimum, d'un label attestant de la qualité des équipements et des prestations. Le label « Tourisme et handicap » est éligible à ce critère.

Le montant de la subvention n'est pas communiqué, il doit être ajusté en fonction du respect des critères énoncés ci-dessus.

3. Des subventions du Conseil Général du Doubs

Pour les années 2005 à 2010, le Conseil Général du Doubs, possède une enveloppe de 16 millions d'euros pour des projets liés au tourisme, dont 3 millions d'euros pour la subvention aux équipements liés au tourisme. De plus, le Conseil Général vise à valoriser les grands sites touristiques patrimoniaux.

L'aménagement du téléphérique partant depuis la Gare d'eau serait un réel atout pour sa localisation. En effet, étant proche des arrêts des transports en commun et du parking Chamars, l'accès jusqu'à la gare inférieure par les habitants de l'agglomération mais aussi par les personnes extérieures à la ville serait facilité. De plus, ce dispositif permettrait la dynamisation du tourisme à Besançon.

Le financement du téléphérique pourrait éventuellement poser problème, cependant, des subventions et des installations de dispositifs d'énergies renouvelables permettraient de réduire le coût de construction et d'entretien.

CONCLUSION

La commune de Besançon cherche à renforcer sa notoriété de chef de région. Il s'avère que la ville possède un important et riche secteur sauvegardé, ce qui est un atout considérable pour la redynamisation de son tourisme.

Ayant déposé sa candidature au patrimoine mondial de l'UNESCO pour l'ensemble de l'œuvre de Vauban, la ville souhaiterait obtenir ce label pour une hausse de la fréquentation touristique, qui est généralement de l'ordre de 30%.

Cependant, il est constaté que l'accessibilité à la Citadelle fait actuellement défaut. La fréquentation de la Citadelle est trop importante par rapport aux modes d'accès proposés.

En outre, la ville de Besançon restructure son réseau de transport en commun pour un réseau plus propre : le TCSP, et mène une politique volontariste visant à réduire l'usage de la voiture au profit des transports en commun et des modes de transport doux.

Suite à l'identification des nombreux dysfonctionnements de la desserte actuelle de la Citadelle, on se verra proposer plusieurs possibilités pérennes d'accès au site.

Etant donné le relief particulier de la ville, deux accès à long terme peuvent être proposés : un ascenseur, qui ne semble pas tellement attractif pour les touristes et un téléphérique, qui pourrait permettre une hausse notable de touristes.

Le choix du téléphérique depuis la Gare d'eau est principalement justifié par la facilité d'accès aux modes de transport en commun à l'échelle de la commune et de l'agglomération bisontine, le passage prochain de TCSP au niveau de la Gare d'eau et la présence du parking Chamars. Ainsi, ce projet s'inscrit dans la politique de déplacement locale mise en place à Besançon.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGE :

- KAUFMANN Vincent, GUIDEZ Jean-Marie.- Les citoyens face à l'automobilité : étude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne.- Editions du Certu, juin 1998.- 121 p.

SITES INTERNET :

- Site de l'INSEE : www.recensement.insee.fr
- Site officiel de Besançon : www.besancon.fr
- Site officiel du Grand Besançon : www.grandbesancon.fr
- Site de la Citadelle de Besançon : www.citadelle.com
- Site de géoportail : www.geoportail.fr
- Site du Conseil Régional de Franche-Comté : www.franche-comte.fr
- Site du Conseil général du Doubs : www.doubs.fr
- Site de l'office du tourisme de Besançon : www.besancon-tourisme.com
- Blog de Besançon : <http://besancon08.blog.20minutes.fr/tag/tramway>
- Site de la bastille de Grenoble et de son téléphérique : www.bastille-grenoble.com

RAPPORTS D'ETUDE :

- Ville de Besançon.- Compte rendu de réunion, Accès à la Citadelle.- 24 avril 2006, 3 p.
- Plan Local d'Urbanisme -PLU- de la ville de Besançon, juillet 2007.
- Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, Keolis Besançon.- Quelle desserte pour la Citadelle ?.- 2007, 5 p.

REVUES :

- GRAINDORGE Joël.- « Des cellules photovoltaïques intégrées dans les doubles vitrages ».- Thechni.Cités, n°148, 23 avril 2008.- p. 38.
- RAMBAUD François, BIZE Jacques.- « Quel système de transport choisir ? ».- Thechni.Cités, n°145, 8 mars 2008.- p. 25-32.
- « Vauban, opération réhabilitation ».- Besançon Votre Ville -BVV, n°323, avril 2008.- p. 22.

