



BESANÇON DE PAPIER

PROJETS D'URBANISME OUBLIÉS

DU XVIII^e À LA FIN DU XX^e SIÈCLE

B A M BIBLIOTHÈQUES ET
ARCHIVES MUNICIPALES

Ville de
Besançon

SOMMAIRE

Editorial <i>Projets de papier</i>	5	• Repenser l'habitat dans le quartier Battant (1962-1964)	71
Préface <i>Un Besançon des limbes</i>	8		
Introduction <i>Besançon de papier</i>	10		
Plan de situation	12		
I. Besançon réinventé			
1. Les projets du XVIII^e siècle : l'héritage des Lumières	15		
2. Le plan-programme de la Société des architectes du Doubs (1906)	19		
3. L'ambitieux plan d'extension et d'embellissement de Maurice Boutterin (1919-1952)	21		
4. De grands projets pour une ville en forte croissance démographique (1946-1975)	29		
5. Un nouveau centre-ville à la Viotte : le centre directionnel (1969)	30		
II. Circuler dans la ville			
1. Aligner et prolonger les rues			
• Aligner la rue de la Bibliothèque à tout prix (Boucle, 1835)	39		
• Relier la rue de la Préfecture à la rue Bersot (Boucle, 1839-1957)	42		
• En passant par la rue de Lorraine (Boucle, 1907-1973)	48		
2. À pied, en bus ou en bateau...			
• Un canal de navigation fluviale au cœur de la Boucle (1809)	51		
• L'aménagement d'une passerelle piétonne à la gare de la Mouillère (1881-1882)	52		
• Des bus sous la place du 8 Septembre (Boucle, 1974-1979)	54		
• Un tunnel sous Micropolis (Planoise, 1990-1994)	56		
3. Une nouvelle entrée de ville par le pont de la République (Boucle, 1959-1986)	58		
III. Habiter la ville			
1. Construire de nouveaux logements et lutter contre l'insalubrité			
• Une cité-jardin à Montrapon pour répondre à la pénurie de logements (1951-1952)	64		
		• Un pavillon du tourisme à la pointe de la modernité (Mouillère, 1914-1915)	75
		• Un centre international d'affaires aux Prés-de-Vaux (1990-1994)	77
		• Un grand bateau-hôtel sur le Doubs (Mouillère, 1993)	79
		b. Sport	
		• Un complexe sportif aux Prés-de-Vaux (1923)	81
		• Une piscine sur les bords du Doubs (Canot, 1935)	82
		• Un complexe sportif sur les hauteurs du quartier Battant (1955)	87
		c. Culture et loisirs :	
		• Agrandir la bibliothèque d'étude (Boucle, 1834-1839)	88
		• Les Chocolats Poulain font leur cinéma (Boucle, 1914)	90
		• Un planétarium à la Citadelle (Boucle, 1989-1991)	92
		• De l'art contemporain dans les écoles (Palente et Butte, 1975)	95
		• Une grande base nautique en dehors de la ville (Grand Besançon, 1970)	96
		IV. Focus sur un quartier : Granvelle réimaginé (Boucle, 1756-1974)	
		1. Une nouvelle place bordée de portiques (1756)	99
		2. Un kiosque à musique aux armes de la Ville (1883)	102
		3. Le projet de Maurice Boutterin pour le musée des Beaux-Arts (1912-1914)	
		• Des collections éparpillées	104
		• Transférer les collections des musées à Granvelle	104
		• Un marché couvert place de la Révolution	105
		4. La démolition projetée du Kursaal (1968-1974)	108
		Repères chronologiques	114



An architectural sketch in black ink on a white background. It depicts a multi-story building facade on the left, featuring a balcony with a decorative railing and a window with a grid pattern. A large, empty rectangular frame is superimposed over the right side of the sketch, extending from the top of the building down to the bottom of the page. The drawing style is clean and technical, typical of architectural plans.

BESANÇON DE PAPIER

PROJETS D'URBANISME OUBLIÉS

DU XVIII^e À LA FIN DU XX^e SIÈCLE



PROJETS DE PAPIER

Un monde que celui des archives. Entre silence et éternité pour le grand public, où s'entassent les papiers – illisibles pour beaucoup – dans la poussière de l'Histoire et dont la lecture, le décryptage, ne sauraient être l'affaire que de quelques initiés.

L'exposition qui s'ouvre là est la bienvenue pour nous montrer qu'à l'opposé de cette réputation un rien fantasmée, les archives sont au cœur du récit des siècles comme au cœur de notre quotidien.

Certes, l'histoire des cités, des communautés, des institutions, des habitants, de tous ceux qui nous ont précédés s'y croisent dans l'écho des temps passés. Tout est là, transcrit un jour, annoté scrupuleusement, officiellement ou dans l'instant d'une préoccupation : les délibérations de sept siècles de vie municipale ; l'édit courroucé d'un souverain ; le testament enfiévré d'un moribond aux dernières heures de sa vie mais qui calcule encore à qui tout léguer ; le temps qu'il a fait, un jour de juin, sous Louis XV ; l'entrée solennelle d'un prélat ou la fureur des canons d'un monarque guerrier ; l'immensité des correspondances échangées avec l'Europe entière par un prince de l'église sous Philippe II d'Espagne ; des comptes par milliers, des journaux durant des décennies ; ou le récit, au jour le jour, de mille et un érudits qui ont laissé ainsi, à la postérité, l'intime de leurs personnes et la respiration d'une ville.

Les archives, c'est tout cela sans quoi l'historien ne serait rien ; sans quoi nous ignorerions tout de ces vies passées, de leurs passions, de leurs souffrances, de leur grandeur, de leurs quotidiens jusque dans le menu, tant les mots sur le papier racontent, en des récits qui se croisent sans jamais se défaire, et tissent l'écheveau de tous ces mondes restitués.

Le cours des archives n'a jamais cessé. Et dans la modernité de notre temps, les écrits s'y déroulent toujours dans l'infinie variété des formes qu'on sait, remplissant au jour le jour, les pages de l'histoire de tout ce qui nous entoure, de tout ce qui se projette, s'imaginer et s'édicte, se dit et se pense : le bien-être de nos concitoyens, les grandes décisions comme les menues réglementations, les testaments toujours, les comptes, officiels cette fois, et par milliers, et les journaux encore ; le temps de chaque jour et l'avenir qu'on vous y prédit ; l'actualité qu'on commente, le monde qui tourne et inquiète trop souvent, le spectacle de la vie, de nos vies, remplissant à leur tour les archives du monde.

Nos archives municipales ont pris le parti de nous entraîner au gré des rayonnages, des boîtes anciennes et des liasses d'aujourd'hui, dans l'univers de la ville ; de notre ville ; et dans cette promenade originale des projets urbains où les rêves des bâtisseurs n'ont parfois pas de limite ; fantaisies d'un instant faites pour exister, pour s'enflammer, pour rêver et parfois pour séduire ; où projets ambitieux jetés sur le papier

pour tenter d'arracher aux contraintes du quotidien ces lendemains qu'on souhaiterait meilleurs.

Le Siècle des Lumières avait organisé la ville. Pour la première fois, depuis bien longtemps, on allait aligner pour que l'air circule et que la cité retrouve un peu de cette grandeur perdue à laquelle on rêvait au nom de la royale théorie du Progrès des Arts. Dans Besançon capitale, il fallait appeler les maîtres, faire table rase de la mesure à pan de bois, du vieil hôtel gothique et de la ruelle nauséabonde ; et surprendre le bourgeois. Opération réussie pour le moins tant la ville d'aujourd'hui porte encore en elle la marque durable de ces décennies-là. Quelques plans, parfois grandioses, le montrent au public.

Aux années incertaines qui marquent la transition des Lumières à l'Empire et au retour des Bourbons, la succession des régimes bouleverse les habitudes et les mentalités d'une société comme déboussolée. Aux contraintes qu'impose un État-Major tout puissant s'ajoutent les coûts exorbitants de l'épopée impériale dans la cité réduite à l'état de chef-lieu de département et plus encore les effets dramatiques – dont on n'a pas vraiment mesuré à ce jour toute l'ampleur – d'un blocus qui achève de ruiner la cité pour longtemps. Il faudra attendre les années plus fastes du Second Empire pour que les grands travaux urbains reprennent vigueur, que l'argent des banquiers dynamise l'action municipale et qu'une école d'architectes entreprenants multiplie

les projets avec enthousiasme. Besançon entre dans la modernité.

Mais c'est dans les récits d'une édilité plus récente que les archives municipales vont montrer au public, ici, toute l'ambitieuse rêverie du dessinateur comme tout le pragmatisme appuyé de certains projets. Des idées, des émois, nés d'un instant mais aussi d'un moment où l'urgence impose qu'on propose une solution vite confrontée à la dure réalité des coûts, des contraintes techniques ou des réticences des élus, forment une sorte de catalogue qui bouleverse çà et là quelques vastes pans de la vieille cité et dont on pourrait aussi se réjouir de ne pas les avoir vus réalisés tout en appréciant, intellectuellement l'audace ou l'étrangeté.

Et la culture dans ces débats ? la notion de patrimoine, par exemple, telle que nous l'avons érigée en précepte incontournable aujourd'hui et qui n'aura cessé d'évoluer siècle après siècle, malmenant un jour les vestiges anciens, fussent-ils prestigieux jusqu'à l'antique, pour mieux imposer les grands rêves des urbanistes et le goût comme les nécessités d'une époque ; préservant, un autre jour, ces éléments « choisis », jamais au hasard, et dont on estimait qu'ils valaient la peine d'être « conservés » à côté de ce qu'on crée. On verra ainsi un Premier Grand Prix de Rome « moderniser » sans hésiter la façade arrière du palais Granvelle et celle du Musée des Beaux-Arts. Le droit à la création artistique est la règle

sans que soit prise en compte cette intégrité du bâti ancien qu'on s'accorde à défendre maintenant ; et avec intelligence.

Il arrive aussi que l'actualité cherche à imposer des solutions plus...radicales, en ruinant dix hectares de tissu ancien pour ouvrir un axe important de la rue de la Préfecture à l'avenue Gaulard, en creusant un tunnel pour bus sous la place du Huit Septembre – audacieux mais coûteux –, en détruisant le Kursaal, en rêvant d'un bateau-hôtel pastiche du XVIII^e à la Mouillère ou en rasant tout le quartier de Battant.

Ce sont là tous ces récits que nous content les documents réunis à l'occasion de cette passionnante exposition, et pour laquelle il faut féliciter chaleureusement tous ceux qui en ont eu la charge.

Ce sujet, particulièrement original sous cette forme, rarement abordé, sera là aussi, j'en suis sûr, pour dire tout l'intérêt et toute la place qu'offre et qu'occupe ce beau service de nos archives dans la mémoire municipale.

Jean-Louis FOUSSERET,

Maire de Besançon

Président du Grand Besançon

UN BESANÇON DES LIMBES

Les cartons des architectes sont remplis de plans d'édifices, de palais ou d'institutions publiques jamais bâtis. En dépit de cet handicap, quelques-uns de ces architectes ont su gagner la célébrité, sans n'avoir jamais rien construit ou si peu. Le témoignage intellectuel de leur pensée architecturale a suffi à les faire reconnaître comme des théoriciens ou des visionnaires.

Les archives des villes sont aussi grosses de projets urbains non aboutis. La dimension concernée n'est certes plus la même. Il ne s'agit plus d'une parcelle de terrain mais d'une rue, d'un pâté de maisons, d'un quartier que l'on se promet d'abattre ou de reconstruire. La forme de la ville en aurait été considérablement changée.

Si les projets avortés des architectes sont connus et suscitent notre admiration rétrospective, il en est rarement de même pour les projets urbains. Leur étude provoque notre méfiance. Le modernisme affiché nous apparaît avec le recul du temps vieilli et dépassé. Leur réalisation aurait entraîné la destruction de ce que nous considérons être aujourd'hui la beauté de la ville : ces anciennes maisons qu'avant on tenait pour des masures, ces rues étroites, sombres et peu adaptées à la circulation, ces places trop étriquées... La relativité des jugements et des certitudes effraie. La ville ancienne s'est constituée lentement, par sédimentation de couches successives et on peut s'interroger parfois sur le fait de savoir si cette temporalité est encore adaptée à notre modernité.

Favoriser et contrôler le développement urbain entrent depuis longtemps dans les compétences du pouvoir municipal. On retrouve cette préoccupation dès les premiers règlements au sujet des alignements de façade ou de la nature des matériaux de construction à employer. Le Magistrat veille dès le XVIII^e siècle à ce bien commun qu'est la rue. Elle doit être élégante et agréable au coup d'œil du flâneur. L'alignement des différentes façades des immeubles doit susciter une impression générale d'harmonie.

Ces règlements particuliers se révèlent vite incapables de remodeler de façon plus importante le visage de la ville. L'opinion éclairée souhaite des rues plus larges, plus droites, mieux éclairées. Elle souhaite aussi la construction de fontaines publiques, de places ouvrant sur les perspectives dégagées comme elle souhaitera plus tard des stades, des piscines, des transports en commun pratiques ou des parkings urbains. À Besançon, c'est à travers la formule très à la mode à la fin du XVIII^e siècle du concours académique qu'a été élaboré le premier plan d'embellissement urbain. Ce mouvement est alors porté par le courant philosophique des Lumières et défendu par des édiles locaux pénétrés de la notion de progrès. Au XX^e siècle, au sortir d'une guerre destructrice, l'État impose pour la première fois aux villes l'élaboration de schémas de développement urbain. Première obligation législative d'un domaine devenu, à mesure qu'il devenait stratégique, de plus en plus encadré par la norme.

L'espoir est que la ville ainsi remodelée et amendée ait une influence bénéfique sur le bonheur de ses habitants. Ce rêve de la cité idéale qui unirait dans une influence vertueuse réciproque beauté architecturale et élévation morale de ses habitants, est ancien. Il est cultivé par les architectes urbanistes depuis la Renaissance, période au cours de laquelle ils ont imaginé ce que pourrait être une ville plus belle, plus séduisante, plus spacieuse, plus salubre, plus commode, plus dynamique...

L'idée de bonheur est sous-jacente à la réflexion urbaine. Nous touchons là l'aspect démiurgique propre au métier d'urbaniste. Il imagine les futurs bâtiments et leur organisation nécessaire pour la satisfaction de ses habitants.

C'est ce Besançon des limbes, méconnu, que l'exposition élaborée par les Archives municipales nous invite à découvrir. Un Besançon avorté, un Besançon qui aurait pu advenir mais que ne l'a pas été, se découvre pour la première fois sous nos yeux. Nous déambulons par les pouvoirs de l'imagination dans les rues de cette ville invisible.

Henry FERREIRA LOPES

Directeur des Bibliothèques
municipales et des Archives

BESANÇON DE PAPIER

présente des projets d'urbanisme et d'architecture qui redessinent aussi bien la ville dans son ensemble, qu'un quartier ou même un seul bâtiment. Imaginés par des urbanistes et des architectes depuis le XVIII^e siècle aux années 1990, les projets choisis présentent tous la particularité de ne pas avoir été réalisés : ils sont restés simplement au stade d'ébauche, ont existé sur le papier mais pas sur pavé.

Une trentaine de projets d'urbanisme est présentée dans cette exposition. Si la plupart émanent de l'administration (principalement du service Urbanisme de la Ville de Besançon), certains proviennent également d'acteurs privés (architectes, sociétés immobilières, particuliers, etc.). S'ils avaient été réalisés, ces projets auraient profondément transformé la physionomie de la ville telle qu'on la connaît aujourd'hui.

Mais pourquoi n'ont-ils pas abouti ? Si les considérations financières sont régulièrement évoquées, parfois à cause de la disproportion des opérations, les explications sont bien souvent complexes. Même si elles restent non réalisées, ces ébauches ont un intérêt certain car elles témoignent d'une vision, souvent oubliée, de la ville à un instant donné. Le souvenir

de ces projets et des causes de leur abandon est utile pour avancer dans les réflexions urbanistiques : cela permet à d'autres propositions d'aboutir et de façonner le Besançon d'aujourd'hui. Créer et recréer la ville de demain est le propre de tout service municipal d'urbanisme. Il ne faut donc pas envisager ces projets comme des échecs, mais les voir davantage comme des étapes essentielles de la réflexion des urbanistes pour réinventer Besançon.

Aborder ce thème des projets d'urbanisme non réalisés, c'est prendre le parti de proposer au public une exposition originale et décalée.

Originale d'abord par sa subjectivité. En effet, les projets retenus et présentés dans l'exposition sont clairement l'objet d'un choix des archivistes. Ce choix a été guidé par la présence, ou non, de documents qu'il était possible de contextualiser.

Décalée, car cette thématique des projets urbains qui n'ont pas abouti est rarement présentée au public. La présence de ces projets dans les archives de la Ville est en effet aléatoire. Alors que la loi oblige à conserver de nombreux types de documents précis, l'administration n'a, en revanche, aucune obligation de conserver les documents qui émanent de projets qui ne sont, en définitive, pas réalisés.

Et pourtant, ces projets urbains oubliés ont parfois laissé des traces : une

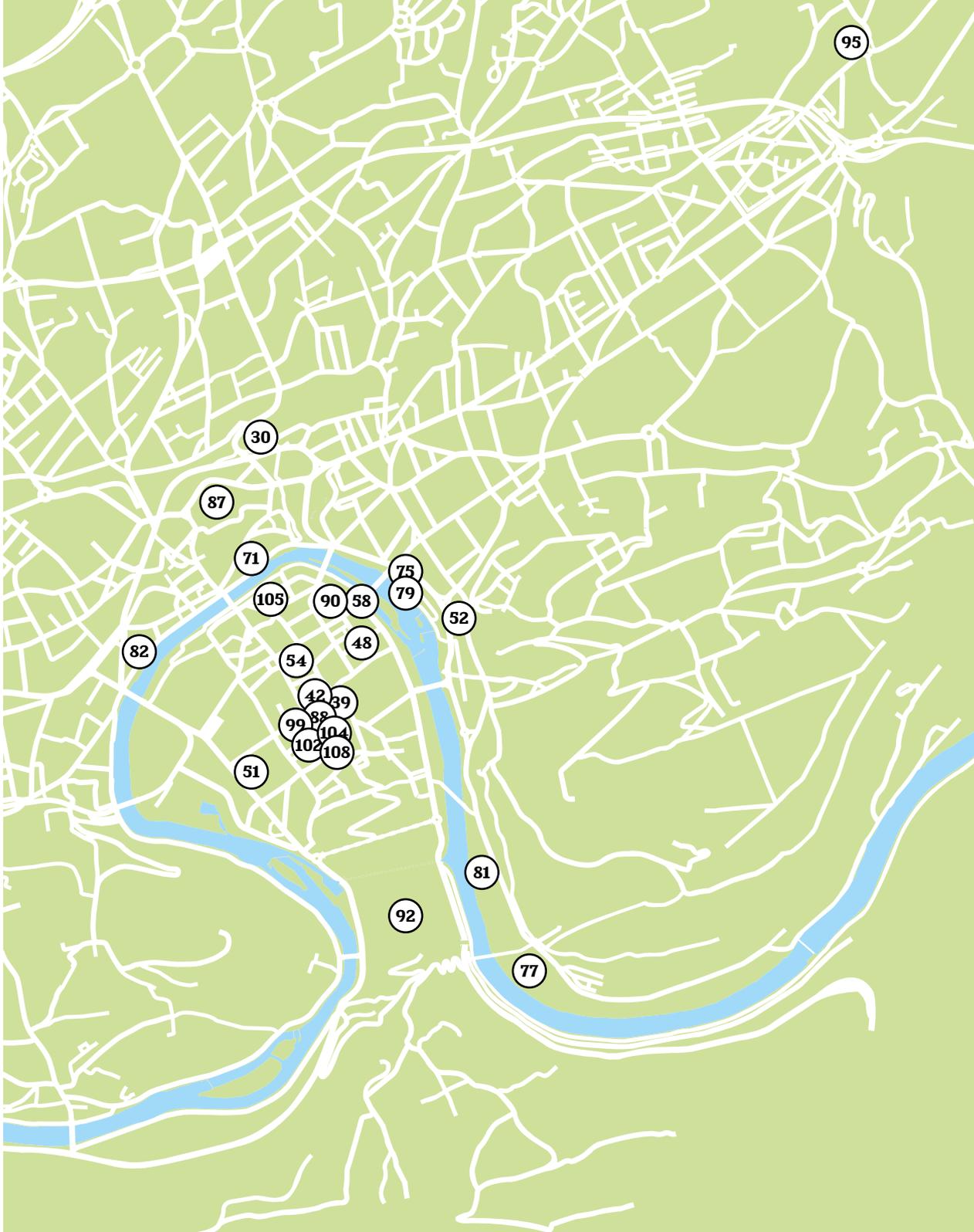
recherche minutieuse dans les fonds des archives municipales de Besançon a permis ainsi de faire émerger des documents conservés au fil du temps et de sélectionner et documenter une trentaine de projets urbains.

Pour certains dossiers, c'est en raison de l'originalité du projet et des transformations radicales envisagées qu'on a choisi de conserver les documents. Pour d'autres, longtemps oubliés dans une armoire ou un grenier, ils sont redécouverts au moment où ils rejoignent les fonds des Archives municipales.

Besançon de papier présente des documents d'archives originaux allant du milieu du XVIII^e siècle aux années 1990 issus majoritairement des fonds des Archives municipales. Jamais exposés, certains ont longtemps été oubliés dans leurs cartons. Ils se présentent sous la forme de supports très variés : dessin, études urbanistiques et programmes d'aménagement, délibérations municipales, courriers, articles de presse, cartes postales, esquisses, plans, photographies et maquette.

Plan de situation des projets avec n° de page correspondante

- 
- 30** Un nouveau centre-ville à la Viotte :
le centre directionnel (1969)
- 39** Aligner la rue de la Bibliothèque
à tout prix (Boucle, 1835)
- 42** Relier la rue de la Préfecture à
la rue Bersot (Boucle, 1839-1957)
- 48** En passant par la rue de Lorraine
(Boucle, 1907-1973)
- 51** Un canal de navigation fluviale au
cœur de la Boucle (1809)
- 52** L'aménagement d'une passerelle
piétonne à la gare de la Mouillère
(1881-1882)
- 54** Des bus sous la place du 8 Septembre
(Boucle, 1974-1979)
- 56** Un tunnel sous Micropolis (Planoise,
1990-1994)
- 58** Une nouvelle entrée de ville par
le pont de la République (Boucle,
1959-1986)
- 64** Une cité-jardin à Montrapon pour
répondre à la pénurie de logements
(1951-1952)
- 71** Repenser l'habitat dans le quartier
Battant (1962-1964)
- 75** Un pavillon du tourisme à la pointe
de la modernité (Mouillère, 1914-1915)
- 77** Un centre international d'affaires aux
Prés-de-Vaux (1990-1994)
- 79** Un grand bateau-hôtel sur le Doubs
(Mouillère, 1993)
- 81** Un complexe sportif aux Prés-de-Vaux
(1923)
- 82** Une piscine sur les bords du Doubs
(Canot, 1935)
- 87** Un complexe sportif sur les hauteurs
du quartier Battant (1955)
- 88** Agrandir la bibliothèque d'étude
(Boucle, 1834-1839)
- 90** Les Chocolats Poulain font leur cinéma
(Boucle, 1914)
- 92** Un planétarium à la Citadelle (Boucle,
1989-1991)
- 95** De l'art contemporain dans les écoles
(Palente et Butte, 1975)
- 96** Une grande base nautique en dehors
de la ville (Grand Besançon, 1970)
- 99** Une nouvelle place bordée de portiques
(Boucle, 1756)
- 102** Un kiosque à musique aux armes de
la Ville (Boucle, 1883)
- 104** Transférer les collections des musées
à Granvelle (Boucle, 1912-1914)
- 105** Un marché couvert place de la
Révolution (Boucle, 1912-1914)
- 108** La démolition projetée du Kursaal
(Boucle, 1968-1974)



I

Besançon réinventé

Une partie des projets d'urbanisme présentés dans le cadre de cette exposition ont pour ambition de redessiner l'ensemble de la cité et de réinventer Besançon. Ces propositions de remodelage de la ville tout entière sont ancrées dans leur époque et sont donc empreintes d'une vision particulière de l'espace et de l'architecture : elles répondent ainsi à des considérations esthétiques, hygiénistes, militantes et parfois simplement pragmatiques qui entrent en résonance avec les préoccupations liées au contexte social et économique dans lequel elles ont été élaborées.

Pour une partie d'entre eux, ces projets émanent de la volonté d'architectes qui ont l'ambition de proposer aux autorités municipales des aménagements urbains pour remodeler intégralement leur cité : c'est ce que fait par exemple la Société des architectes du Doubs en 1906. Pour d'autres, ils constituent des réponses à de nouvelles obligations urbanistiques imposées par la loi, à l'image du plan d'embellissement de Maurice Boutterin.

Le centre-ville est surreprésenté puisqu'il a longtemps correspondu à la quasi-totalité du territoire habité de la cité. En effet, la plupart des grands quartiers de Besançon ne sont sortis de terre qu'après la Seconde Guerre mondiale. Jusqu'au début de la seconde moitié du XX^e siècle, le nombre de Bisontins est inférieur à 65 000 habitants et la Boucle concentre l'essentiel de la population.

I 1. Les projets du XVIII^e siècle : l'héritage des Lumières

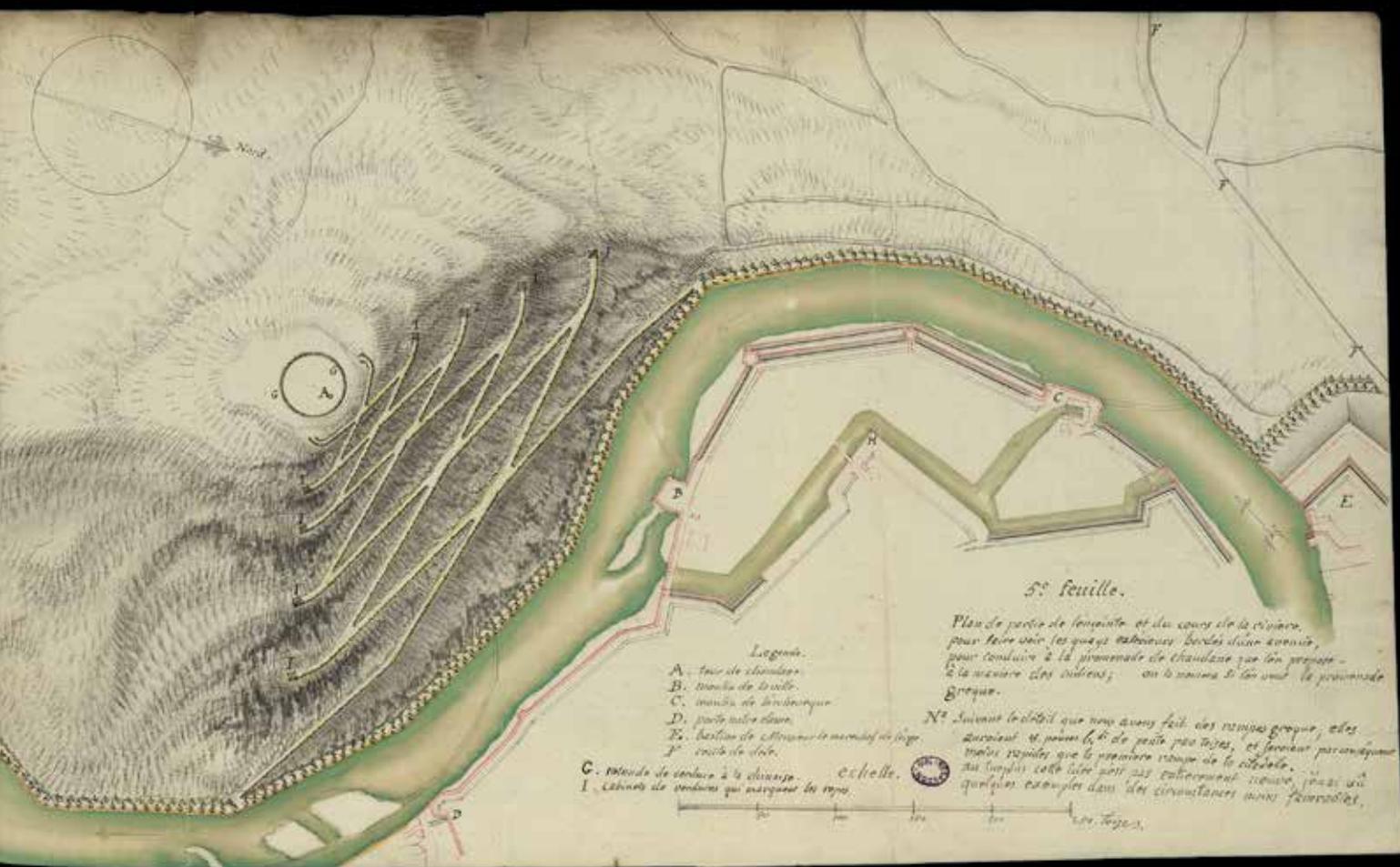
A partir du siècle des Lumières, urbanistes et architectes sont invités à privilégier une ouverture plus grande de l'espace urbain et à améliorer la circulation de l'air et de la lumière. La réflexion sur la ville devient alors l'occasion d'appliquer sur le terrain de l'architecture certaines idées philosophiques et sociales : du XVIII^e au XX^e siècle, l'embellissement de la cité est une préoccupation constante.

En 1769 et 1770, l'Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Besançon organise un concours sur le sujet suivant « Quels sont les embellissements dont la ville de Besançon est susceptible ? » Quinze candidats répondent de façon anonyme ; deux d'entre eux obtiennent ex aequo le premier prix (il s'agit de l'architecte C. J. A. Bertrand et, très vraisemblablement, de son confrère Nicolas Nicole). Dans le manuscrit dans lequel sont conservées toutes les propositions des candidats, on trouve ainsi un projet grandiose pour transformer radicalement l'accès à la colline de Chaudanne : « nous avons une montagne qui s'élève à pique et ne laisse aucun intervalle entre la rivière et sa chute [...] et n'offre aux yeux qu'un

spectacle sombre et sauvage. » Deux plans magnifiques accompagnent la description manuscrite détaillée des travaux à entreprendre.

Il s'agit de créer un long parcours arboré en lacets menant des bords du Doubs au sommet de la colline où « une rotonde de verdure à la manière orientale » serait construite. Régulièrement, pour offrir un peu de repos au promeneur, des « cabinets de verdure » sont prévus le long du chemin. Tout en reconnaissant l'immensité des travaux à réaliser (un délai de 40 années est tout de même envisagé), l'architecte insiste sur « l'enchantement d'un genre de promenade qui semblerait tenir du merveilleux » que produirait cette transformation de la colline de Chaudanne en parcours arboré « à la manière des indiens ».

Bibliothèque municipale de Besançon : Ms Académie 33.
Bibliographie : ESTAVOYER Lionel, *Besançon au siècle des Lumières : évocation d'une capitale provinciale à travers ses réalisations artistiques et monumentales*, Besançon, Cêtre, 1978, 243 pages ; GAZIER Georges, *Les projets d'embellissement de Besançon au XVIII^e siècle*, 1929, 16 pages ; RABREAU Daniel, « Le projet de place royale de C.J.A. Bertrand (1770) à Besançon », *Bulletin de la société de l'histoire de l'art français*, 1972.

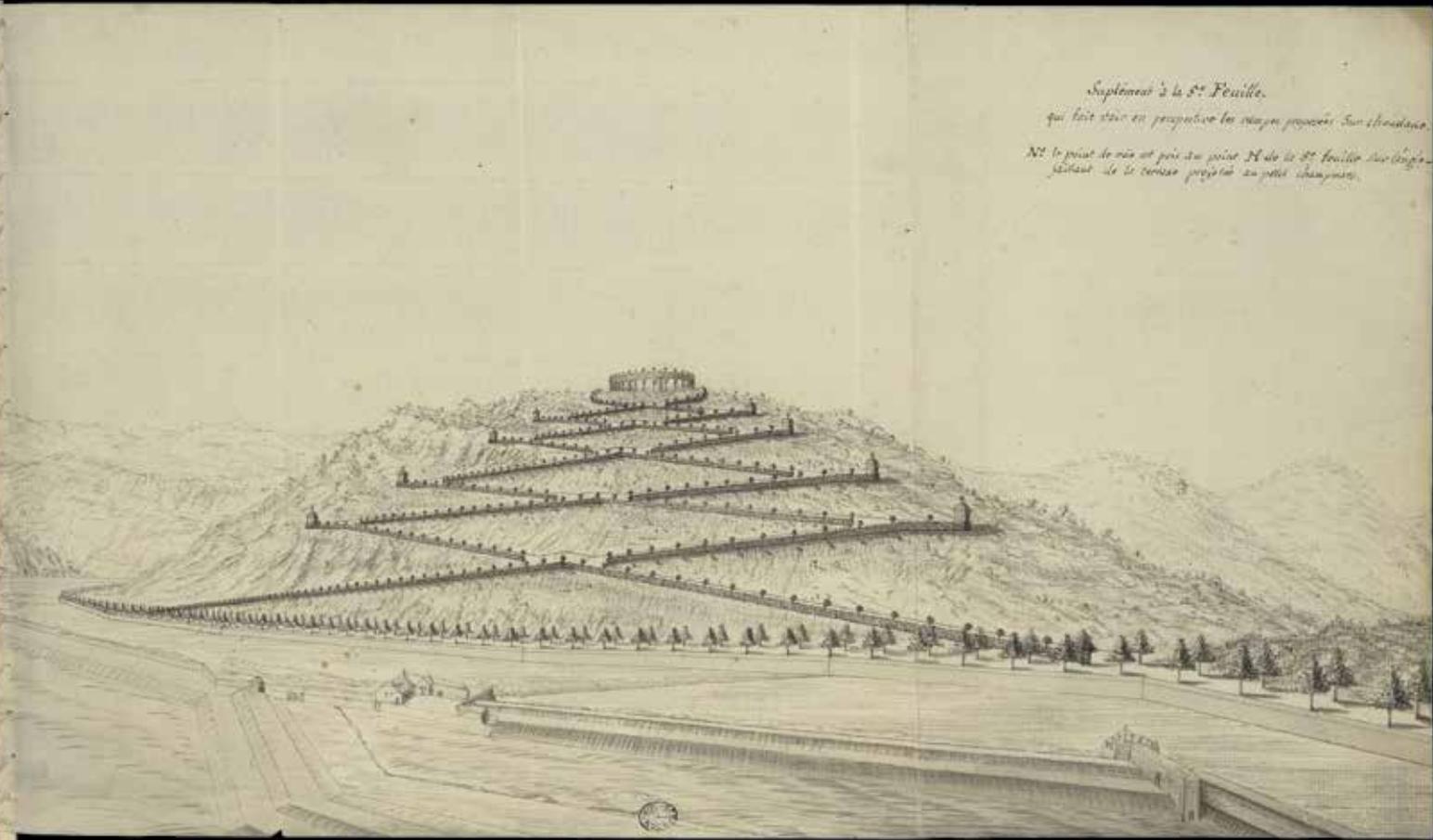


↑ Aménagement d'un parcours arboré en lacets sur la colline de Chaudanne, 1769-1770 (BME, Ms Académie 33). Plan du projet.

Supplément à la 5^e Feuille.

qui fait voir en perspective les travaux proposés sur Chaudanne.

N^o. le point de vue est pris au point H de la 5^e Feuille des Plans
relatif de la terrasse projetée au petit Champenois.



↑ Aménagement d'un parcours arboré
en lacets sur la colline de Chaudanne,
1769-1770 (BME, Ms Académie 33).
Vue en perspective.

I 2. Le plan-programme de la Société des architectes du Doubs (1906)

En 1906, Besançon compte plus de 55 000 habitants. L'Annuaire du Doubs recense à cette date une quinzaine d'architectes pour la ville. Réunis dans la Société des architectes du Doubs, ils proposent ce programme idéal pour Besançon. Dans ce plan de la Boucle et de Battant vendu 0,50 centimes dans les librairies bisontines, les architectes proposent une série d'aménagements urbains afin de « prévoir l'avenir ». Dans la continuité de projets élaborés au XIX^e siècle, ce plan préfigure certaines réflexions à venir et se fait l'écho des préoccupations hygiénistes très en vogue au début du XX^e siècle.

Né au XIX^e siècle et héritier des Lumières, l'hygiénisme préconise en effet une circulation plus facile et une meilleure qualité de l'air dans les villes ainsi qu'une baisse de la densité de population. Ces nouvelles considérations entraînent de nombreux projets améliorant la salubrité des espaces urbains (grandes places publiques, espaces verts conséquents, travaux de percée de rues et d'alignement d'immeubles). Cela se traduit aussi par

le développement des réseaux d'égouts, le traitement des eaux usées ou encore le ramassage des déchets en rendant obligatoire les poubelles.

Très détaillée, la légende qui accompagne le plan exposé permet de saisir l'étendue des modifications envisagées. Tout d'abord, Besançon doit se doter de squares et de promenades nouvelles. La promenade Micaud est prolongée jusqu'à la tour de la Pelote. On transforme la place de la Révolution pour la réaménager en square, à l'image de ce qui avait été fait pour l'Exposition Universelle de 1860 sur les plans de Brice Michel. Les anciens remparts de Battant, Charmont et Arènes sont également conservés mais transformés en promenades plantées.

L'une des préoccupations majeures de la société des architectes est de « dégager le centre de la ville [...], accélérer le mouvement de la périphérie, c'est répandre l'air, le soleil, l'hygiène, c'est répandre partout la vie et la richesse ». Cette volonté de percer de nouvelles rues, de prolonger les anciennes voies est loin d'être nouvelle comme en témoignent les nombreux projets présentés par la suite dans le catalogue.

La question du financement de ce « plan-programme idéal » est abordée, mais la Société des architectes du Doubs précise que « sa réalisation immédiate n'est pas obligatoire » et propose même de créer une caisse spéciale alimentée par un dixième des revenus annuels de la Ville.

VILLE DE BESANCON

1914

1939



PLAN D'ENSEMBLE
D'EXTENSION ET D'EMBELLISSEMENT
DE LA VILLE

DRESSE PAR M^E J. M. BOUTTERIN
ARCHITECTE EN CHEF DU GOUVERNEMENT

M^C CHARLES SIFFERT ETANT MAIRE DE BESANCON

AVEC LA COLLABORATION
DE LA SOCIETE DE ARCHITECTES DU DOUBS
DE M^C A. CHOPARD ADJOINT AU MAIRE
DE M^M GOUJPY ET WAGNER DIRECTEURS
DES SERVICES DE LA VOIRIE

PLAN AU 1/2000

- BATIMENTS PUBLICS
 - M. M. BATIMENTS MILITAIRES
 - P. M. BATIMENTS DE LA CV. P. I. M.
 - + + MONUMENTS HISTORIQUES OU A CONSERVER
 - — — — — TRACES NOUVEAUX
 - — — — — TRACES CONDITIONNELLES OU DE SECOURS
 - — — — — CONSTRUCTIONS SUPPRIMEES
 - — — — — CONSTRUCTIONS NOUVELLES
 - — — — — PROPRIETES A CLAUER CONTRE TRACES LIEGES
 - C. G. COURS A CREER ET GARAGE
 - M. D. Toutes les Ansees Fortifications
Restant debout en 1937 ont ete
classées Monuments Historiques
- Aode 1938

↑ Page de garde du plan d'extension et d'embellissement
de Maurice Boutterin, 1938 (AM, 3T9).

I 3. L'ambitieux plan d'extension et d'embellissement de Maurice Boutterin (1919-1952)

Avant la Première Guerre mondiale, la France, en retard sur ses voisins européens, ne possède toujours pas de réglementation nationale d'urbanisme. Aucun texte n'évoque l'utilisation des sols qui est gérée différemment par chaque commune. La loi du 14 mars 1919 devient alors la première loi de planification urbaine et la loi du 19 juillet 1924 la complète. Elles ne seront finalement que peu suivies : en 1940, seuls 273 projets d'aménagement, d'embellissement et d'extension sur 1938 communes concernées ont vu le jour.

Au début des années 1920, les villes de plus de 10 000 habitants sont donc dans l'obligation de se doter d'un plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement. Besançon confie la réalisation du projet à l'architecte bisontin Maurice Boutterin (Besançon, 1882-Tours, 1970). Ce dernier, après des études aux Beaux-Arts à Paris, a obtenu en 1909-1910 le premier Grand Prix de Rome d'architecture.

À la demande de Maurice Boutterin, un crédit est voté au Conseil municipal pour la réalisation de photographies

aériennes pour l'ensemble du territoire communal en mars 1926. Elles doivent permettre d'établir une nouvelle cartographie, les plans existants étant jugés incomplets et parfois inexacts. Les plans levés d'après les photographies aériennes sont livrés en novembre 1927. Boutterin dresse un constat sévère de l'état de la ville : « un centre ancien très dense inadapté aux exigences de la vie moderne (hygiène et circulation) », « une banlieue immédiate, avec des milliers de constructions qui ont surgi au hasard, dans un désordre invraisemblable, constituant de nouveaux quartiers, mal implantés, mal desservis, souvent impraticables et nécessitant des transformations radicales. »

Le projet fixe la direction, la largeur et le caractère des voies à créer ou à modifier ; il détermine les emplacements, l'étendue et les dispositions des places, squares, jardins publics, terrains de jeux, parcs, espaces libres divers et indique les réserves boisées ou non à constituer, ainsi que les emplacements destinés à des monuments, édifices et services publics. Il fixe également les servitudes hygiéniques, archéologiques et esthétiques, ainsi que les prévisions concernant la distribution d'eau potable, le réseau d'égouts. De gros travaux de voirie sont prévus, en particulier, dans la Boucle, pour anticiper une future « intensification du trafic ». Parmi les nombreux projets figure le redressement de la rue de la Bibliothèque avec la démolition de l'église Saint-Maurice, le remblaiement

de la gare d'eau inutilisée pour faire un terrain de jeux (qui ne sera jamais mis en œuvre), sans oublier l'aménagement d'un « boulevard » le long du Doubs entre le pont de la République et la porte Rivotte en démolissant le rempart.