BROCHURES :

- FOUSSERET Jean-Louis.- « Un réseau ouvert ».- L'empreinte Vauban, ville de Besançon. p. 3.
- Ville de Besançon, service du Patrimoine.- Les fortifications, répertoire des ouvrages de l'enceinte urbaine, de l'époque de Vauban au début du XIX^{ème} siècle, décembre 2007.
- Ville de Besançon et Réseau des sites majeurs Vauban.- Sébastien Le Prestre de Vauban, ingénieur du roi, mai 2007.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Entretiens

ANNEXE 2 : Carte : Périmètre du Grand Besançon

ANNEXE 3 : Carte : Le centre ville de Besançon, nom des rues et secteurs

ANNEXE 4 : Plan des lignes de Besançon

ANNEXE 5 : Plan des lignes du Grand Besançon

ANNEXE 1

ENTRETIENS

04/01/2008 M. Marc WATTEL, Architecte des Bâtiments de France (ABF) du Doubs
20/02/2008 M. Franck BOURGAIGNE, service urbanisme, mairie de Besançon
14/04/2008 SEM Citadelle (appel téléphonique)
15/04/2008 accueil de la Citadelle
25/04/2008 M. MOÏSE, service transport de la Communauté d'Agglomération
25/04/2008 M^{me} Sylvia CHARETON, service culture et développement, mairie de Besançon

04/01/2008 M. Marc WATTEL, Architecte des Bâtiments de France (ABF) du Doubs

M. Wattel me conseille de faire un calcul pour montrer dans combien de temps « mon projet téléphérique » va être remboursé.

Il y a plus de 250000 visiteurs/an dont beaucoup de scolaires.

→ le projet serait probablement remboursé au bout de 20 ans

Le téléphérique ne serait pas un profit financier ni une augmentation considérable de visiteur. L'avantage du téléphérique serait plutôt son côté ludique.

Selon l'ABF, il faut montrer combien la citadelle est difficile d'accès car c'est un site militaire. De plus, il ne faut pas dévaloriser le site.

Il m'encourage à faire un véritable « parcours du combattant » pour montrer à quel point le site est imprenable, cependant cela ne correspond pas avec ce que j'avais imaginé, de plus, je pense que cela pourrait rebuter certaines personnes et poser un problème pour les personnes à mobilité réduite.

Il y a plusieurs sites qui proposent un accès par un téléphérique ou un ascenseur :

Grenoble

Toscane, Italie : Volterra et Urbino

Etc....

Selon M. Wattel, le projet téléphérique d'il y a 15 ans n'est pas passé pour des raisons politiques. A l'origine, le projet avait été proposé pour résoudre le problème du nombre restreint de places de stationnement sur le parking de la Citadelle. En effet, encore aujourd'hui, on constate que les visiteurs montent en voiture jusqu'à l'entrée du site mais ne trouvant pas de places pour se garer, redescendent et parfois ne remontent plus à pied car il est trop difficile d'accéder au site (nombreux escaliers, pente importante...). Ainsi, un parking au bas de la Citadelle, du côté Rivotte et de l'autre côté du Doubs devait être aménagé pour que les visiteurs aient des places de stationnement à proximité de la gare du téléphérique.

De plus, ce projet devait interdire les véhicules dans la rue de la Convention qui mène à la Citadelle dans laquelle se situe la « Porte Noire », très polluée par le passage de véhicules.

Enfin, pour ce projet, l'architecte M. François Xavier Cahn avait réalisé les plans des gares du téléphérique. La gare située vers la Citadelle était souterraine car elle ne devait pas être visible depuis l'extérieur.

20/02/2008 M. Franck BOURGAIGNE, service urbanisme, mairie de Besançon

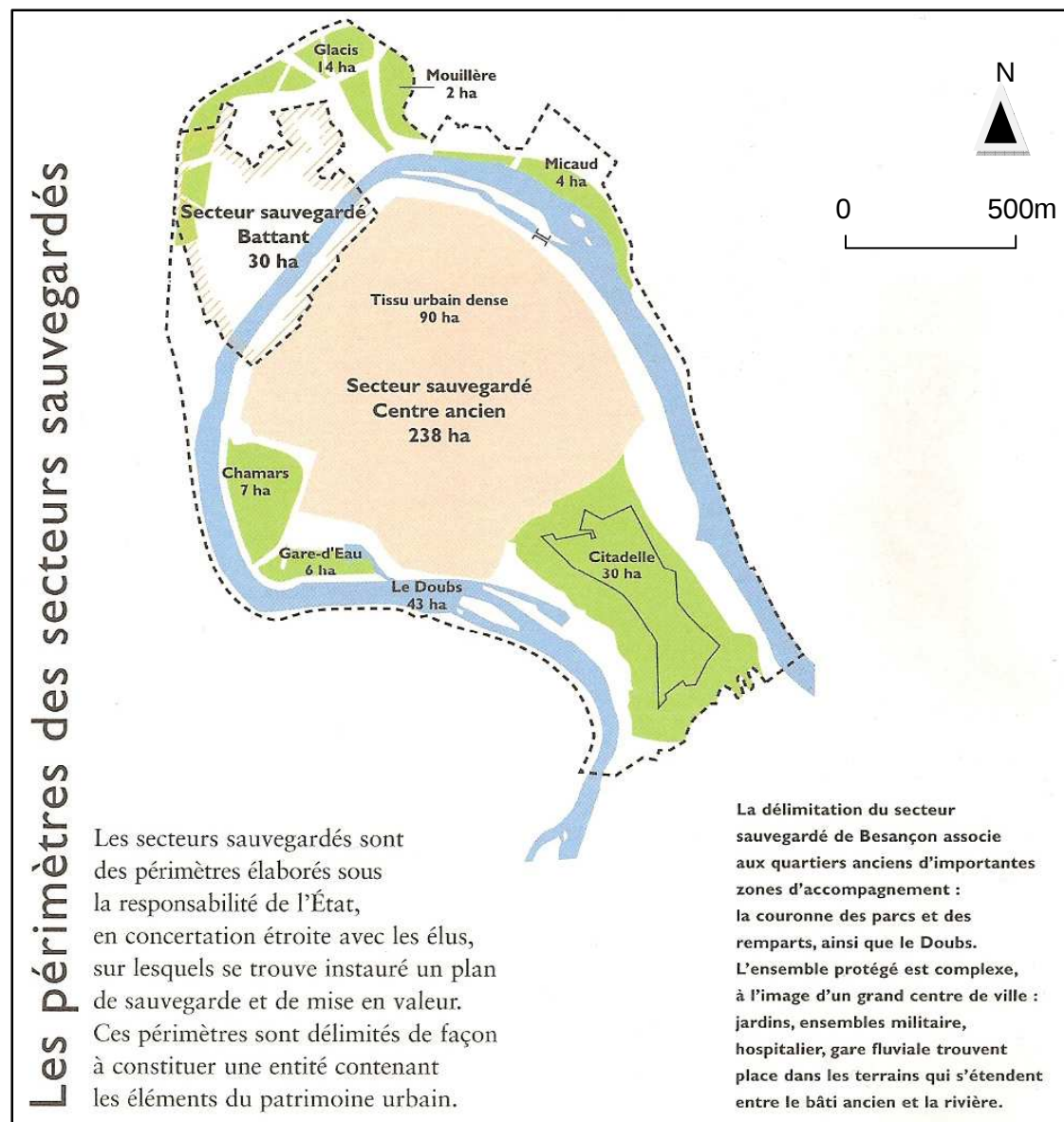
E-mail : franck.bourgaigne@besancon.fr

Service urbanisme : 03 81 61 51 21

PLAN DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR (PSMV)

M. Bourgaigne s'occupe de l'élaboration du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) de la commune de Besançon, où le secteur sauvegardé avec ses 268 hectares - dont 30 hectares pour le site de la citadelle - est le plus grand de France.

A ce jour, le PSMV n'est pas encore rédigé, je n'ai donc pas pu consulter les réglementations qui doivent s'appliquer à ce site.



Carte n°8 : Les périmètres des secteurs sauvegardés

Source : PLU, ville de Besançon

CITADELLE DE BESANÇON, LES PRINCIPAUX ACTEURS :

Communauté d'agglomération, service transport - 03 81 65 06 70

SEM Citadelle - 03 81 87 83 33

Service culture - M^{me} Sonia BERNARD - 03 81 61 51 01

Service voirie de la ville - M. Alain COYAU - 03 81 61 51 56

ACCES A LA CITADELLE AUJOURD'HUI

En 1993/1994 un projet téléphérique pour accéder à la citadelle de Besançon a été réalisé, cependant, M. Bourgainne affirme que ce projet n'est pas passé à la commission de Paris. Le dossier téléphérique fût alors un sujet tabou car la ville de Besançon avait beaucoup investi dans ce projet et espérait que celui-ci soit réalisé.

Depuis 2 ou 3 ans, la fréquentation de la citadelle est devenue constante, il y a plus de 250000 visiteurs/an et il est difficile d'avoir plus de visiteurs avec les modes d'accès qui sont proposés. Ainsi il y a un seuil de fréquentation.

Aujourd'hui, une navette est proposée aux visiteurs pour monter à la citadelle. Celle-ci part depuis le parking de chamars. C'est une navette gratuite, prise en charge par la ville de Besançon, qui

circule durant la haute saison. C'est une solution facile mais à court terme : il faut trouver un autre moyen d'accès à la citadelle.

Quelques chiffres :

Entre 90000 et 130000 personnes, c'est le nombre de personnes transportées par la navette, soit environ 40 à 50% des visiteurs.