Le Conseil municipal adopte le plan d'aménagement en 1927-1928. Mais l'administration nationale des Beaux-Arts qui s'occupe des monuments classés est réticente en raison du caractère radical de certains aspects du projet, à l'image de la destruction projetée de l'ancienne église Saint-Maurice. La réalisation du plan est retardée et cette version ne verra finalement jamais le jour. Le projet est remanié en profondeur, simplifié et présenté à nouveau au Conseil municipal en 1938.

Suite à des changements de législation, il va encore connaître plusieurs modifications et remaniements successifs. Il n'entre finalement jamais en application, remplacé par d'autres documents d'urbanisme, mis en place après-guerre (schémas directeurs, plans d'occupation des sols).

Les documents conservés aux Archives municipales dans la sous-série 3T du fonds moderne sont un témoignage de ce projet ambitieux mais resté inabouti.

Archives municipales : 3T1-9, 354W391.

Proposition de construction d'un monument dédié à Victor Hugo sur la colline de Bregille (AM, 3T9). ↓



Vue détaillée
des propositions
d'aménagement de la
ville de Besançon par
Maurice Boutterin
(AM, 3T9). →





Planche N°4



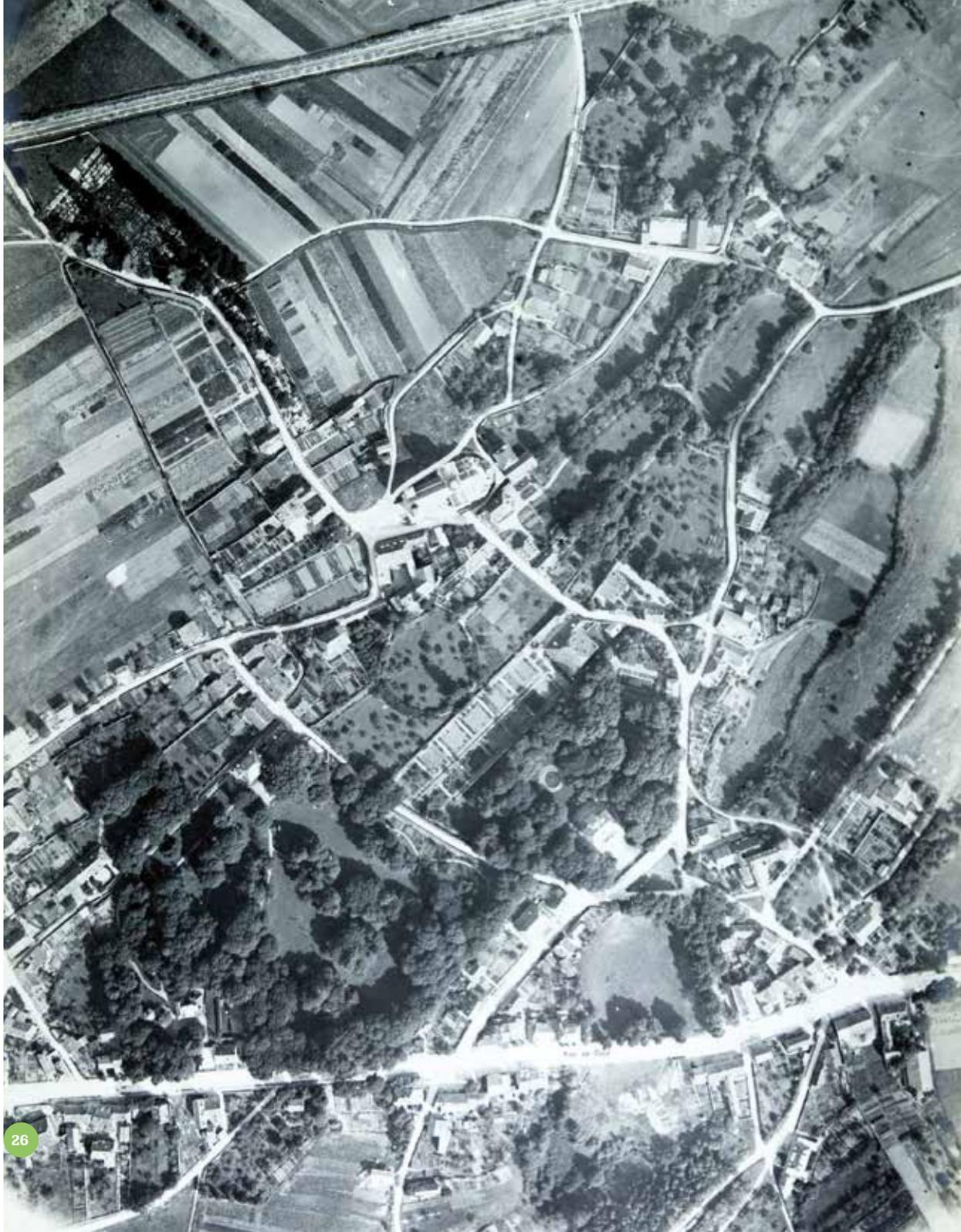
Planche N°5



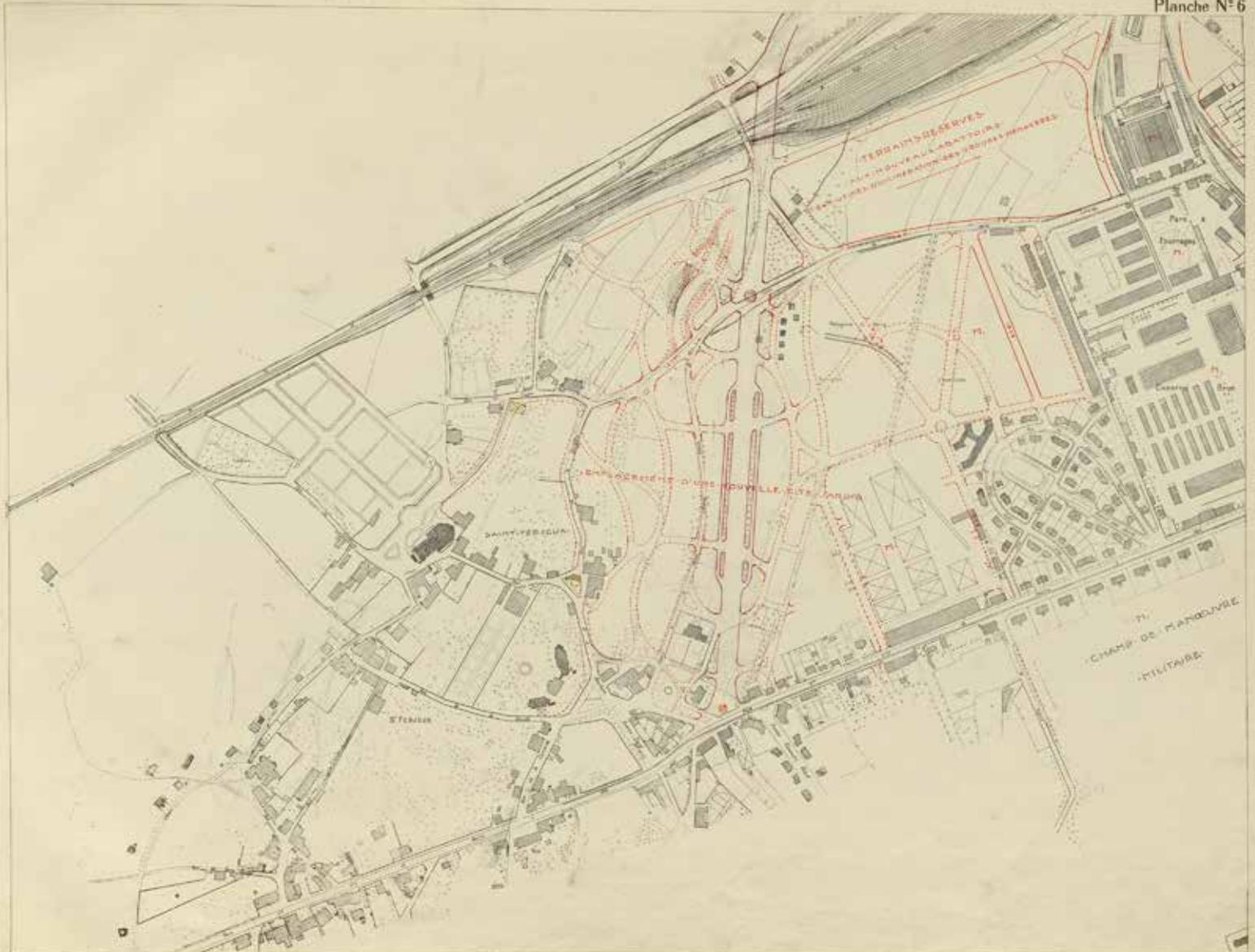
Planche N°6



Planche N°8



← Le quartier de Saint-Ferjeux photographié en 1927 (AM, 354W391).



↑ Les propositions d'aménagement dans le secteur de Saint-Ferjeux, 1938 (AM, 3T9).

Centre Municipal de Promotion et de Développement Economiques
2, rue Mègevand
Tél. 80.64.55

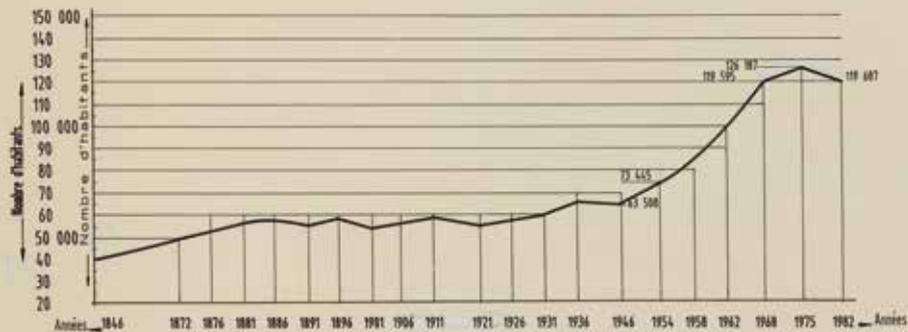
BESANCON S'APPRETE A ACCUEILLIR
300.000 HABITANTS A LA FIN DU SIECLE

- 60.000 logements à construire
- 59.200 emplois à créer
- 2.800 hectares à réserver

Juillet 1973

Perspectives démographiques
pour la ville de Besançon
(AM, 86W124 ; 695W118). ↓ →

EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DE BESANCON



I 4. De grands projets pour une ville en forte croissance démographique (1946-1975)

En termes de démographie, Besançon a largement bénéficié des Trente Glorieuses et du baby-boom, doublant quasiment sa population en 30 ans. En 1946, la ville compte 63 508 habitants, 95 642 en 1962 et 120 315 en 1975. En 1962, Besançon a le deuxième plus fort taux d'accroissement en France (après Grenoble). Cette croissance résulte surtout d'une forte migration, essentiellement de familles provenant du département du Doubs : un tiers de la population de la ville s'est installé entre 1954 et 1962. Besançon est en effet une ville attrayante car elle est en pleine expansion économique. La municipalité commence à aménager de vastes zones industrielles ; des usines comme la Rhodia (textile) ou Kelton (horlogerie) sont en grand développement. Les possibilités d'emploi sont donc nombreuses. Cette croissance démographique sans précédent entraîne de nouveaux besoins en matière de voirie, logements, services ou encore équipements socio-éducatifs et culturels.

En 1968, les prévisions démographiques, qu'elles émanent de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action

régionale (DATAR) au niveau national ou du Centre d'études économiques de Franche-Comté (CEEFC) au niveau local, estiment que l'agglomération comtoise comptera quelques 230 000 habitants en 1985. La DATAR prévoit ensuite un taux d'accroissement continu de 4% par an, se traduisant par une agglomération d'environ 400 000 habitants en l'an 2000. L'étude locale de juillet 1973 exposée ici n'est donc pas particulièrement originale, mais s'inscrit dans un climat optimiste et prospère. Elle évoque les transformations nécessaires dans la perspective où Besançon atteindrait rapidement les 300 000 habitants.

À titre comparatif, la ville de Besançon compte une population de 120 832 habitants au 1^{er} janvier 2016, et la Communauté d'agglomération du Grand Besançon compte 192 042 habitants au 1^{er} janvier 2017 pour un territoire élargi comprenant 70 communes.

Archives municipales : 86W124, 695W118.
GENEVÈVE Charles (1803-1866), *Besançon : données démographiques, économiques et sociologiques, situation et perspectives*, dans *Revue géographique de l'Est*, tome IX, 1969.

I 5. Un nouveau centre-ville dans le quartier de la Viotte : le centre directionnel (1969)

Plaquette de présentation du centre directionnel (AM, 88W15). ↓



À la fin des années 1960, pour faire face à cette dynamique démographique, Besançon souhaite se doter de moyens pour assurer un développement plus harmonieux de la ville, élaborer un « schéma de structure urbaine » avec un nouveau centre-ville, en quelques mots imaginer la ville de l'an 2000. Au sein des services municipaux, « un atelier d'urbanisme » est créé. Il doit œuvrer à la restructuration globale de la ville, résoudre les problèmes de circulation, de stationnement, d'implantation d'activités tertiaires auxquels une capitale de région est exposée.



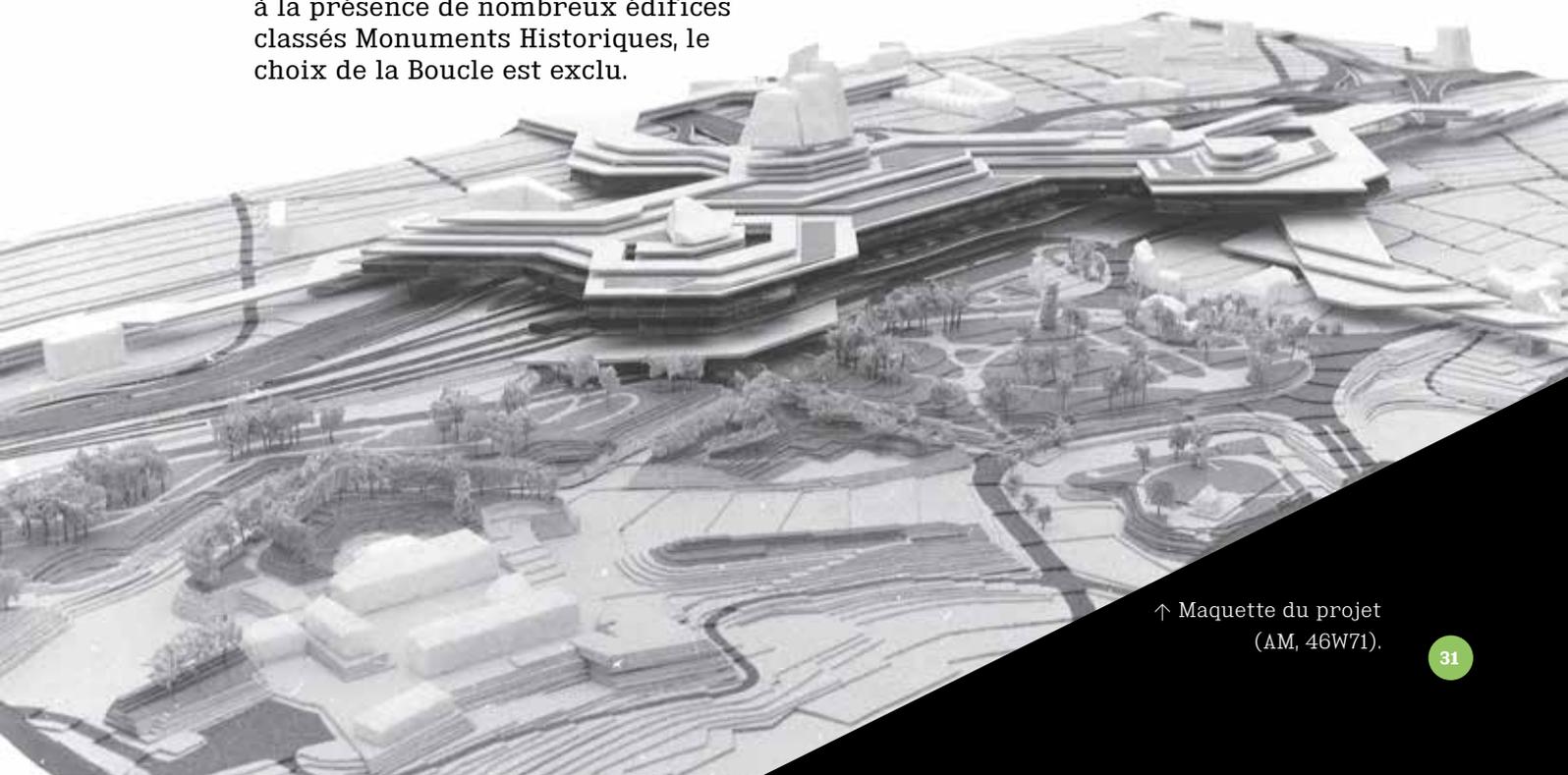
Dans le cadre de cette planification urbaine, la perspective de la construction de l'autoroute A36 et celle du canal à grand gabarit « Rhin-Rhône » légitiment les projets en cours. En avril 1969, une étude d'urbanisme est confiée au cabinet parisien de Maurice Rotival, « conseiller en planification », et à son associé Paul Lacroix. Ils vont poursuivre pour la Ville des études déjà amorcées pour le Ministère de l'Équipement. Trois rapports sont publiés par la DATAR (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire) entre 1966

↑ Maquette du projet (AM, 46W71).

et 1968, dont l'un est intitulé « Besançon, aire d'influence ». Les objectifs visés par cette nouvelle étude sont triples : renforcer et accroître la capacité du centre-ville, créer une voie rapide est-ouest le long de la voie SNCF (dans la perspective d'une agglomération qui s'étendrait de Chemaudin à Amagney) et enfin créer une seconde voie rapide nord/sud pour ouvrir la ville aux vallées de la Haute-Saône et aux plateaux du Jura (en créant un axe Italie, Suisse, Reims, Calais, Angleterre qui passerait par Besançon). Ces voies rapides se croiseraient au niveau de ce nouveau centre.

Plusieurs sites sont étudiés pour l'implantation d'un nouveau cœur de ville. En raison des contraintes dues à la présence de nombreux édifices classés Monuments Historiques, le choix de la Boucle est exclu.

Les terrains militaires du Polygone ou le carrefour de la rocade nord et de l'autoroute A36 sont envisagés. Mais l'étude de 1969 déplore une dispersion des centres d'intérêt dans les quartiers périphériques, entraînant une dévitalisation du quartier central de la Boucle. Les travaux de Rotival insistent sur l'importance du transport ferroviaire, avec pour point central la gare Viotte, à mi-chemin entre Planoise et Palente. Le conseil municipal retient donc le site de la gare, proche du centre-ville et situé sur une « plate-forme » naturelle, pour la construction de ce qu'on finit par appeler « le centre directionnel ». Le projet est ambitieux et coûteux. Mais la perspective de financements privés permet de poursuivre les études.



↑ Maquette du projet
(AM, 46W71).