Il existe aussi un « petit train » qui dépose les personnes à la citadelle.

ACCES A UN SITE EN HAUTEUR

Idée : construire un ascenseur ou un téléphérique pour accéder à la citadelle.

Il y a un ancien chemin de fer qui passe en dessous de la citadelle, d'après M. Bourgaigne, il pourrait être réutilisé pour faire un ascenseur à l'intérieur de la roche.

Cependant, il faudrait plutôt faire arriver le téléphérique ou l'ascenseur au niveau de la partie payante de la citadelle car pour ce les personnes à mobilité réduite, il y aurait un problème pour accéder à la partie payante depuis la partie non-payante de la citadelle.

Quelques exemples :

- Bellinzona, Italie (ascenseur)
- Salzbourg, Autriche (ascenseur de 17 personnes maximum)
- Grenoble (téléphérique)
- Langres, Hautes-marnes (ascenseur sur rails)
- Luxembourg (ascenseur)
- Turin (ascenseur)
- Pau (100m de dénivelé) - Le Tréport - Laon (funiculaire)

PERSONNES ACCEDANT AU CENTRE VILLE

- Employés de la SEM Citadelle
- Service de l'archéologie
- Visiteurs (touristes, habitants de Besançon)

STATIONNEMENT A BESANCON

Il y a environ 8000 places de stationnement au centre ville.

Environ 15000 habitants dans le centre ville de Besançon, dont beaucoup d'étudiants, des facultés, des commerçants... Ainsi selon M. Bourgaigne il n'est pas possible de fermer le centre ville aux véhicules. La politique qui commence à se mettre en place dans la ville de Besançon vise à diminuer l'usage de la voiture pour se rendre au centre ville et une utilisation plus intensive des réseaux de transport.

Des parcs-relais sont implantés dans la périphérie de centre ville. Cependant, les TCSP (Transports Communs en Site Propre) sont à ce jour absent, et étant donné le nombre important de places proposées dans la commune, les habitants possédant une voiture préfèrent la voiture aux transports en commun lorsqu'ils se rendent au centre ville.

Ainsi, les places de stationnement gratuit au centre ville vont sûrement devenir payantes pour dissuader les habitants à prendre leur voiture.

D'après un article,

BESANCON compte 60 places pour 1000 habitants, dont près de la moitié sont gratuites.

La ville de Besançon est comparée aux autres villes de la même taille et on constate que toutes les autres villes offrent moins de places de stationnement au centre ville, et moins de places gratuites également.

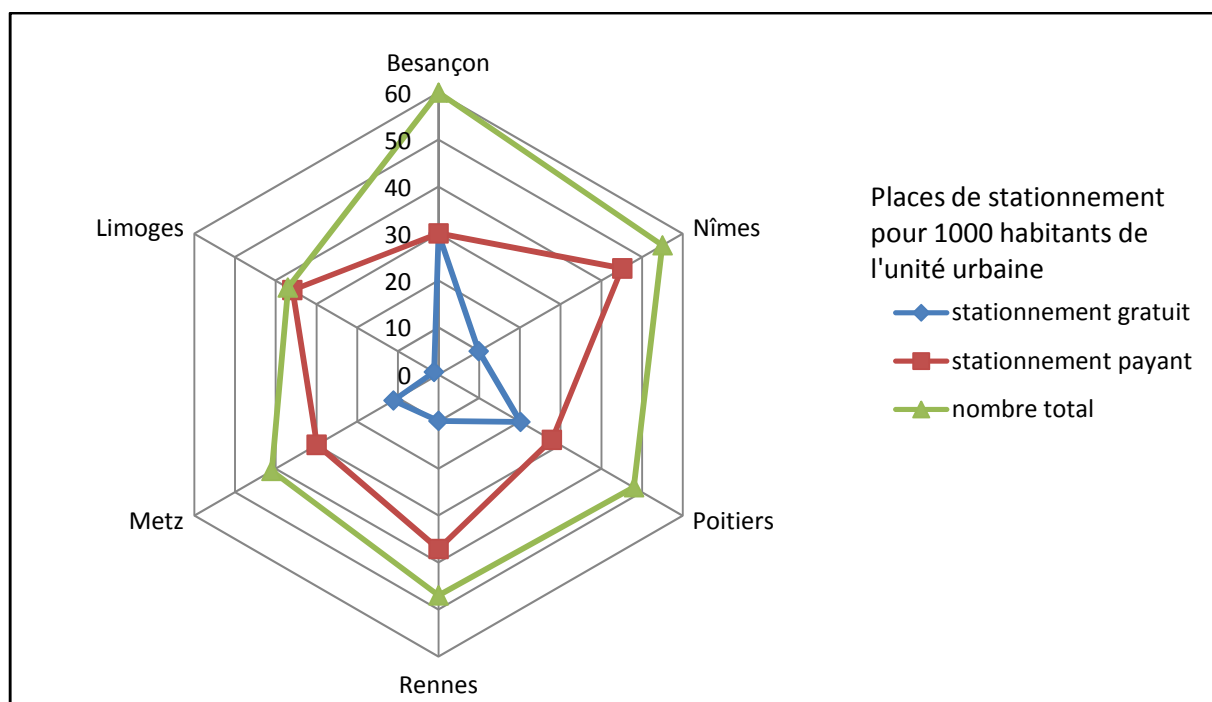
NIMES compte 55 places pour 1000 habitants, dont 18% sont gratuites.