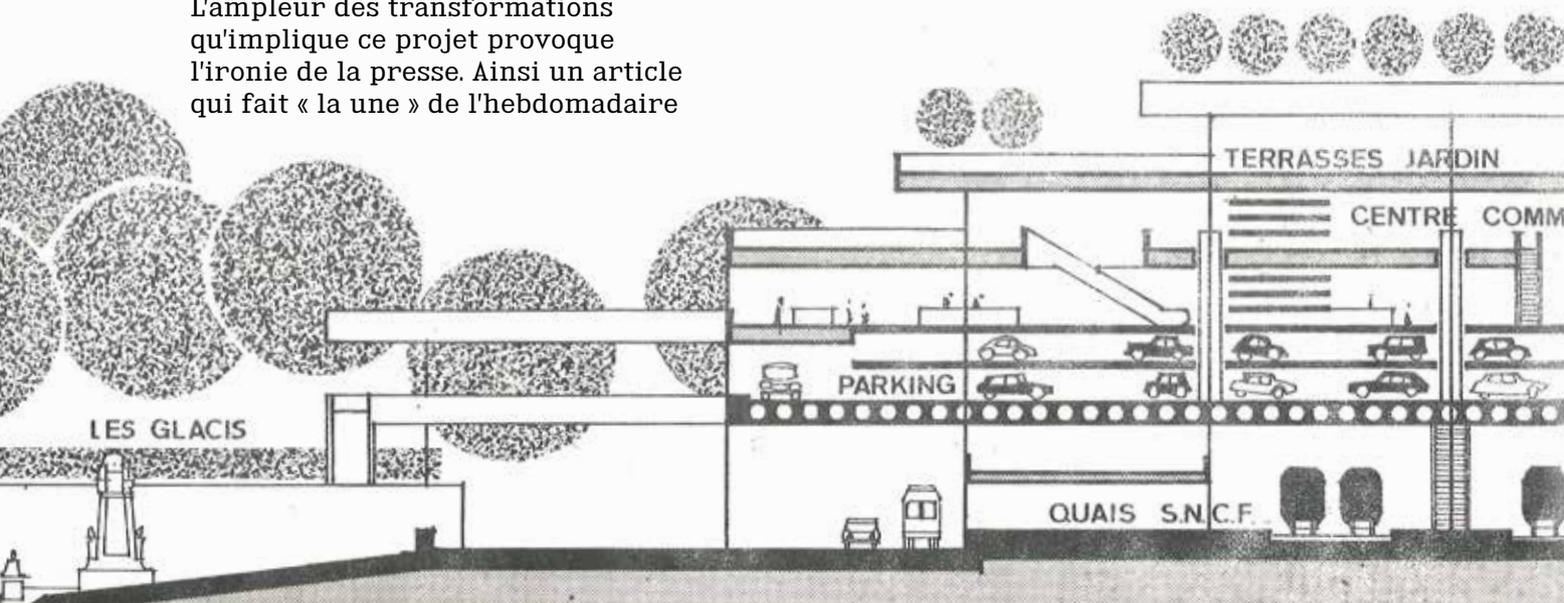
Le centre directionnel regrouperait les administrations municipales, départementales et régionales et serait un lieu de loisirs et de culture avec un important centre d'information, déjà orienté vers l'informatique. Sur une surface de près de 300 000 m², la répartition des surfaces proposée est la suivante : 80 000 m² de parking, 50 000 m² de bureaux, 50 000 m² de commerces, un hôtel de 15 000 m², 14 000 m² d'espaces culturels, sans oublier un hélicoptère, une nouvelle gare et un important carrefour routier.

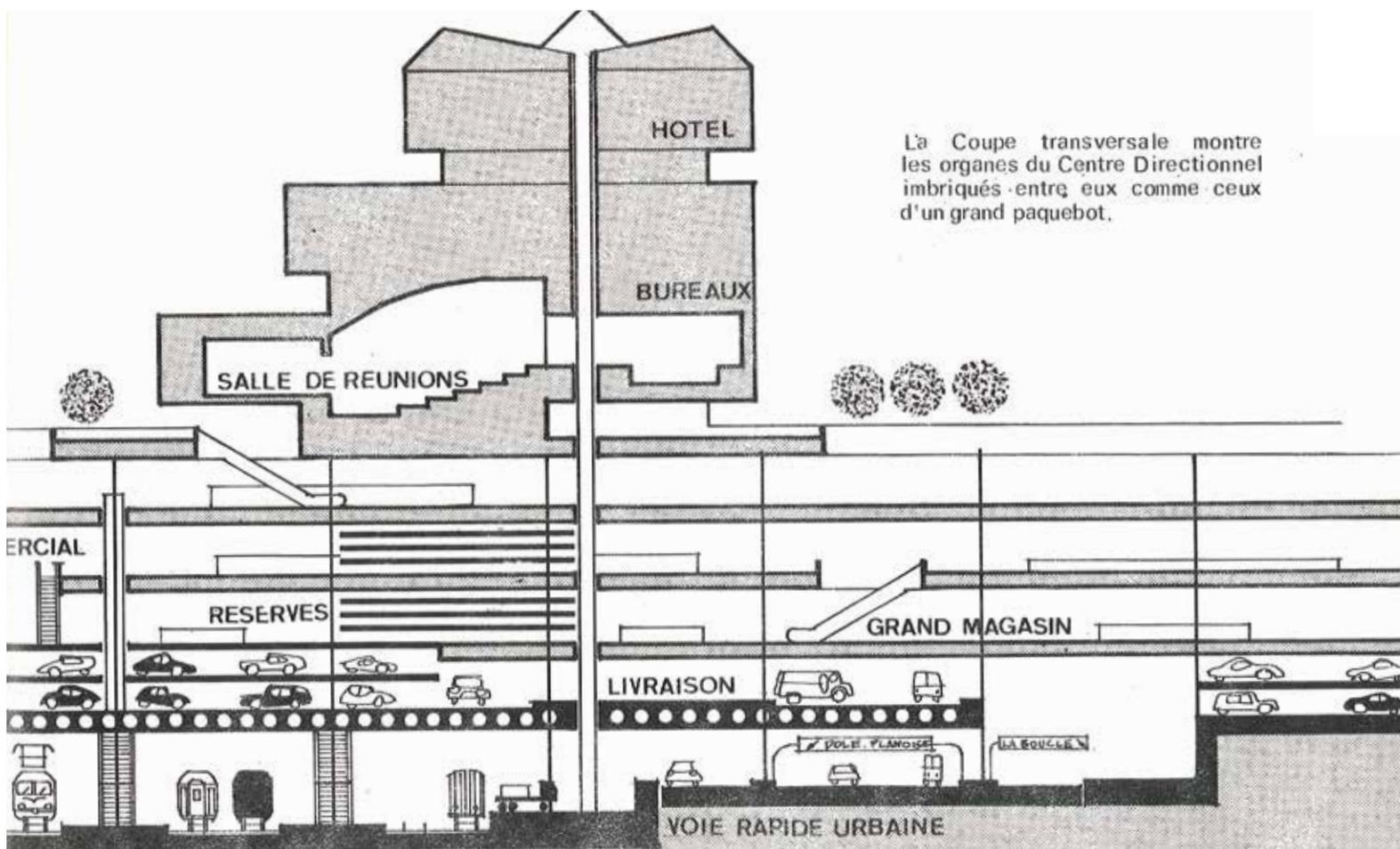
L'ampleur des transformations qu'implique ce projet provoque l'ironie de la presse. Ainsi un article qui fait « la une » de l'hebdomadaire

Le Télégramme de Franche-Comté du 1^{er} avril 1972, annonce une « révélation sensationnelle » : le projet d'assèchement du Doubs dans la Boucle pour y construire un boulevard urbain qui permettrait de rendre la circulation plus fluide ! Poisson d'avril...

Les études sur le centre directionnel sont abandonnées au milieu des années 1970, avant même que l'avant-projet sommaire ne voie le jour.

Archives municipales : 46W60, 46W71, 88W14-16, 870W23, 456W, 659W73.





La Coupe transversale montre les organes du Centre Directionnel imbriqués entre eux comme ceux d'un grand paquebot.

Une du *Télégramme de Franche-Comté*
du 1^{er} avril 1972 (AM, 88W15). →



↑ Croquis réalisé dans le cadre du
projet de centre directionnel (88W15).

En 1980 à Besançon

le Doubs n'entourera plus la Boucle

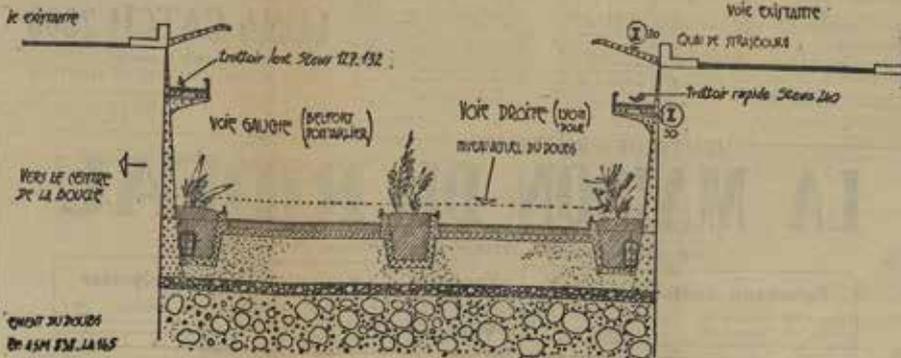
Voie express au service de la circulation



Les voitures rouleront dans son lit !

Besançon. voie express "boucle"

TRAC DE COUPE DES DOUBS N. S.



On nous enlève la chose depuis deux ans.

En 1979, le Doubs ne passera plus à Besançon. Ce projet révolutionnaire, qui fait partie du plan Retval, a été tenu secret jusqu'à ce jour. Nous avons pu obtenir, pour nos lecteurs, des renseignements exclusifs.

Atteindre le lit du Doubs, en ouvrant éventuellement le cours d'eau par le canal qui passe sous le rocher de la Citadelle ? C'est la solution qui a été imaginée par M. Retval pour résoudre les problèmes de circulation à Besançon.

On établit, sur le lit asséché, une autoroute urbaine et deux trottoirs rapides.

Des études faites ont permis de constater que l'édification d'un barrage de peu d'importance près de la Rhodanie, des travaux de dragage à l'entrée et à la sortie du canal de la Citadelle et l'élargissement de celui-ci permettraient de déjouer sans problème le complot du Doubs.

La circulation dans l'intérieur de la Boucle serait considérablement facilitée, tant pour les voitures que pour les piétons.

Des rampes métalliques de chaque côté des ponts aux différents voies de déviation : boulevard de la Grèce, avenue Foch, place de la L'Arrière, etc.

Mais c'est une chose grave que débiter un fleuve ; les pêcheurs, les baigneurs, les promeneurs, les amateurs des quais n'ont pas fini de regretter l'eau, parfois malpropre mais attrayante et fascinante, qui coule là depuis des siècles.

À ceux qui seraient effrayés à l'idée du bruit qui dérangera peut-être les riverains, disons pour les rassurer qu'il sera moindre que celui qui les empêche de dormir, puisqu'ils des parasites assourdissant de façon effroyable les fruits des cultures.

Un tel système est d'ailleurs utilisé avec succès depuis quatre ans à Bagat. D'ailleurs, l'avantage supplémentaire des parois sans de servir d'abri contre la pluie aux usages des trottoirs rapides de part et d'autre de l'autoroute urbaine. Il est même envisagé d'y mettre des rampes à infra-rouges qui protégeront aussi du froid.

On comprend, bien sûr, le répitement de la municipalité de mettre trop tôt au courant la population d'une décision de cette importance ; cependant, une fois de plus, que les automobilistes ont gagné, que l'homme-claudeville totalement Thomme-arrivé-de-culture.

L'homme-claudeville rend de plus en plus les villes invivables à l'homme-arrivé-de-culture ; l'obscureté, c'est qu'il s'agit de même homme.

Mais, direz-vous, comment seront financés ces travaux ?

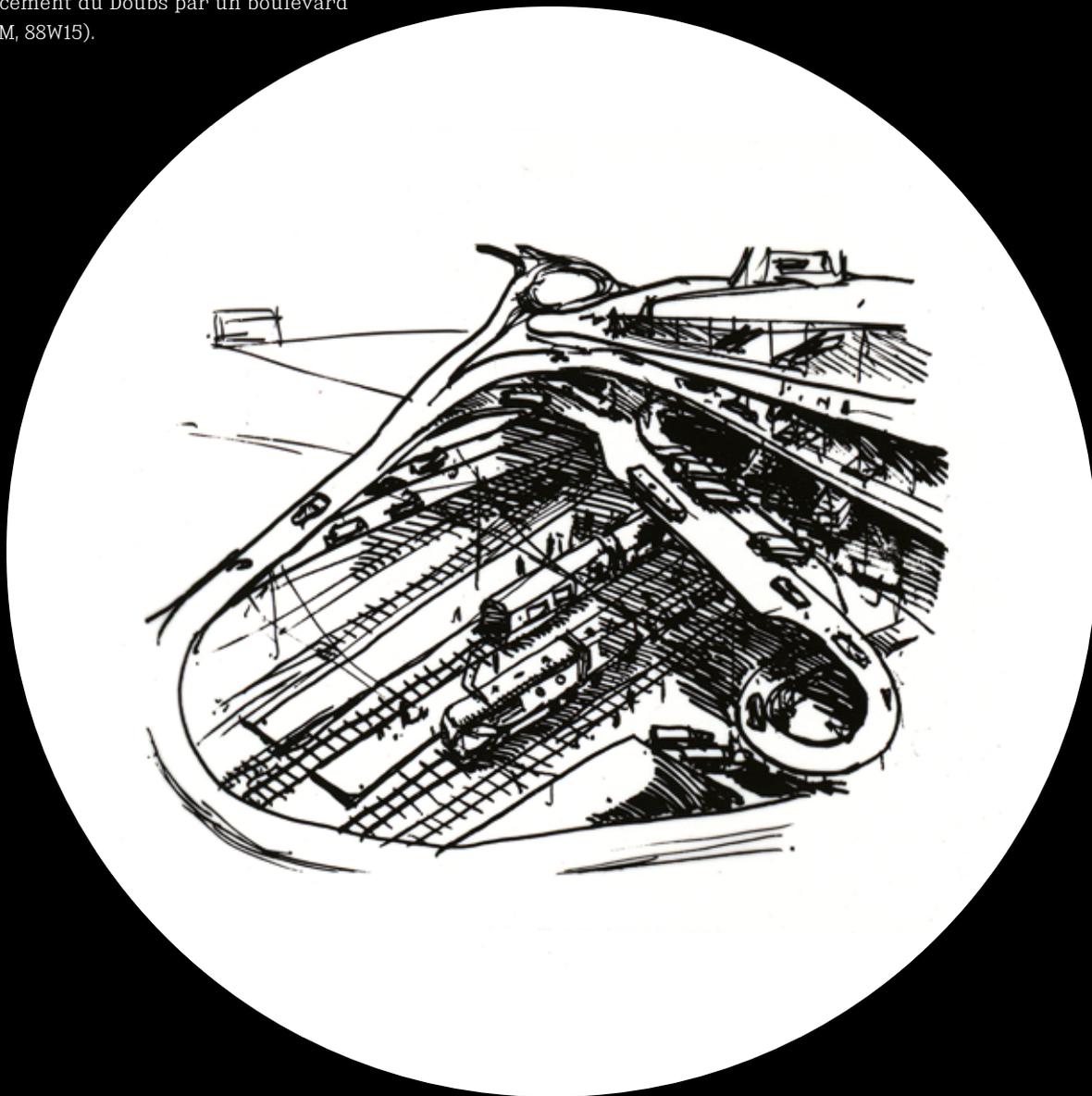
C'est la très grave question. Aucune subvention de l'État n'est envisagée pour cette opération. Les travaux de l'autoroute A 30 et de ses voies de raccordement ont engendré pour dix ans toutes les subventions possibles pour les travaux routiers.

Plusieurs solutions sont envisagées, mais aucune n'est encore choisie. C'est une des raisons du silence de la municipalité à cet égard.

- Voici les trois solutions :
- 1. augmentation de 10 p. cent des impôts locaux,
 - 2. taxe spéciale sur les automobilistes bésançons,
 - 3. taxe spéciale sur les poissons consommés le 1^{er} avril.

LE TELEGRAMME,

← Article du *Télégramme de Franche-Comté* du 1^{er} avril 1972, ironisant sur la démesure du projet de centre directionnel en annonçant le remplacement du Doubs par un boulevard urbain (AM, 88W15).



↑ Croquis réalisé dans le cadre du projet de centre directionnel (88W15).

II

Circuler dans la ville

Le pont de la République menant aux casernes Saint-Pierre et Lyautey à la fin des années 1960 (AM, 6Fi85). ↓



La volonté d'aligner les rues est omniprésente dans les projets d'urbanisme du XIX^e siècle. Besançon possède en effet une urbanisation héritée du Moyen-Âge : les rues sont étroites

et tortueuses et les maisons enchevêtrées les unes dans les autres. Les différents projets d'alignement vont donc avoir pour but de créer une urbanisation mieux maîtrisée et géométrique, sur le modèle du cardo romain.

II 1. Aligner et prolonger les rues

Aligner la rue de la Bibliothèque à tout prix (la Boucle, 1835)

Dans tous ces projets d'alignement, la rue de la Bibliothèque (dénommée ainsi depuis 1817, anciennement rue Saint-Maurice) a toujours représenté un défi, en raison de la présence de l'église Saint-Maurice qui crée une sorte de goulot d'étranglement. Le projet présenté ici, œuvre de l'architecte municipal Pierre Marnotte en 1835, est très original, puisqu'il propose de déplacer l'église en effectuant une rotation par rapport à son emplacement actuel (en bleu-vert sur le plan) et de la rebâtir en face de la bibliothèque municipale (en rose). Il suggère également d'aménager deux placettes en demi-cercles, l'une devant le nouvel emplacement de l'église, l'autre à l'entrée de la rue côté Grande Rue.

Lorsqu'on lit les annotations qui figurent sur ce plan, on peut être amusé mais aussi dubitatif de voir que Pierre Marnotte estime que « l'église pourrait être facilement démolie et reconstruite [...] sans une dépense considérable » tant ce chantier nous semble titanesque et onéreux. C'est d'ailleurs le point de vue du conseil municipal qui rejette cette proposition dans une délibération du 25 février 1835 : on envisage alors de supprimer purement et simplement l'église pour réaliser l'alignement de la rue et de conserver une placette face

à la bibliothèque. Mais une dernière annotation sur le plan et la lecture d'une délibération du conseil municipal du 22 juillet 1835 nous apprennent que ce projet remanié est également abandonné, en raison de l'opposition massive des paroissiens et des autorités ecclésiastiques à la suppression de l'église Saint-Maurice. La rue de la Bibliothèque conserve donc son alignement originel.

Archives municipales : 1D14, 1071.

Vu et approuvé en séance du Conseil municipal du 26 février 1835, seulement quant aux dispositions du nouvel alignement avec suppression de l'église St. Maurice, conformément aux observations émises sous la délibération du dit jour
 Le Président du Conseil.



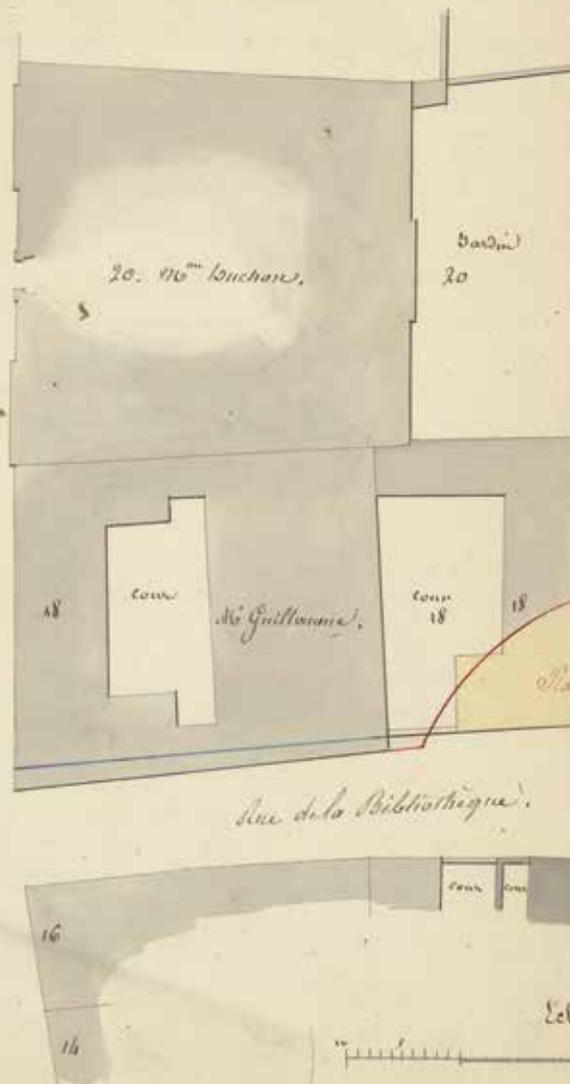
Vu de nouveau après enquête existante du Conseil Municipal du 22 juillet 1835 et abandonné par les motifs exprimés dans la délibération du dit jour qui laisse les choses sous l'empire de l'ordonnance Royale du 8 mars 1821.

Le Maire Président du Conseil.



N. A. Projet de rectification pour de la Bibliothèque et la transport à Besançon.

J. Archibald (est la ville)



Plan de déplacement de l'église Saint-Maurice par l'architecte Pierre Marnotte, 1821-1835 (AM, 1071).

Plan d'alignement de la Rue
de l'Eglise St. Maurice.