POITIERS compte 48 places pour 1000 habitants, dont 42% sont gratuites.

RENNES compte 47 places pour 1000 habitants, dont 21% sont gratuites.

METZ compte 41 places pour 1000 habitants, dont 27% sont gratuites.

LIMOGES compte 37 places pour 1000 habitants, dont 3% sont gratuites



Graphique n°2 : Comparaison du nombre de places de stationnement

Source : chiffres communiqués lors de l'entretien avec M.Bourgaigne

Réalisation : Agata Pieniek

14/04/2008 SEM Citadelle (appel téléphonique)

Suite à un appel téléphonique à la SEM Citadelle, je n'ai pas pu obtenir les renseignements demandés. En effet, la personne que j'ai eue au téléphone ne pouvait pas me divulguer d'informations sur la fréquentation du site - le nombre de visiteurs par an, quels sont les visiteurs les plus nombreux à fréquenter le site, ainsi que le nombre de personnes travaillant à la citadelle- j'ai donc décidé d'envoyer un mail à la SEM Citadelle, cependant je n'ai obtenu aucune réponse. La seule information que j'ai pu avoir concerne les employés de la Citadelle : pendant la basse saison, ceux-ci accèdent à la Citadelle en voiture, ils stationnent à l'intérieur de l'enceinte. En haute saison, le nombre de visiteurs important oblige les employés à ne plus entrer à l'intérieur du site.

15/04/2008 Accueil de la Citadelle

A la Citadelle de Besançon, j'ai posé quelques questions à la personne à l'accueil.

- **Nombre d'employés :**
 - Administration : + de 50 personnes
 - Entretien du site : employés de la ville de Besançon
- **Accès des employés :**
 - Pour la plupart, sur le parking à l'intérieur de la Citadelle ou en bus puis marche à pied.
- **visiteurs les plus nombreux :**
 - Familles avec enfants
 - Grands parents avec petits enfants
 - Groupes scolaires pour la visite du musée de la Résistance

▪ **Modes de transport utilisés par les visiteurs :**

- Voiture - parking devant la Citadelle de 139 places + 62 places sur voirie, payant en juillet-août
- Cars, déposant les groupes scolaires devant l'entrée de la Citadelle
- Navette de bus depuis le parking chamars, gratuite et dessert les visiteurs devant l'entrée non payante de la Citadelle
- Petit train touristique, pour les visiteurs souhaitant visiter le centre ville de Besançon et la Citadelle
- Chemin piéton : pente assez raide, pour les sportifs - les élèves du centre ville viennent à pied

25/04/2008 M. MOÏSE, service transport de la Communauté d'Agglomération

M. Moïse a élaboré le cahier des charges que devra remplir le nouveau moyen de transport pour accéder à la Citadelle ainsi que les études qui devront être réalisées par rapport au site de la Citadelle. Cependant, aucune étude n'a à ce jour été réalisée.

Aujourd'hui, il y a des problèmes d'accessibilité à la Citadelle. Des mesures ont été prises (navettes de bus en juillet-août) mais elles ne sont pas assez satisfaisantes. Les voitures et les bus sont des moyens de transport qui polluent l'espace - porte Noire, Cathédrale Saint-Jean, les remparts de la Citadelle... De plus, le stationnement au dessus de la Citadelle pollue visuellement. Ensuite, dans le Plan de Développement Urbain -PDU- il est souhaité d'avoir moins de voitures dans le centre ville de Besançon.

Enfin, il faudrait trouver une solution d'accès pérenne, ce qui est difficile à mettre en place du fait du site extrêmement contraint -relief, monument classé...

Voici les différents accès à la Citadelle existants aujourd'hui :

▪ **la navette de bus**

- période de fonctionnement juillet-août de 10h à 19h
- fréquence : 10 minutes en heures de pointes, 15 minutes en heures creuses et 30 minutes entre 12h et 13h
- gestion des accès au pied de la Citadelle
- Navette gratuite pour le client
- Itinéraire : parking chamars, mairie, place Granvelle, rue de la convention, rue des fusillés de la Résistance, la Citadelle.
Citadelle, rue des fusillés de la Résistance, rue de la convention, rue de Granges, place du 8 septembre, place Granvelle, rue de la préfecture, rue Charles Nodier, parking Chamars.