P. Maruotte & Co.



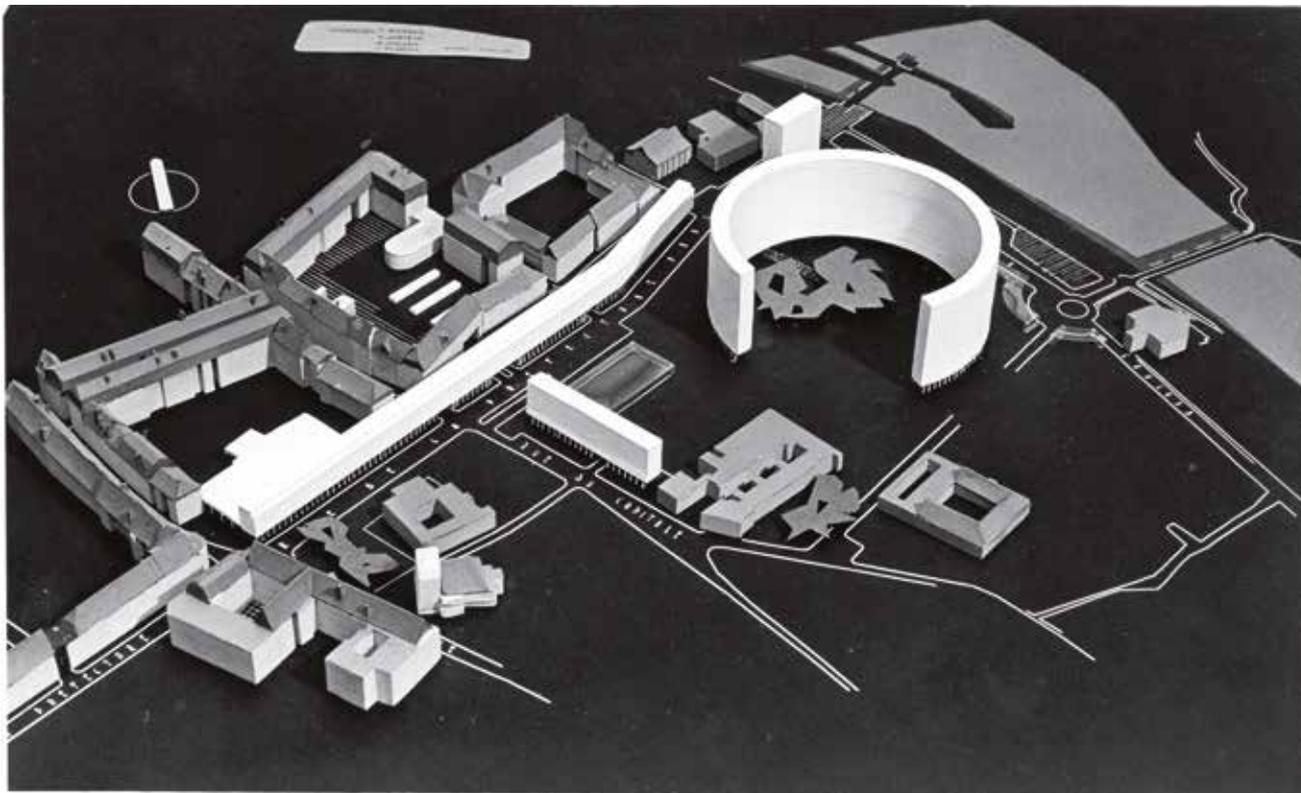
Relier la rue de la Préfecture à la rue Bersot (la Boucle, 1839-1957)

Percée en 1769, cette rue prend successivement des noms très variés : rue de Traverse, de l'Intendance, des Carmes, de la Fédération, Jean-Jacques Rousseau, Monsieur, de la Préfecture en 1830, du Président Wilson en 1918 et enfin de nouveau de la Préfecture en 1932. La percée d'une voie permettant de relier cette rue à la rue Bersot, évoquée si souvent au Conseil municipal depuis 1839, n'a jamais été réalisée. Les raisons principales justifiant cette opération d'urbanisme sont l'amélioration de la circulation, la création d'un nouvel axe de commerce et l'assainissement d'un quartier populaire. Au gré de legs d'habitations à la Ville et des plans d'aménagement successifs, la municipalité tente régulièrement de réaliser ce projet.

En 1927, dans le cadre de la réalisation du « Plan d'extension et d'embellissement de la ville », le Conseil municipal décide le percement de ce tronçon. Il est alors demandé au Préfet de déclarer le projet d'utilité publique. Sur instruction du Ministère, celui-ci ne donne son accord qu'au moment de l'homologation générale du plan d'extension en 1938. Or, à cette date, de plus en plus de conseillers municipaux s'élèvent contre ce projet très onéreux et mettent l'accent sur d'autres priorités : la construction d'un marché couvert et d'une maison pour personnes âgées, ainsi que le transfert des abattoirs. L'opération va alors avorter.

Une nouvelle occasion se profile en 1945. La Société Moderne pour le Commerce des Immeubles (SMCI) de Besançon souhaite percer cette voie, démolir 16 immeubles et en reconstruire de plus hauts pour permettre le relogement des commerçants et de certains locataires. Le plan exposé, daté du 11 décembre 1945, correspond à la mise en image de ce projet. L'opération ne doit rien coûter à la Ville qui doit néanmoins vendre deux immeubles et accepter une dérogation concernant la hauteur maximale des immeubles (réglementairement limitée à 16 mètres de hauteur alors que le projet en prévoit 20). Mais en 1950, les Services techniques de la Mairie refusent cette dérogation. L'ébauche est alors enterrée sans qu'aucun permis de construire ne soit déposé.

En 1957, le Comité Régional du Logement (CRL) conçoit un projet grandiose qui remodèle ce quartier. En prolongeant la rue de la Préfecture jusqu'à l'avenue Gaulard, il souhaite raser les maisons existantes sur une surface d'une dizaine d'hectares, y compris les casernes, pour y créer des centres commerciaux, des blocs d'habitations, d'énormes parkings et des espaces verts. Dans la partie droite de la rue prolongée, tout serait démoli excepté la bibliothèque municipale et la cité administrative. A la place des casernes de l'Armée, sortirait de terre un gigantesque immeuble circulaire de 150 mètres de diamètre abritant 900 logements HLM. Dans la partie gauche, serait édifié un grand

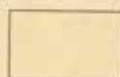


immeuble en copropriété avec derrière un centre commercial composé de magasins de luxe. Trop complexe, ce projet ne verra jamais le jour.

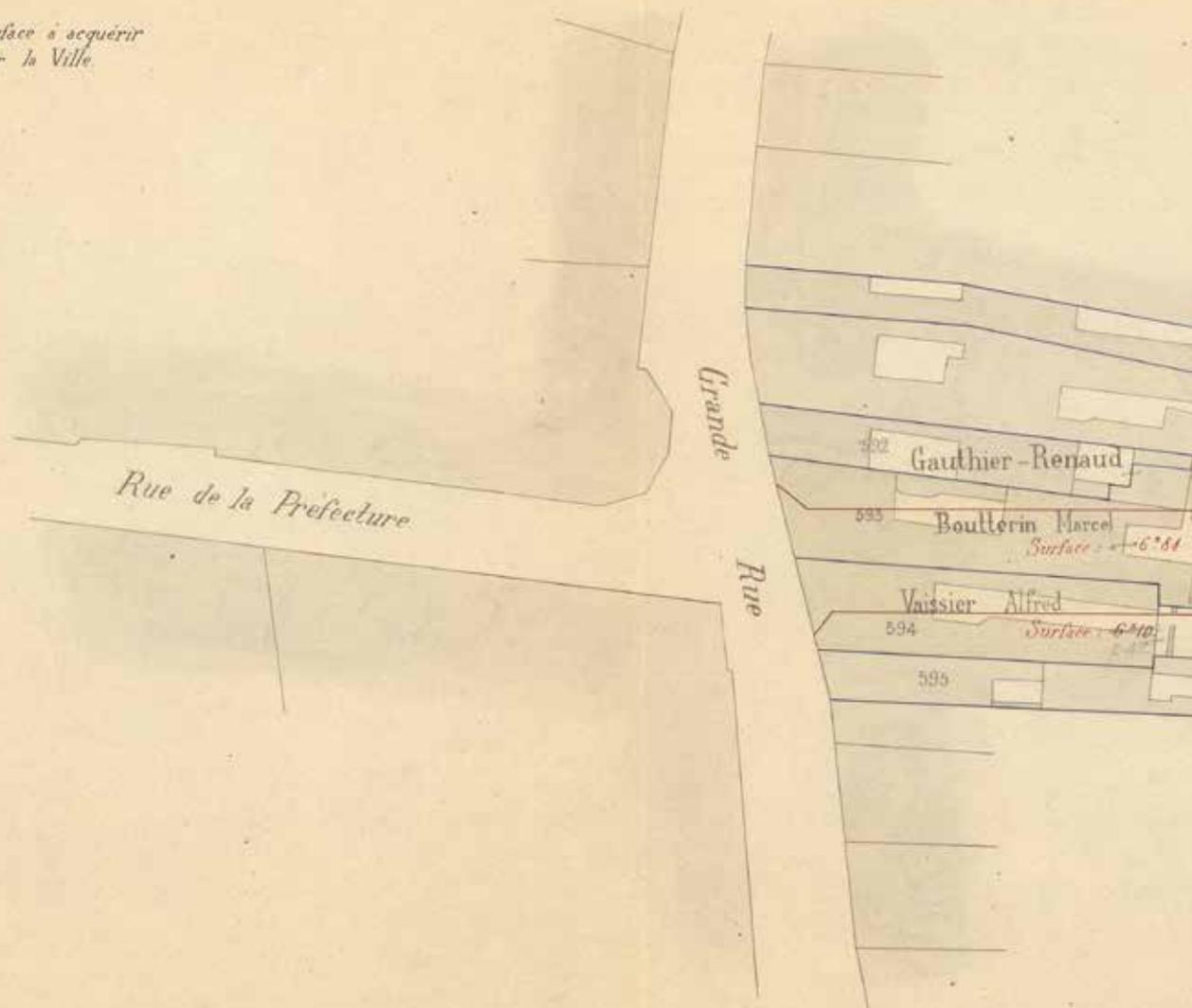
Coût, longueur des études urbanistiques, mécontentement des riverains et difficultés récurrentes d'aménager le centre-ville expliquent tous ces échecs.

Archives municipales : 354W158, 65W309.
Bibliographie : COTTALORDA Alain, Le prolongement de la rue de la Préfecture 1839-1976, dans *Besançon votre ville*, n° 13, janvier 1978.

↑ Maquette d'un projet immobilier en centre-ville par le Comité Régional du Logement, 1957 (AM, 354W158).

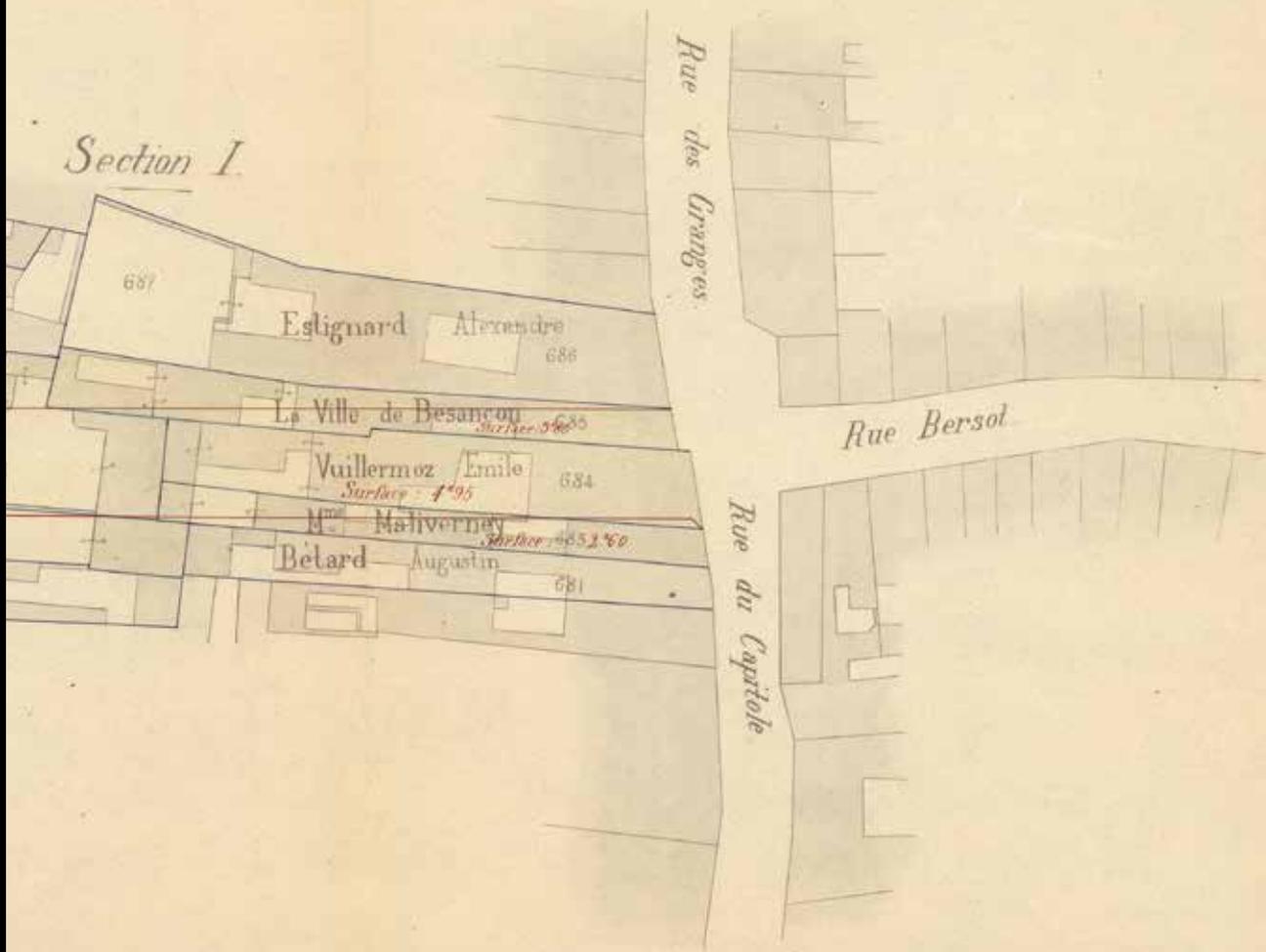


Surface à acquérir
par la Ville



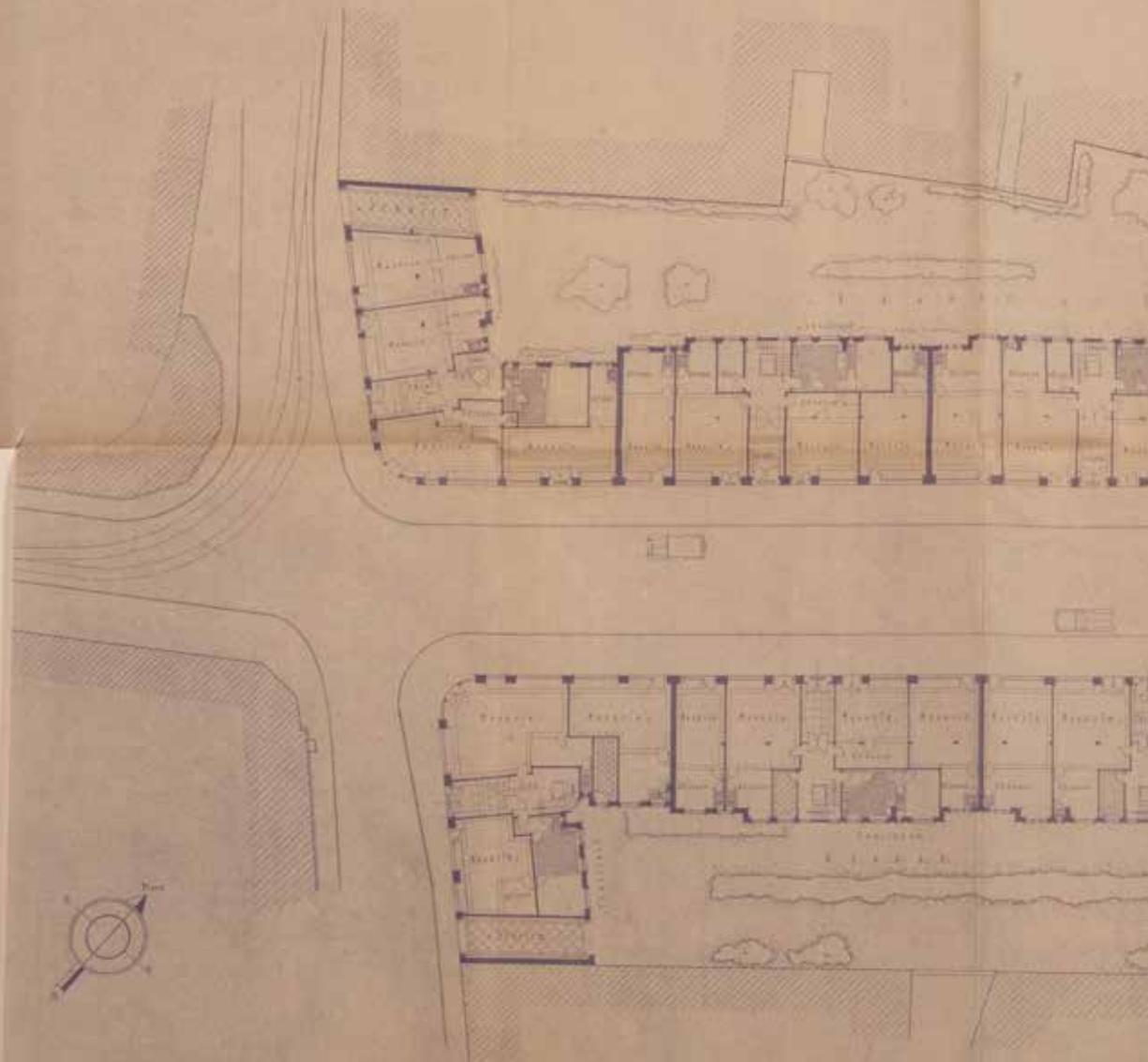
N° 71

Section I.



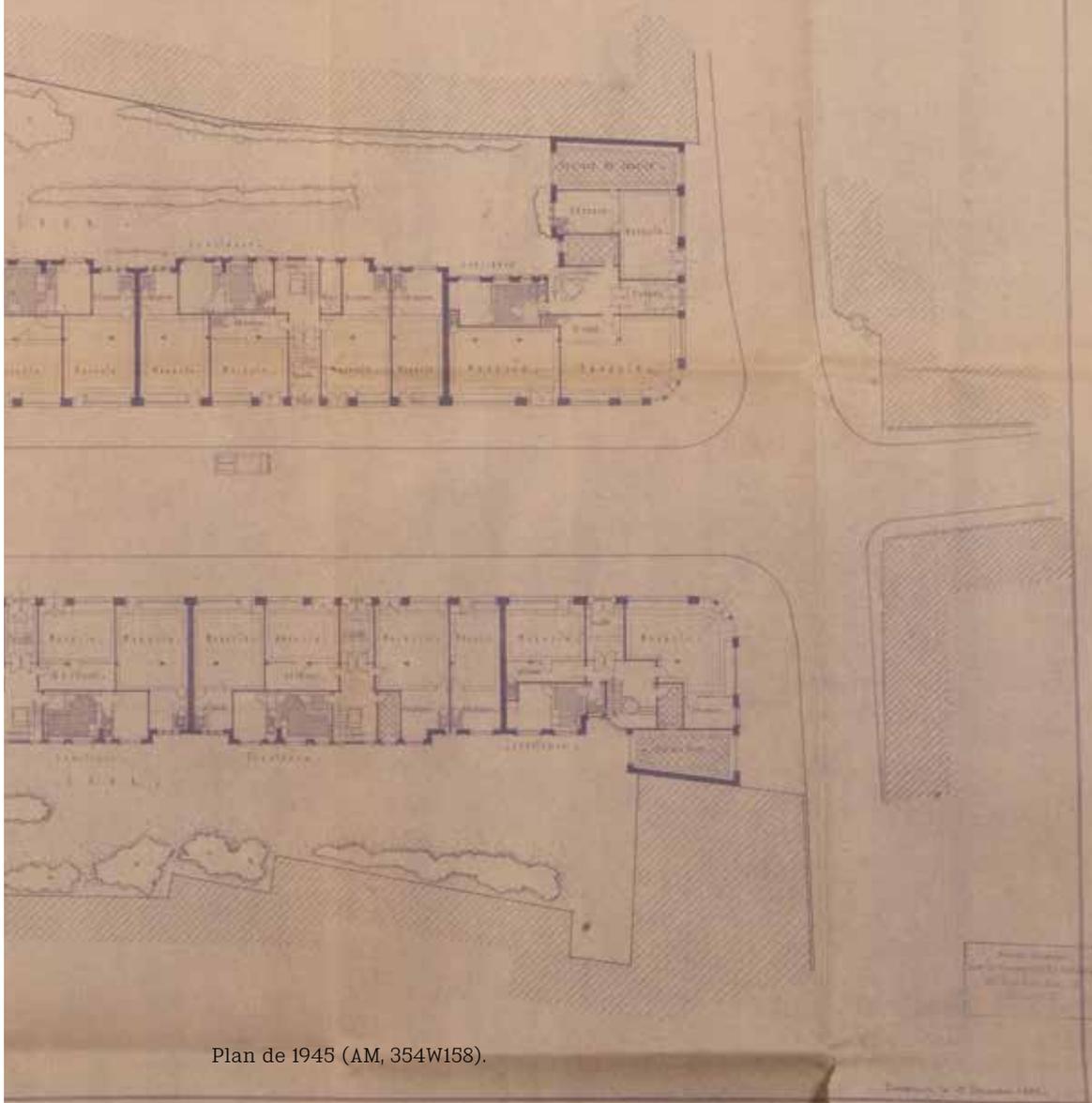
↑ Tracé du prolongement de la rue
de la Préfecture, 1927 (AM, 354W158).

PROJET D'UN GROUPE D'IMMEUBLES
DE LA PRÉFECTURE À BESANÇON - PLAN



SUR LE PROLONGEMENT DE LA RUE DU REZ-DE-CHAUSSÉE

ÉLÈVE DE GROS. D.M.



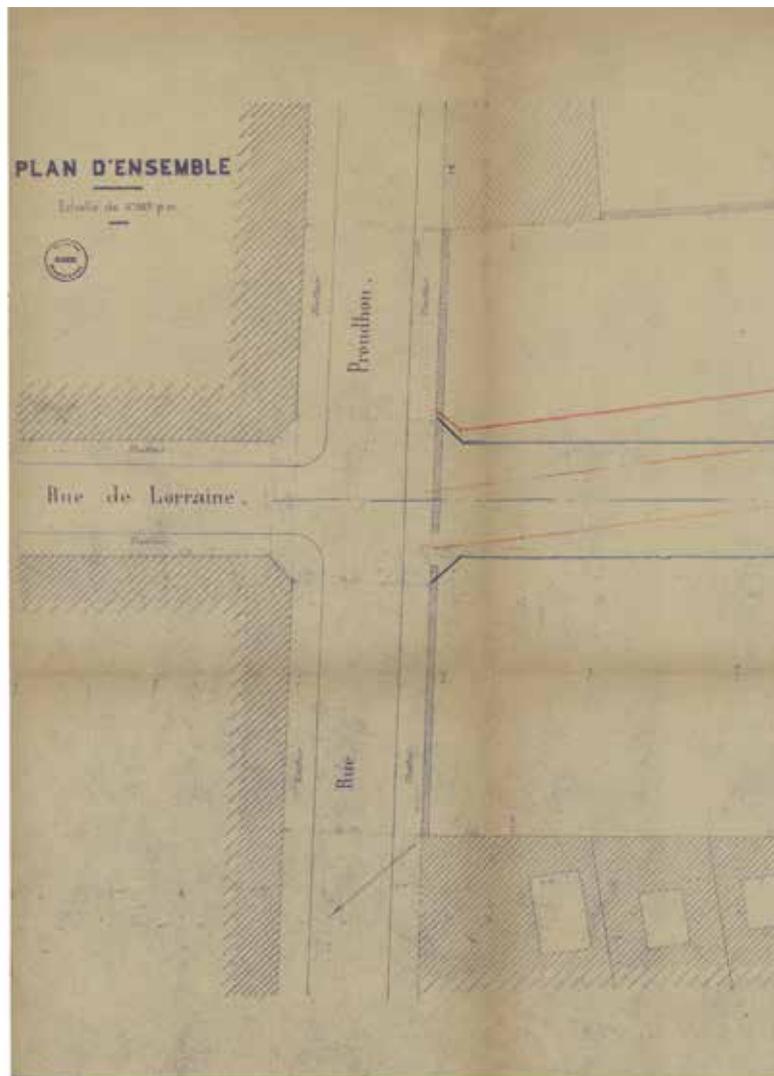
Plan de 1945 (AM, 354W158).

En passant par la rue de Lorraine (la Boucle, 1907-1973)

Construite à l'occasion de l'aménagement du quartier Saint-Amour et inaugurée en mars 1884, la rue de Lorraine permet de relier les rues Proudhon et du Clos-Saint-Paul (actuelle rue d'Alsace). On va chercher à prolonger cette rue dès 1907, afin de lui faire rejoindre la rue des Remparts Saint-Paul (actuelle avenue Gaulard). Le projet est abandonné en 1913 mais réapparaît en 1936 dans le cadre du plan d'ensemble d'extension et d'embellissement de Maurice Boutterin. S'ajoute à cette date un deuxième projet de prolongement de la rue, en direction de la rue des Granges.

Le plan présenté ci-contre propose deux versions du prolongement de la rue : la première (en bleu) est en continuité directe de la rue existante, la seconde (en rouge) est légèrement en biais afin de déboucher en face de la rue Moncey. L'objectif est de rendre la circulation plus facile, en désencombrant les axes principaux. La bonne réalisation du projet repose principalement sur l'acquisition du terrain situé face à la rue de Lorraine (appartenant à l'époque à la brasserie Gangloff) et sera une première fois remis en cause pour cette raison : jugeant l'offre de la Ville insatisfaisante, la brasserie vend le terrain à la Société des Transports Monts-Jura, qui envisage d'y construire une gare routière. La municipalité engage alors des discussions avec la Société des Transports Monts-Jura et parvient à un accord : la gare

routière sera construite, mais située de façon à pouvoir tout de même permettre le prolongement de la rue de Lorraine (qui entourerait la gare) : cette nouvelle mouture est visible sur le plan d'ensemble d'extension et d'embellissement de Maurice Boutterin,



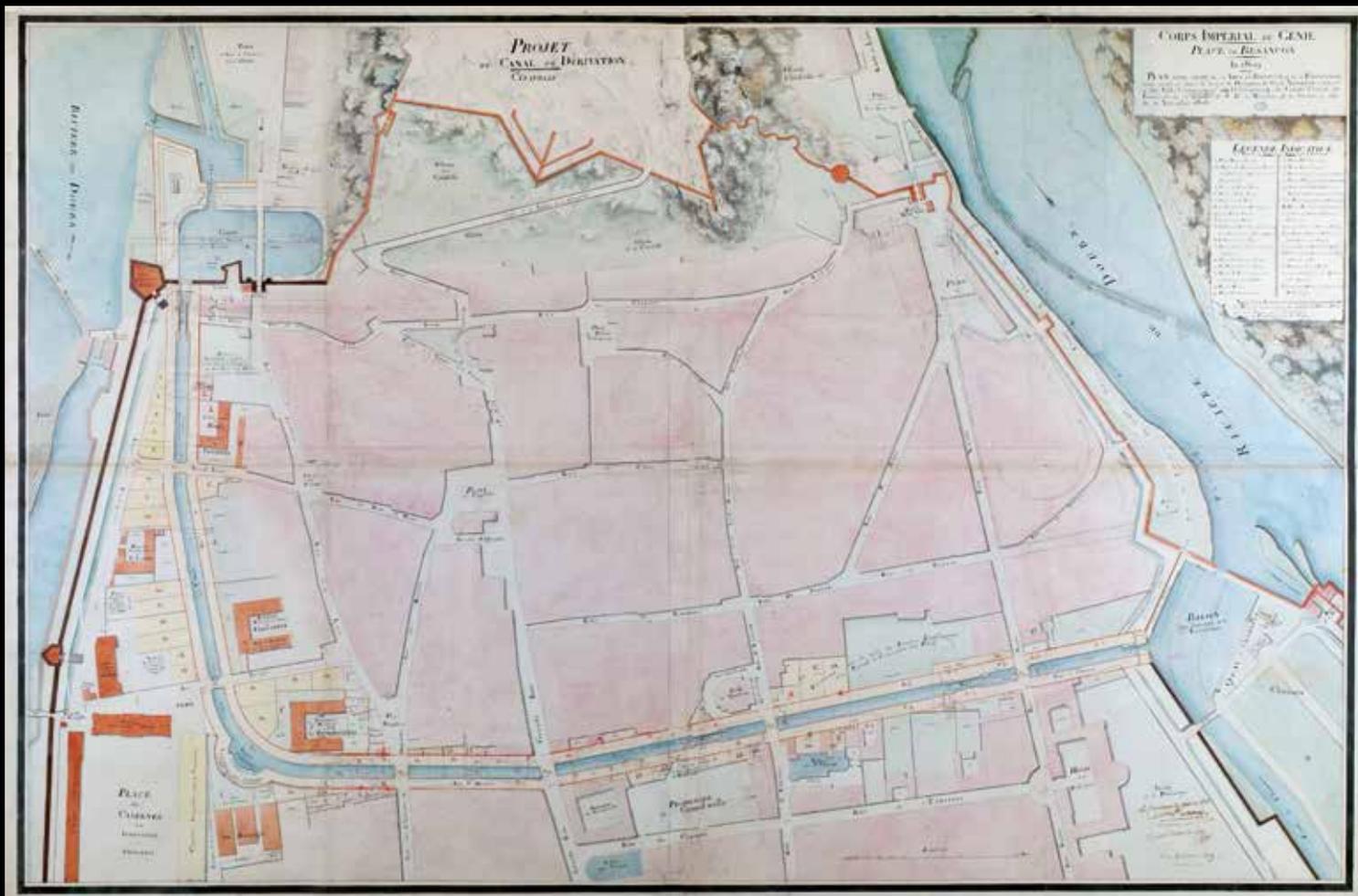
qui a contribué à l'aboutissement de ce compromis. Cependant, les coûts financiers engendrés par cette configuration sont jugés trop importants par la Ville, qui abandonne définitivement le projet en novembre 1937.

Le prolongement de la rue de Lorraine en direction de la rue des Granges ne voit donc pas le jour, contrairement à celui en direction de l'avenue Gaulard, réalisé en 1973.

Archives municipales : 10118, 354W138.



↑ Tracé du prolongement de la rue de Lorraine, 1937 (AM, 10118).



↑ Tracé du canal traversant la Boucle, 1809
(Archives départementales du Doubs, 12J38).

II 2. À pied, en bus ou en bateau

Située au cœur des échanges, la ville doit également être un espace dans lequel il est facile de se déplacer : très tôt, des réflexions sont ainsi engagées pour créer des voies de circulation permettant facilement de relier les quartiers et la Boucle.

Un canal de navigation fluviale au cœur de la Boucle (1809)

Au moment de la construction du canal du Rhône au Rhin entre 1784 et 1834, la traversée fluviale de Besançon pose de nombreux problèmes de navigation. Le faible tirant d'eau, la présence des ponts rendent la traversée de Besançon par la Boucle très problématique pour la plupart des embarcations.

Pour le passage de Besançon, Philippe Bertrand, directeur en chef du projet, préconise dès 1791 le percement d'un tunnel sous la Citadelle. Les autorités militaires y sont farouchement opposées : elles craignent une possible invasion de la ville par le tunnel. L'ennemi pourrait assécher la rivière autour de la Boucle, privant ainsi la ville de sa protection naturelle. L'adoption de cette solution est bloquée par les militaires pendant plus de 50 ans. Ce plan, conservé par les Archives départementales du Doubs (12J38), témoigne de cette crainte de l'armée. Daté de 1809, il présente un projet méconnu de canal qui traverserait la

Boucle presque en son milieu. Le plan a été exécuté par Moraz, capitaine du Génie. S'il avait été mené à bien, le centre de Besançon aurait été transformé de façon radicale : en lieu et place de l'actuelle rue de la Bibliothèque il y aurait un canal.

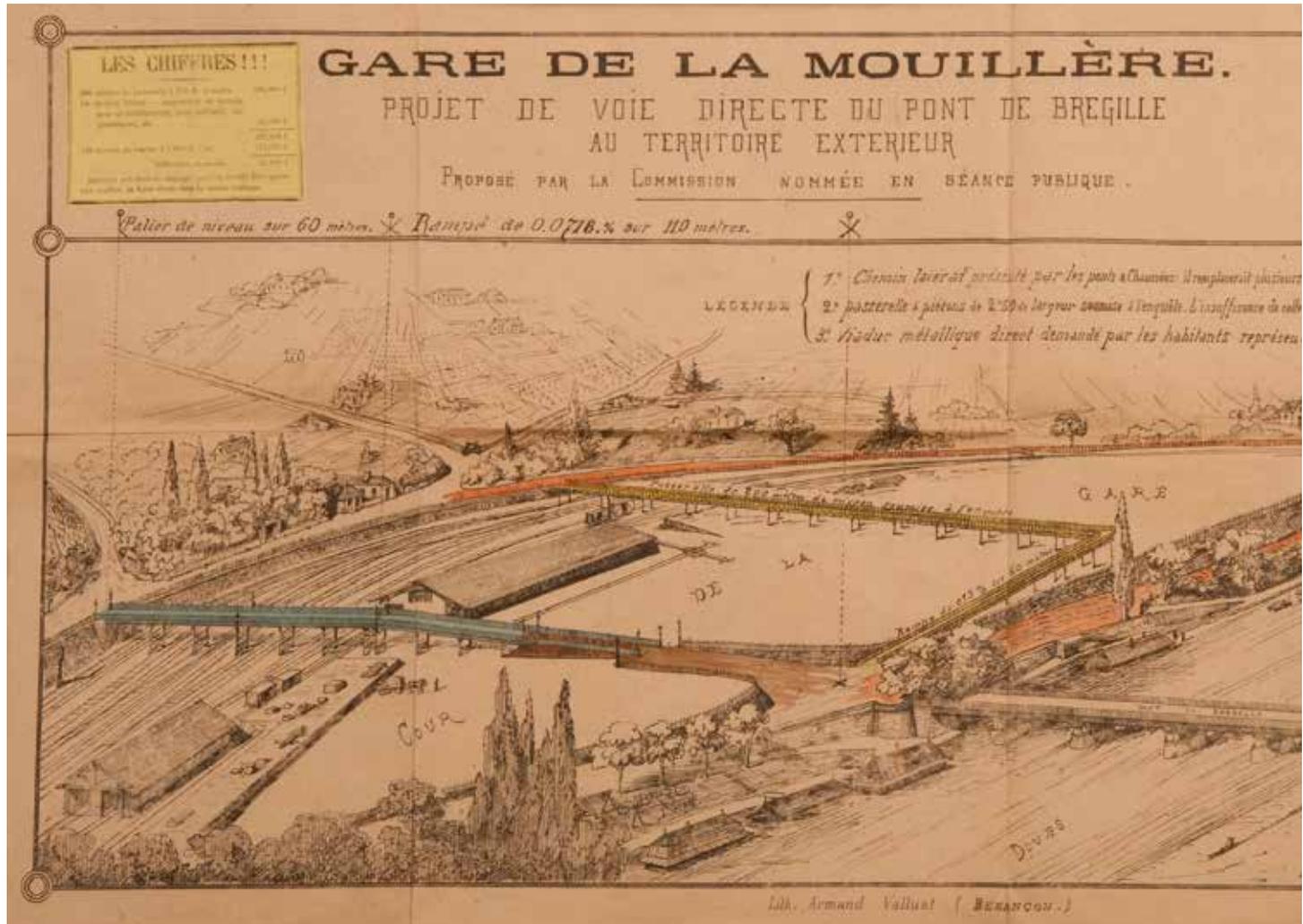
D'autres projets sont étudiés, en particulier le creusement d'un chenal de navigation autour de la Boucle. Mais ce passage navigable en lit de rivière reste délicat : il est difficile de maintenir un tirant d'eau suffisant pour naviguer autour de la Boucle en toute saison.

La solution du tunnel fluvial est tout de même celle qui sera retenue. Les travaux commencent en 1876 pour une mise en service en 1882.

Archives départementales du Doubs : 12J38.
Bibliographie : catalogue de l'exposition « Le long du canal entre Saône et Rhin », Archives départementales du Doubs et le Musée Comtois (juin-octobre 2001).

L'aménagement d'une passerelle piétonne à la gare de la Mouillère (1881-1882)

La nouvelle gare de la Mouillère est mise en service en 1884 avec la ligne de chemin de fer reliant Besançon au Locle en Suisse, via Morteau. Elle est construite en contrebas de la colline de Bregille, sur des plans de l'architecte Alfred Ducat.

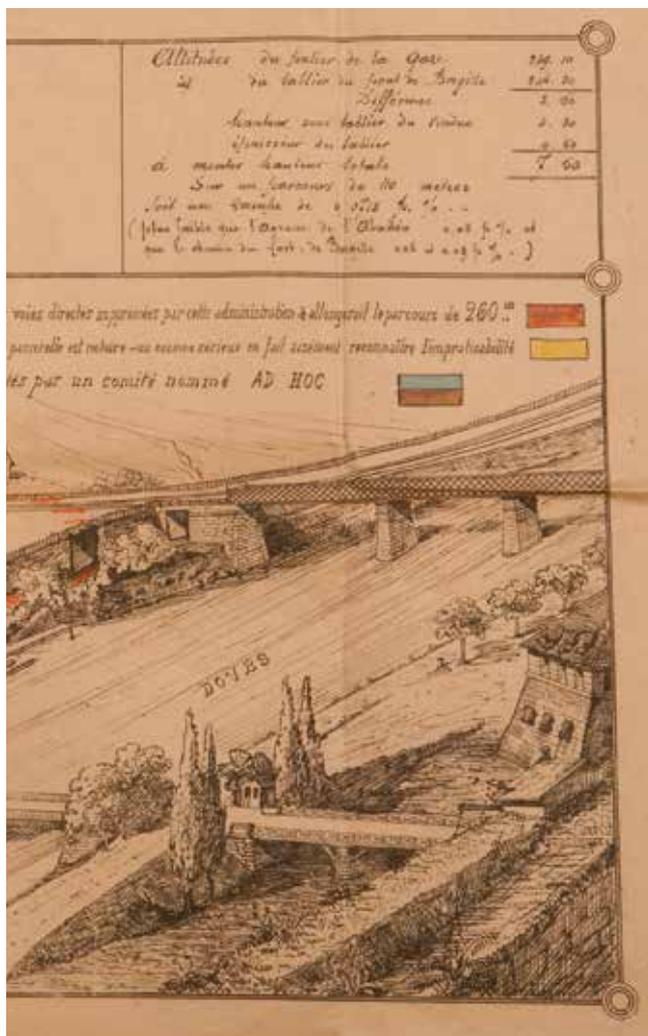


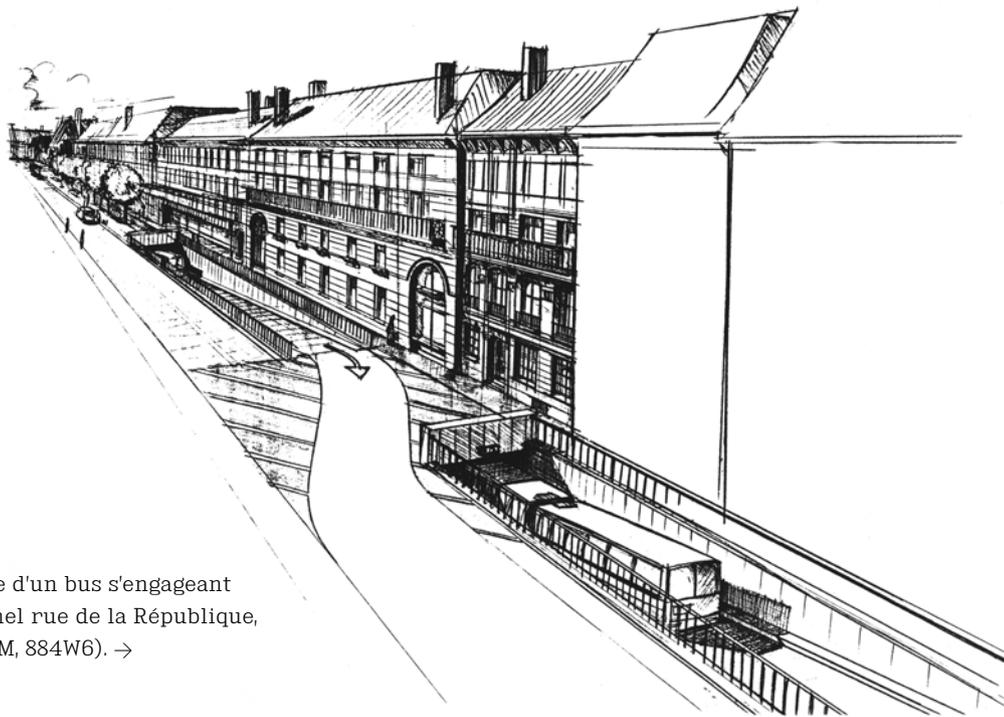
La voie ferrée mise en service coupe le passage des piétons entre le pont de Bregille et les quartiers de Bregille et de Beauregard. Dès 1880, avant même la construction de la gare, le conseil municipal, lors de sa séance du 31 juillet, aborde la question du raccordement

des chemins entre la ville et Bregille. L'ingénieur en chef du département déconseille un passage sous rail. D'une longueur d'au moins 60 mètres, le tunnel serait obscur, humide et difficile à entretenir. Un passage en surface est préconisé.

Ce plan non daté (entre 1881 et 1882) présente les trois solutions envisagées pour un éventuel passage aérien : un chemin latéral, proposé par les Ponts-et-Chaussées, peu coûteux mais qui allonge de 260 mètres le parcours des piétons (chiffré à 45 000 francs); une passerelle piétonne d'une largeur de 2,5 mètres et d'une longueur de 260 mètres, soumise à enquête publique, mais qui n'est pas considérée comme réalisable (227 000 francs), et un viaduc métallique direct, qui a la préférence des habitants du quartier (176 000 francs). L'abandon de ce projet de viaduc en 1882 (pour des raisons financières) provoque de véhémentes protestations, comme en témoignent les courriers des lecteurs publiés dans l'édition du 11 mai 1882 du journal *Démocratie franc-comtoise*.