La navette coûte cher à la ville de Besançon - les boîtes de vitesse des bus se dégradent rapidement lors des allers-retours des navettes-, possède un flux important et dans les heures de pointe, les bus sont complètement remplis. Ainsi, il pourrait être proposé de renforcer la desserte de la Citadelle, en offrant plus de navettes. En effet, depuis les vacances de pâques jusqu'à fin septembre, des navettes pourraient être proposées aux visiteurs de la Citadelle, mais ainsi ce service deviendrait payant. De plus, selon moi, il faudrait prévoir un espace de stationnement sur le parking Chamars exclusivement réservé aux personnes prenant la navette. Cependant, ce mode de fonctionnement n'est pas du long terme et n'est pas très attractif pour le touriste.

▪ **Le petit train touristique :**

Aucune donnée

▪ **Voiture :**

Stationnement sur le parking de la Citadelle pour les touristes dans la mesure des places disponibles.

Stationnement à l'intérieur des remparts de la Citadelle pour certains employés du site. Cependant, selon M. Moïse, il n'est pas normal que des voitures stationnent à cet endroit.

▪ **Les Cars :**

Les cars sont généralement sollicités par des groupes de touristes qui souhaitent visiter ce monument. Ils déposent les personnes à l'entrée non payante de la Citadelle puis se garent en bas de la Citadelle, aux Prés-de-Vaux.

▪ **Chemin piéton :**

La pente est importante -la montée est à peu près à 15%- et il y a un grand nombre de marches.

Les accès à long terme qui pourraient être proposés pour monter à la Citadelle seraient :

- Un ascenseur, qui est actuellement sujet à réflexion par la ville de Besançon. Celui-ci pourrait soit partir du côté Rivotte, soit du côté Tarragnoz. M. Moïse me conseille d'aller voir M^{me} Sylvia Chareton qui en saura plus sur ce sujet.
- Un téléphérique comme il a été présenté il y a une quinzaine d'années. Pour la réalisation d'un téléphérique aujourd'hui avec aménagement de parkings, il faudrait prévoir une enveloppe de 2 millions d'euros. De plus, il faudrait prévoir les dépenses dues à l'entretien du téléphérique.
D'après M. Moïse, le plus grand regret de M. Le Maire M. Robert Schwint est sans hésitation le projet du téléphérique qui avait obtenu un avis défavorable à la Commission Supérieure des Monuments Historiques.
- Des minibus pour que les personnes à mobilité réduite puissent accéder au site.

25/04/2008 M^{me} Sylvia CHARETON, service culture et développement, mairie de Besançon

M^{me} Sylvia CHARETON travaille actuellement sur un nouvel accès à la Citadelle de Besançon, et s'intéresse notamment à un accès par ascenseur. Ses collègues de travail se sont rendus à Bellinzona pour voir l'ascenseur qui a été construit car il donne accès à un site similaire à la Citadelle de Besançon. Cet ascenseur n'est pas visible de l'extérieur car il est encastré dans la roche.

M^{me} Chareton m'assure que le projet d'un accès à la Citadelle est très complexe car il a un coût important, le site est sauvegardé, l'anticlinal sur lequel repose la Citadelle a une forme qu'il est nécessaire de conserver...

De plus, il est plus que nécessaire de mettre en place un nouvel accès à la Citadelle de Besançon étant donné le nombre de voitures qui circulent dans la rue qui monte au site. Il est alors très dangereux de circuler sur cette voie pendant les jours d'été ou alors un dimanche en début d'après midi.

Je parle à M^{me} Chareton à mon idée de projet pour l'accès à la Citadelle, à savoir un téléphérique qui partirait depuis la gare d'eau pour arriver vers l'entrée payante de la Citadelle.

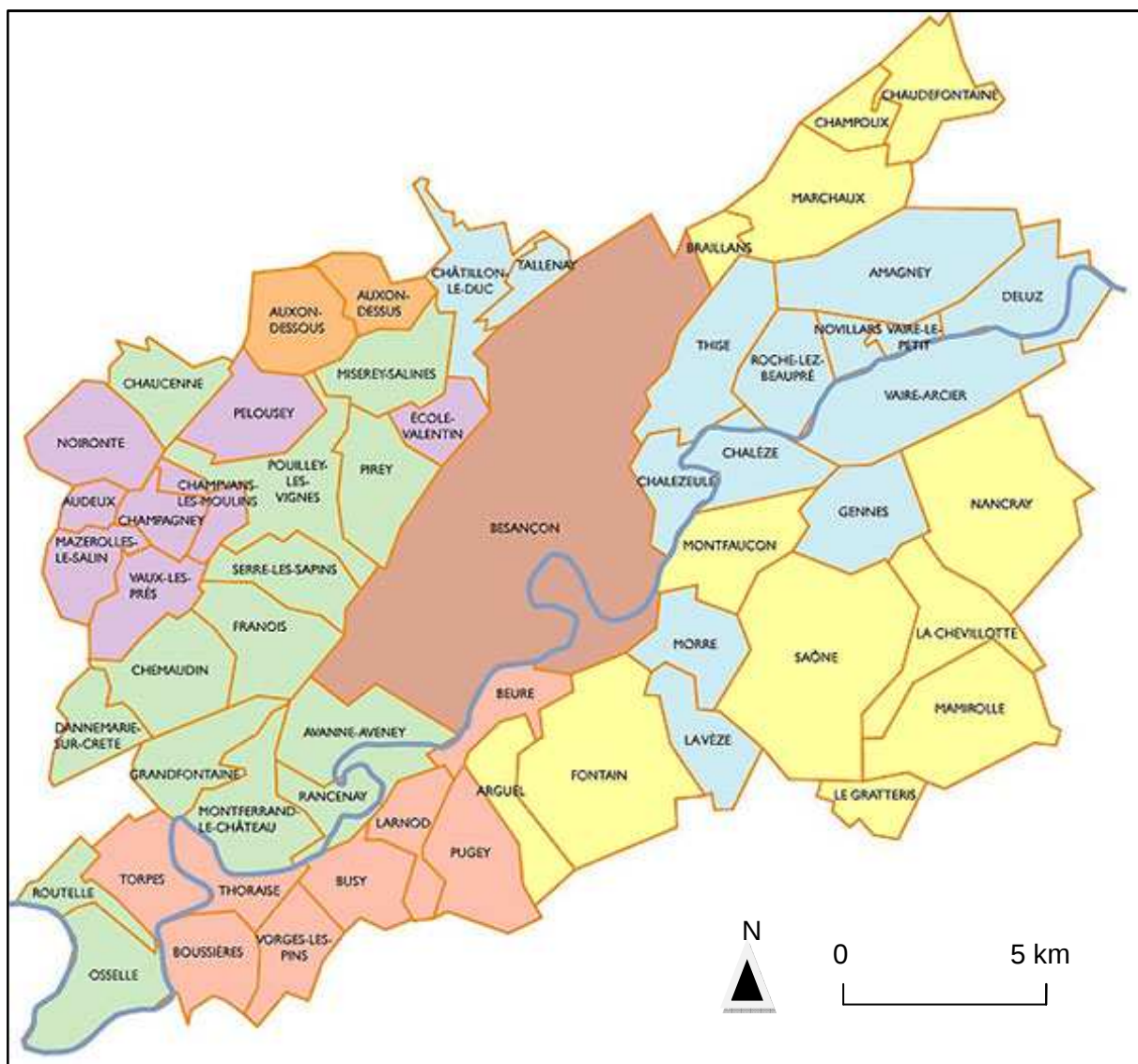
Mon projet est nouveau, je lui explique tous les atouts au niveau des accès, du stationnement sur le parking chamars, à proximité de la gare du bas. Mais aussi que le téléphérique serait une attraction en soit et le touriste aurait une belle vue depuis la nacelle.

Selon, M^{me} Chareton il est important de toujours se mettre dans la peau du touriste. Il est souhaitable, du point de vue de la commune, que celui ci reste dans la ville pour quelques jours. Par exemple qu'il soit curieux de visiter le centre ancien de Besançon après l'avoir aperçu depuis la nacelle du téléphérique. Les arbres de la gare d'eau sont peut être trop haut pour que le touriste puisse voir la ville depuis la nacelle.

Il faut trouver de nombreux atouts à ce mode de transport pour que le projet soit accepté. En effet, un coût de construction mais surtout d'entretien du téléphérique devrait être pensé. De plus, les remparts ainsi que la Citadelle sont des édifices historiques classés, l'aménagement doit être pensé en fonction.

M^{me} Chareton me conseille également de considérer tous les endroits possibles à l'implantation d'un téléphérique.