Archives municipales : 2022.





Vue projetée d'un bus s'engageant dans le tunnel rue de la République, 1974-1979 (AM, 884W6). →

Des bus sous la place du 8 Septembre (la Boucle, 1974-1979)

Dans les années 1970, la logique du « tout voiture » domine dans les grandes villes de France. Besançon décide de prendre le contrepied de cette tendance en piétonnisant une partie de la Grande Rue en 1975. Le reste de l'hyper-centre reste accessible aux voitures, et plus particulièrement aux bus : presque toutes les lignes de transports en commun de la ville passent par la rue de la République, la place du 8 Septembre, la Grande Rue, la rue de la Préfecture, la rue des Martelots et la rue des Granges.

Cette circulation importante dans les principaux axes du centre-ville inquiète la municipalité qui va chercher

des solutions. Un rapport du CETUR (Centre d'Études des Transports Urbains, organisme national) daté de 1974 élabore trois scénarios : réfléchir à une modification profonde du réseau de transports en commun pour faire passer moins de bus dans l'hyper-centre ; percer une nouvelle rue reliant la rue Granvelle à la place du 8 Septembre pour désengorger la Grande Rue ; construire un tunnel pour la circulation des autobus sous la place du 8 Septembre.

Le CETUR retient la dernière solution, car elle permet de piétonniser entièrement la Grande Rue et la place du 8 Septembre, cœur du centre-ville historique, tout en conservant une desserte de qualité par les transports en commun.



Cette proposition débouche en décembre 1979 sur un projet du bureau parisien d'ingénieurs-conseils Coyne & Bellier : un tunnel routier souterrain long de 520 mètres et composé de deux files de circulation superposées reliant la rue de la République à la rue de la Préfecture. Les travaux, prévus pour durer deux ans, sont estimés à 23 millions de francs. Le rapport de présentation donne de nombreux détails sur ce projet, notamment sur la station souterraine de la place du 8 septembre : située à 13 mètres de profondeur, longue de 60 m et large de 12 m, elle est desservie par des escaliers fixes et des escalators et est répartie en 3 niveaux (deux niveaux de voies de bus et un niveau pour l'installation de commerces et de locaux techniques). Des difficultés sont cependant évoquées, comme le

↑ Vue projetée de la station de bus souterraine place du 8 Septembre, 1974-1979 (AM, 884W6).

coût des travaux, la suppression de plusieurs arrêts de bus du centre-ville, la difficulté à construire les trémies dans les rues les plus étroites (comme la rue de la République) ou encore l'importance de la déclivité des pentes (10 à 12 % selon les endroits).

Les raisons pour lesquelles ce projet n'a pas abouti ne sont pas connues, mais on peut légitimement supposer que le coût important et les difficultés de réalisation d'un tunnel sont en cause.

Archives municipales : 884W6.



Maquette du projet de tunnel
sous Micropolis, 1993 (AM, 9Fi5).



Un tunnel sous Micropolis (Planoise, 1990-1994)

Actuellement, la rocade Nord-Ouest de Besançon est la route qui permet de contourner la ville. Elle forme une demi-boucle depuis Ecole-Valentin au nord jusqu'à la route de Pontarlier au sud-est. La rocade se décompose en deux voies : celle des Montboucons (mise en service en 2003) allant d'Ecole-Valentin au nord à Micropolis/Planoise au sud, et celle des Mercureaux (ouverte à la circulation en juillet 2011) allant de Beure à La Vèze. Cet axe de communication a pour objectif d'améliorer la traversée de la ville par les véhicules de transit, mais aussi d'assurer une meilleure desserte des quartiers et des secteurs porteurs de l'avenir économique de l'agglomération, et plus prosaïquement de fluidifier le trafic.

La maquette présentée, qu'on suppose datée de 1993, constitue une variante du tracé proposé lors de la construction de la voie des Montboucons : elle prévoit un passage en tunnel sous le parc des expositions. Ce tracé n'a finalement pas été retenu pour des raisons financières, et la voie de circulation actuelle passe entre Micropolis et le quartier de Planoise.

Archives municipales : 9Fi5, 354W383, 462W26, 594W2.

II 3. Une nouvelle entrée de ville par le pont de la République (1959-1986)

À la fin des années 1950, le projet de réorganisation du secteur allant de la rue de la République à la rue Bersot est de nouveau d'actualité. Construites de part et d'autre de la rue de la République au XVIII^e siècle, les casernes Saint-Pierre et Lyautey, encore utilisées par les militaires qui en sont propriétaires, vont être libérées ; la Ville entend en profiter pour repenser la circulation et établir des aires de stationnement, détruire les logements insalubres et les remplacer par des habitations plus nombreuses et plus saines. Il s'agit de soigner l'esthétique de cette entrée de ville dans la Boucle par le pont de la République.

En 1957, suite à des échanges entre la Ville et les autorités militaires, la SMCI (Société Moderne pour le Commerce des Immeubles) soumet à la municipalité un projet de construction d'un immeuble à usage d'habitation à l'emplacement des casernes qui seraient alors entièrement détruites. Les immeubles donnant du côté de la rue d'Alsace seraient de 7 étages ; ceux sur les avenues Cusenier et Gaulard de 11 étages. Un ensemble immobilier d'une telle ampleur offrirait ainsi un nombre conséquent de nouveaux logements au cœur de la Boucle, mais le projet n'aura pas de suite.

Vue aérienne de l'entrée de ville rue de la République dans les années 1980 (AM, 6Fi85). ↓



Au cours de sa séance du 27 octobre 1961, le Conseil municipal valide la décision de principe d'achat par la Ville des casernes Saint-Pierre et Lyautey. Trois ans plus tard, un nouveau projet de réaménagement voit le jour. En 1964, les services du Rectorat prévoient de déménager et de s'y installer. Des plans sont alors dressés. Les services administratifs s'installeraient de part et d'autre de la chaussée et une passerelle aérienne permettrait la communication piétonne entre les deux anciennes casernes entièrement réaménagées. Des arbres seraient plantés sur un terre-plein central délimitant deux voies de circulation le long du Doubs. Ce scénario est rapidement abandonné.

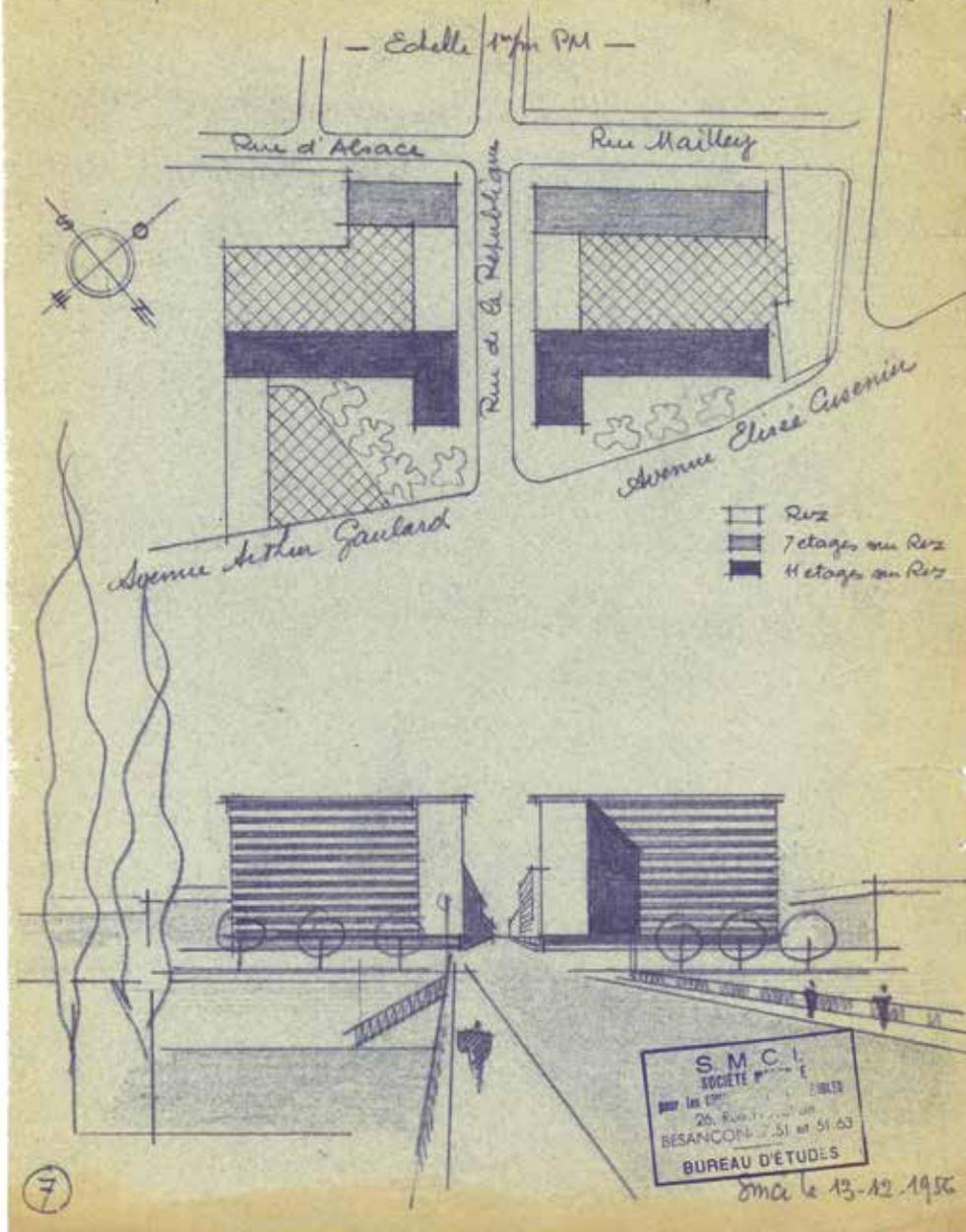
Dès l'année suivante, la réflexion autour de la réutilisation des casernes se prolonge. En 1969, la municipalité organise un concours d'architecture : il s'agit, certes, de réfléchir à l'avenir de ces anciens bâtiments militaires, mais également de repenser plus globalement l'entrée de ville par le pont de la République. Cet ensemble occupe une position privilégiée de tête de pont et assure la liaison entre la ville ancienne et des quartiers résidentiels (immeuble Le Président), touristiques (la Mouillère) et commerciaux (place Flore). Dès lors, il s'agit pour les architectes de faire des propositions pour construire ce qui sera amené à être, comme le précise le règlement du concours, le « nouveau centre tertiaire de Besançon », « un ensemble vivant » qui regrouperaient commerces, bureaux, appartements et parkings.

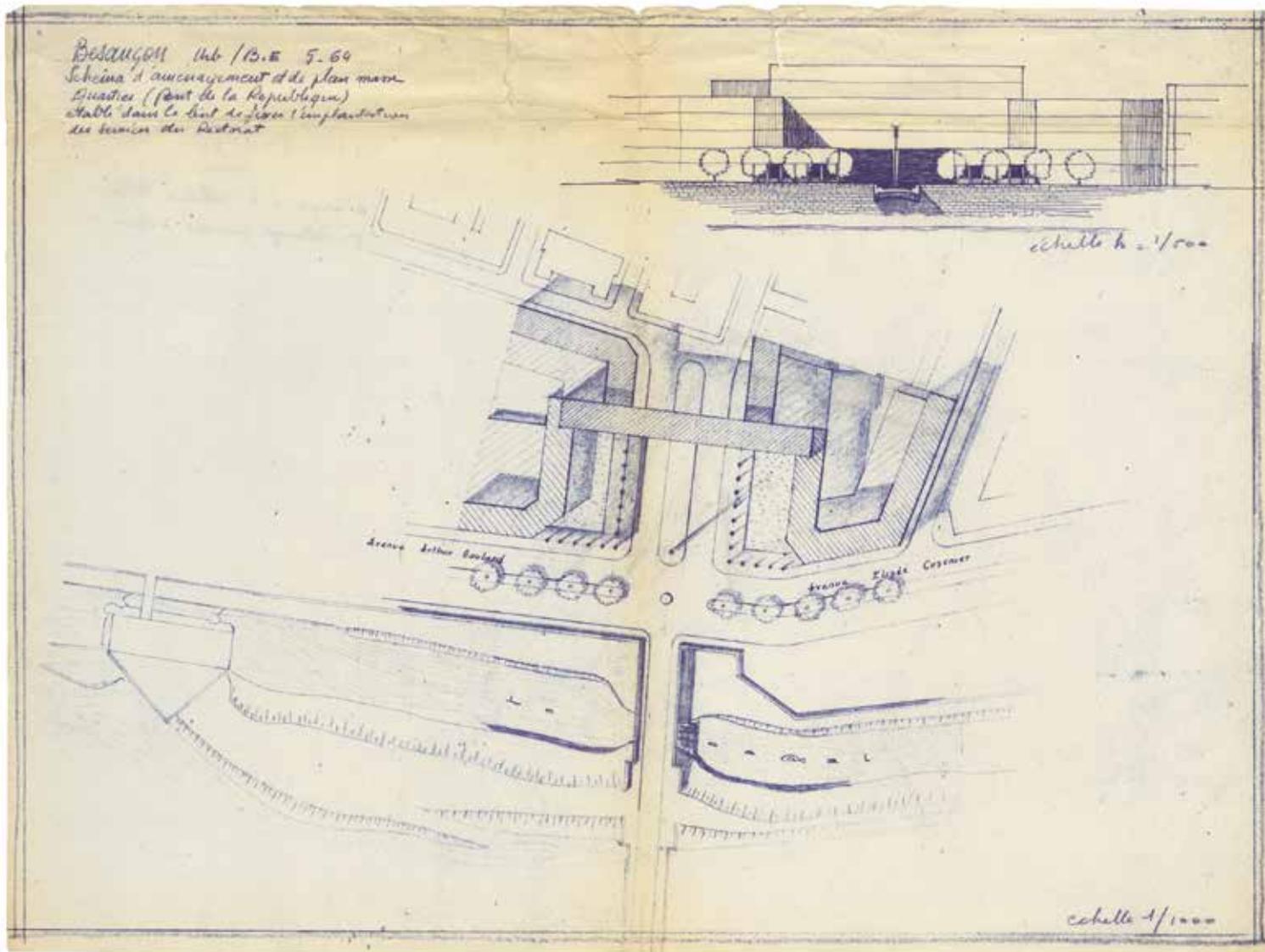
Le jury du concours présélectionne trois projets qui remodelent, à des degrés différents, l'entrée de ville par le pont de la République. C'est sans aucun doute le projet de Monsieur Barrès qui modifie le plus en profondeur la physionomie de cette entrée de ville. Il propose en effet de supprimer l'entrée de ville par la rue de la République et de redistribuer les axes de circulation : c'est désormais par la rue de Lorraine et la rue Gambetta qu'on pénétrera au cœur de la Boucle. Non seulement les deux propriétés militaires sont vouées à être démolies, mais des bâtiments d'habitation de 5 niveaux seraient construits à la place pour créer un front continu d'immeubles le long du Doubs, faisant complètement disparaître la continuité qui existait auparavant entre le pont de la République et la rue du même nom.

Aucun de ces projets n'est véritablement réalisé. Au tout début des années 1970, la caserne Saint-Pierre est intégralement détruite et est érigé à sa place l'actuel centre Saint-Pierre (inauguré par le maire R. Schwint en 1977). On choisit en revanche de conserver les bâtiments de la caserne Lyautey qui font l'objet de travaux et sont rebaptisés Centre culturel Pierre Bayle : en 1986, la médiathèque est inaugurée dans ces locaux qui accueillent aussi le Centre Régional d'Information pour la Jeunesse (CRIJ).

Archives municipales : 6Fi85, 46W44, 46W66, 46W70, 88W106, 345W140, 345W141.

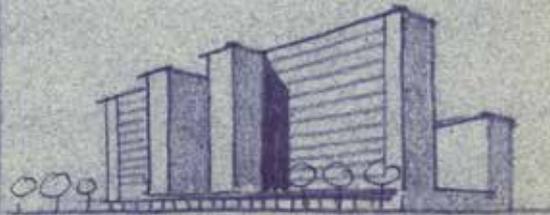
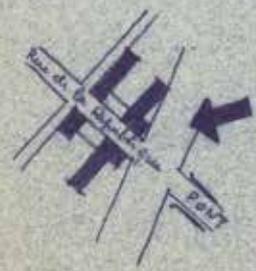
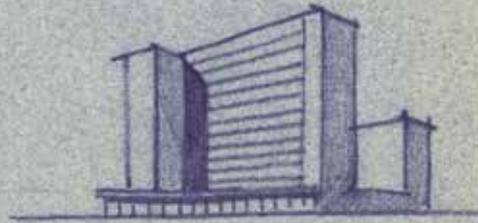
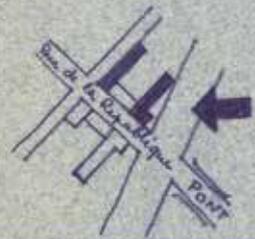
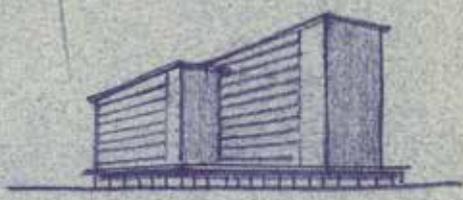
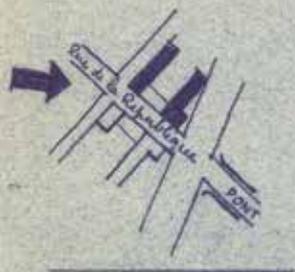
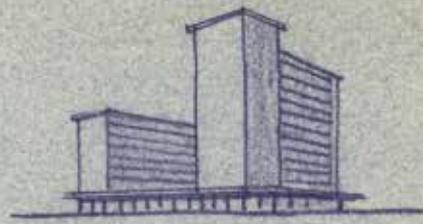
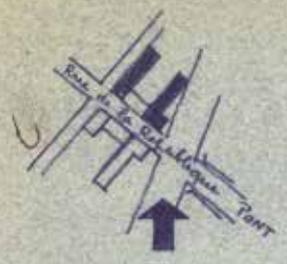
46114
 Avant-Project de Masse et de Sabarit d'Immeubles en
 Copropriété - Rue de la République - Besançon





← ↑ Deux projets de réaménagement des casernes
 Lyautey et Saint-Pierre : à gauche, destruction des
 casernes et remplacement par des immeubles
 d'habitation, ci-dessus installation des services du
 rectorat et construction d'une passerelle les reliant,
 1957 et 1964 (AM, 46W4).

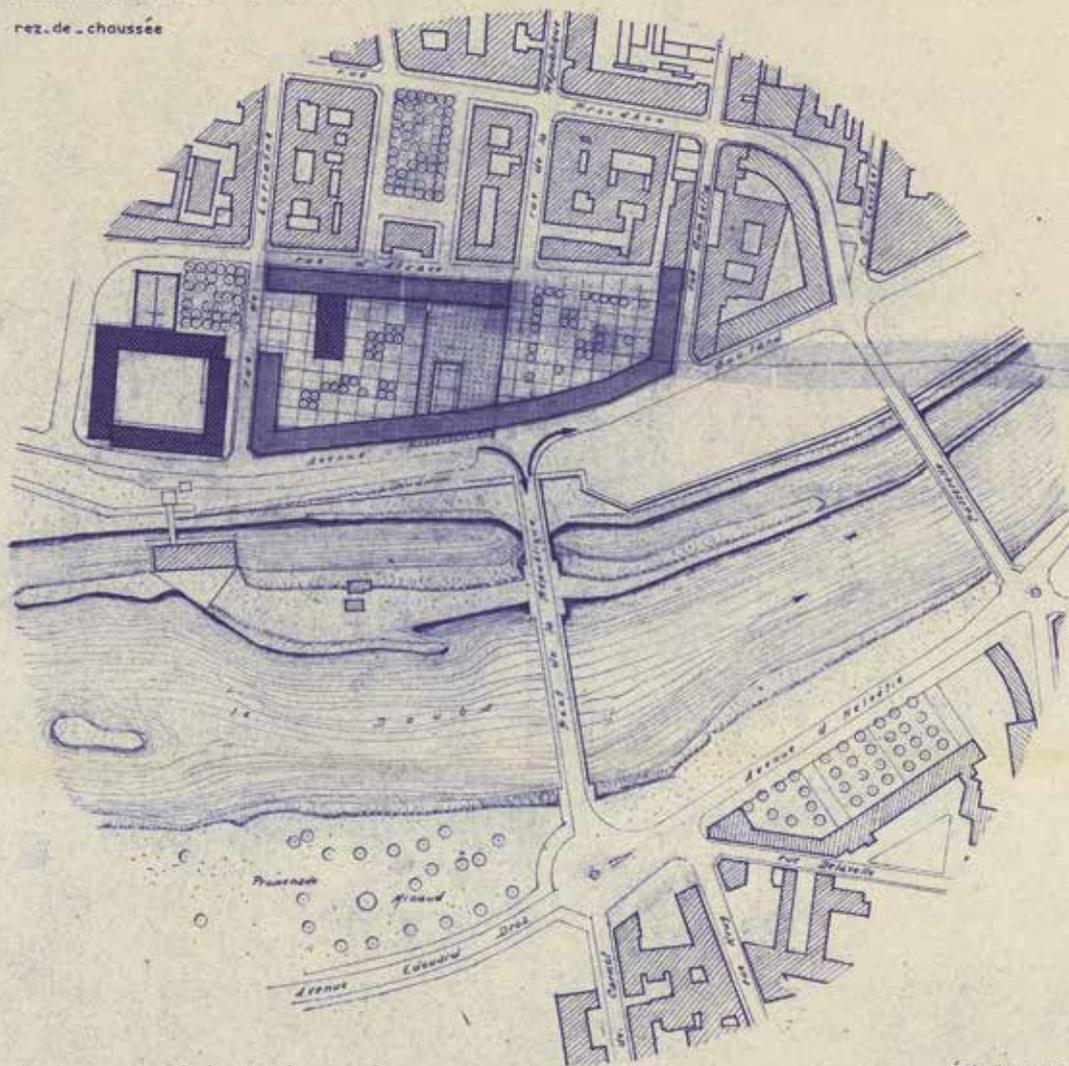
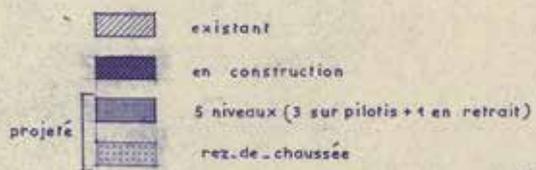
46W4



angles de vue

S. M. C. I.
 SOCIÉTÉ ANONYME
 100, rue de la République
 COIN DE LA RUE DE LA RÉPUBLIQUE
 BUREAU D'ÉTUDES

7



↑ Aménagement de la tête de pont de la République, 1966-1967 (AM, 46W4).
 ← Projet de construction d'immeubles d'habitation, 1957 (AM, 46W4).