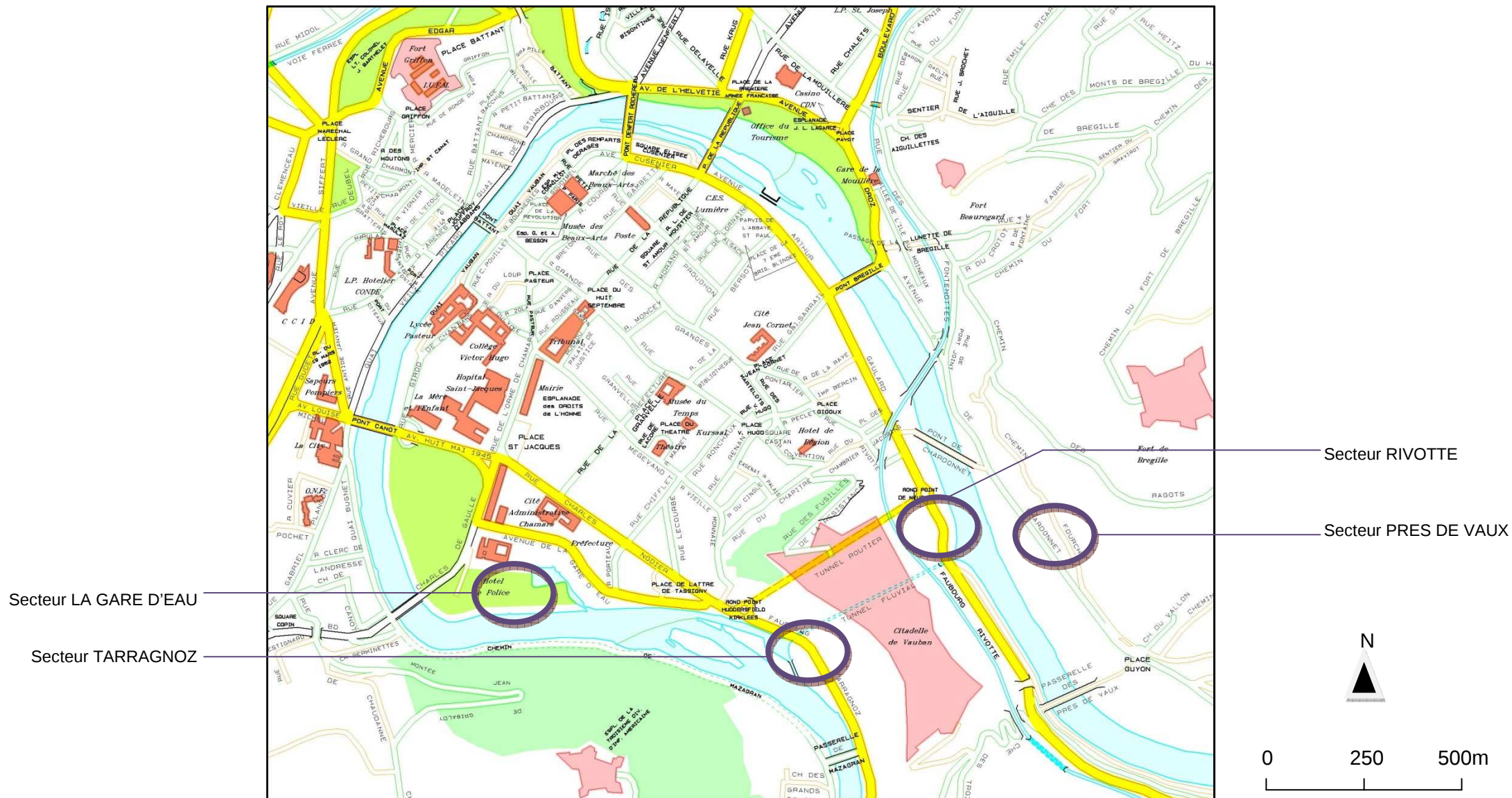
ANNEXE 2



Carte n°20 : Périmètre du Grand Besançon

Source : PLU, ville de Besançon

ANNEXE 3



Carte n°21 : Le centre ville de Besançon, nom des rues et secteurs

Fond de carte : Besançon schéma, service cartographie de la ville de Besançon

Réalisation :

Agata

Pieniek

ANNEXE 4



ANNEXE 5



Carte n°10 : Plan des lignes du Grand Besançon

Source : GINKO bus

PIENIEK Agata

Ecole polytechnique de l'Université de Tours,
Département Aménagement (ex CESA)

Projet Individuel

Stage DA3 2007-2008

Tutrice : M^{me} Frédérique HERNANDEZ

AMENAGEMENT DE L'ACCES A LA CITADELLE DE BESANCON (25)

RESUME :

La Citadelle est l'emblème de la ville de Besançon et demeure le premier site touristique de la Franche-Comté. Cependant, actuellement, on constate un dysfonctionnement au niveau de la desserte de ce site. Ainsi, l'accès à la Citadelle doit être repensé dans une optique de long terme, de cohérence avec la politique locale de déplacement qui se met en place progressivement à Besançon, ainsi que dans l'optique d'une dynamisation touristique. Pour cela, je propose l'aménagement d'un téléphérique.

Mots clés :

Besançon, Accès Citadelle, Accès monument historique, Accessibilité, Téléphérique, Valorisation d'un site touristique, Tourisme...