échelle: 1/2.000

III

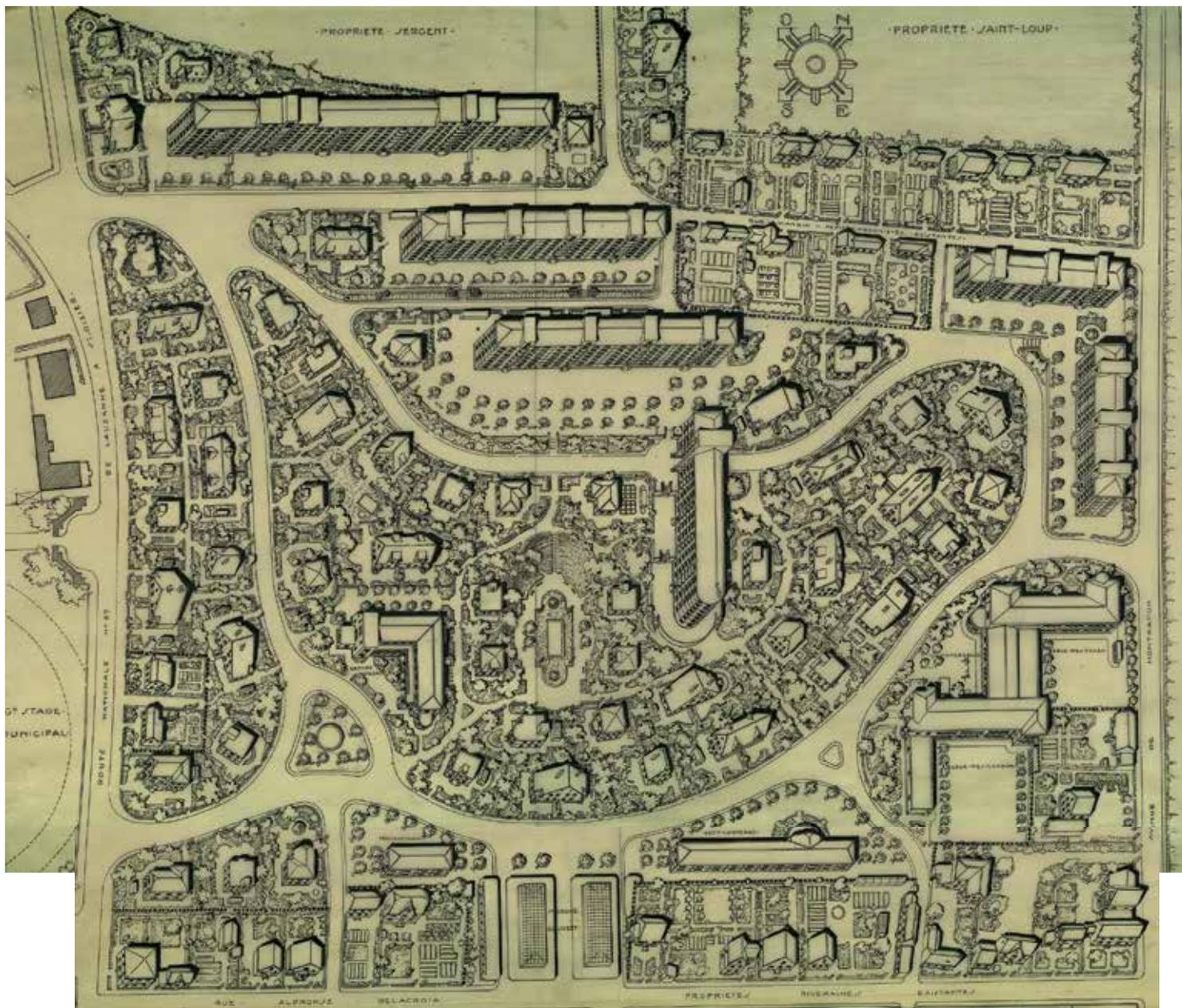
Habiter la ville

Après la Seconde Guerre mondiale, les autorités municipales engagent des réflexions profondes sur le nombre de logements disponibles et la qualité de cet habitat parfois très ancien. L'enjeu majeur est très pragmatique : il s'agit de répondre à la très forte croissance démographique (rappelons que la population de Besançon double entre 1945 et 1975 atteignant plus de 120 000 habitants au début des années 1970). Il apparaît dès lors nécessaire, non seulement de construire de nouveaux logements pour les familles bisontines mais également de réhabiliter des îlots d'immeubles entiers pour améliorer la qualité de vie des habitants.

III 1. Construire de nouveaux logements et lutter contre l'insalubrité

a. Une cité-jardin à Montrapon pour répondre à la pénurie de logements (1951-1952)

Dès le début des années 1920, la question de la crise du logement est cruciale à Besançon comme dans le reste de la France : non seulement, les logements manquent mais le prix des loyers est très élevé. Pour répondre à ce besoin urgent en matière de logement, la municipalité se lance dans la création de cités-jardins sur le territoire communal, sur le modèle de la cité du Chemin Vert à Reims qui offre, depuis 1922, plus de 600 logements aux familles ouvrières rémoises : équipements publics et logements individuels s'articulent dans un paysage dans lequel les espaces verts ont une place centrale. En avril 1924, le service de la Voirie organise une visite à travers Besançon des différents terrains envisagés pour construire ces nouvelles



↑ Projet de cité-jardin à Montrapon par Maurice Boutterin, 1951 (AM, 354W135).

cités ouvrières. À partir des relevés de terrain, on indique alors en rouge, sur le plan Delavelle de 1883, les huit emplacements possibles.

Située dans le quartier Saint-Ferjeux, la cité-jardin Jean Jaurès est la première opération de ce type à voir le jour à Besançon. Un concours d'envergure nationale est organisé en 1924 et c'est sous la conduite d'un architecte de Reims (Edmond Fanjat) que la cité Jean Jaurès est construite entre 1925 et 1928. Elle va susciter tous les enthousiasmes et devenir un modèle local de référence pendant plusieurs décennies.

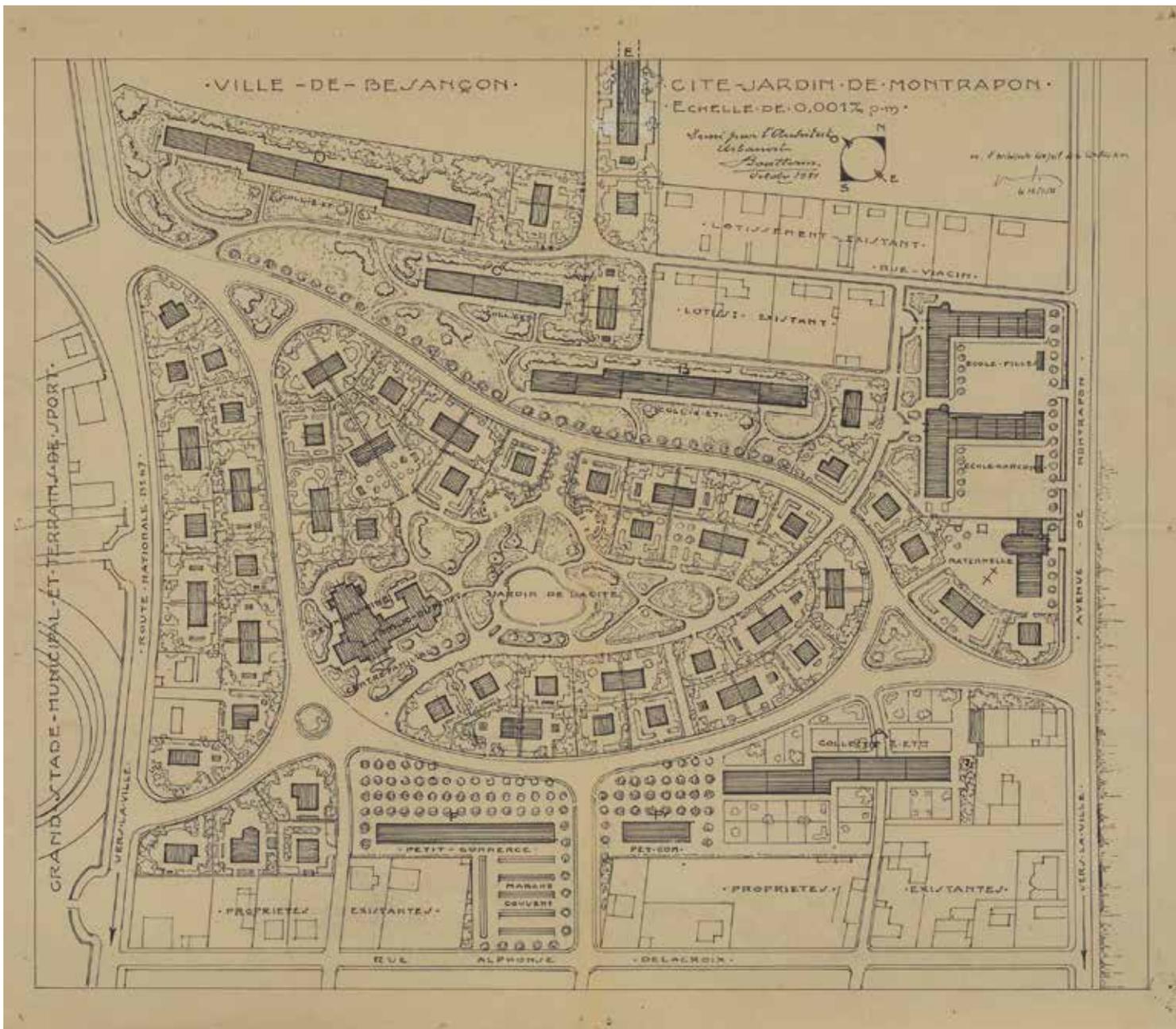
Après la Seconde Guerre mondiale, la crise du logement perdure et d'autres projets vont éclore. Seule une clientèle aisée profite des immeubles cossus construits dans les années 1950 par la Société Moderne pour le Commerce des Immeubles (SMCI) dans le quartier de la Mouillère, place Flore ou rue Delavelle. Un rapport daté de 1953 dresse un état du logement à Besançon et précise que le programme de « première urgence doit être en faveur des ouvriers et petits fonctionnaires ».

C'est dans cette perspective que la municipalité achète plusieurs terrains dans le quartier de Montrapon au début des années 1950 : le projet, déjà ancien, d'une cité-jardin est ainsi relancé. Le 13 mars 1951, la Ville devient propriétaire d'un vaste terrain de plus de 9 hectares. Elle confie alors à l'architecte Maurice Boutterin la

réalisation d'un plan d'ensemble pour l'édification de la future cité-jardin.

Le 23 juillet 1951, ce dernier présente dans un rapport à la municipalité son projet qui « viendra compléter le quartier de Montrapon, en pleine extension, très aéré, bien orienté, pas trop éloigné du centre-ville ». Ce rapport est accompagné de deux plans-calque.

La future cité-jardin est délimitée au nord-est par l'avenue de Montrapon, au nord-ouest par la rue Viancin, au sud-est par les propriétés existantes qui bordent la rue Alphonse Delacroix et enfin au sud-ouest par la route nationale n°67 de Besançon à Gray (l'actuelle avenue Léo Lagrange). Trois entrées principales sont prévues : l'une sur l'avenue de Montrapon et deux autres sur la route nationale n°67. À l'intérieur de la cité, une voie dessert des entrées secondaires. Des chemins réservés aux piétons permettent de circuler entre les îlots et de rejoindre, au centre, le jardin destiné à « l'agrément et [au] repos des usagers et des enfants ». Maurice Boutterin évoque même pour l'ensemble de la cité « un chauffage central unique », sans détailler plus cet aspect du projet. Chaque îlot contiendra des maisons individuelles, isolées ou mitoyennes, avec pour chacune une entrée indépendante et un petit jardin privé.



↑ Autre version du projet de cité-jardin à Montrapon par Maurice Boutterin, 1911 (AM, 354W135).

C'est à proximité de l'entrée principale, sur la route de Gray, que se situe la « partie commune et active » de la cité : un petit marché (rue Alphonse Delacroix), des petits commerces, un centre familial avec un bureau de renseignements sociaux, un centre de consultation et de soins médicaux d'urgence, une bibliothèque et un cinéma. Sur l'avenue de Montrapon, un groupe scolaire permettra d'accueillir plus de 450 élèves. Les bâtiments destinés aux habitations collectives trouvent leur place dans la partie supérieure de la cité-jardin. Ce projet prend donc en compte et fait la part belle aux enjeux sociaux d'une population peu aisée.

Ce plan dressé en juillet 1951 est extrêmement précieux car il constitue la seule trace d'une des versions d'un projet qui ne sera jamais réalisé sous cette forme. Pressée par l'urgence des besoins en matière de logement, la municipalité adopte rapidement la version du plan présenté par Maurice Boutterin en décembre 1951, en dépit des nombreuses réserves que le projet suscite. En février 1952, la commission Urbanisme de la Ville est avisée que ce plan ne peut pas être approuvé par l'État : la mission de Maurice Boutterin est ainsi terminée. Le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme propose alors un nouvel architecte, Louis Aublet, qui sera à l'origine d'un nouveau projet à partir du mois de février 1952. Proposant des constructions plus denses et davantage de logements collectifs, ce nouveau

projet sera accepté et les bâtiments réalisés.

Archives municipales : 4Q9, 2T6, 12W11, 88W132, 354W135.
Bibliographie : *Cités, cités-jardins, une histoire européenne : actes du colloque de Toulouse des 18 et 19 novembre 1993*, Groupe de recherches Production de la ville et patrimoine des Écoles d'architecture de Toulouse et Bordeaux, Talence, la Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 1996, 262 p. ; *Les cités jardins de Saint-Ferjeux : une cité dans la ville*, exposition réalisée par le Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement (CAUE) du Doubs et Habitat 25, Besançon, Habitat 25-CAUE, 1995, 20 p.

Plan de la cité-jardin de Montrapon telle qu'elle a été finalement réalisée, années 1950 (AM, 354W135). →

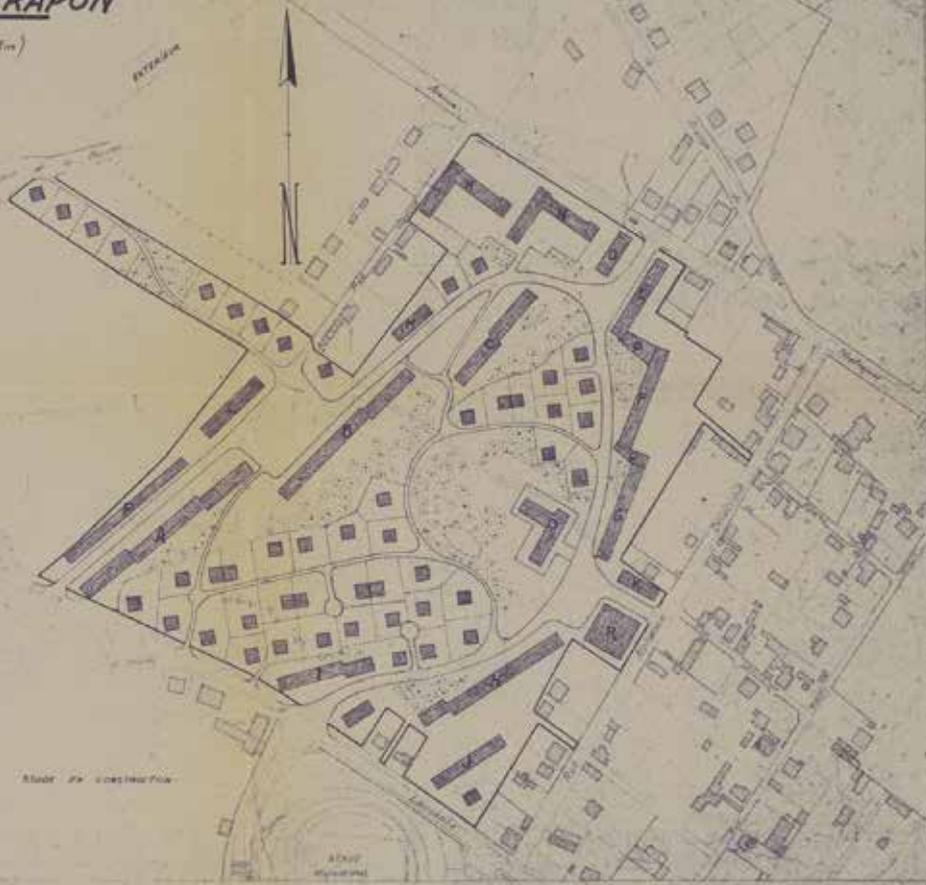
VILLE DE BESANÇON

CITÉ JARDIN DE MONTRAPON

ÉCHELLE 1/2.000^e (1" pour 8m)

15 LIGNEMENTS COLLECTIFS (100 logements) - 100 parcelles individuelles

A 22 logements	B 40 logements	N 10 logements
C 20	I 20	X 1000 m ²
D 10	J 10	O 1000 m ²
E 10	K 10	P 1000 m ²
F 10	L 10	Q 1000 m ²





↑ Vue aérienne du quartier Battant dans les années 1980 (AM, 6Fi46).

b. Repenser l'habitat dans le quartier Battant (1962-1964)

Le quartier Battant dispose d'une urbanisation très ancienne et particulièrement dense. Le système de cours et d'arrière-cours participe à l'enchevêtrement de l'habitat. Au début du XX^e siècle, le quartier est très dégradé et insalubre : on va tenter de résoudre le problème en envisageant des plans de restauration, essentiellement basés sur la destruction des bâtiments les plus insalubres et une circulation plus aisée. Le plan d'ensemble d'extension et d'embellissement proposé par Boutterin en 1938 propose ainsi la création de nombreuses rues traversant le quartier et l'aménagement d'une ou plusieurs cours dans chaque îlot d'habitation. Ce projet s'inscrit typiquement dans l'esprit hygiéniste de l'époque.

En avril 1962, l'architecte Maurice Novarina, par ailleurs concepteur du quartier de Planoise, propose un projet encore plus ambitieux pour Battant : la majorité des constructions du quartier seraient détruites pour aménager des espaces verts et avoir un habitat plus aéré et droit (le système des cours et arrière-cours disparaît). Seuls subsisteraient les bâtiments situés de part et d'autre de la rue Battant et le long des quais. Novarina envisage également de nouveaux aménagements de voirie, afin de relier plus facilement le quartier au centre-ville mais aussi à l'avenue Siffert : construction d'une rue nouvelle parallèle à la rue Battant

(cela était déjà envisagé par Boutterin), prolongement de la rue Richebourg et réalisation d'une voie longeant tout le haut du quartier Battant pour rejoindre plus directement l'avenue Siffert.

En août 1962, la loi Malraux est votée : elle encourage la restauration et la mise en valeur de centres urbains anciens par la création de secteurs sauvegardés et l'élaboration de plans de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) aux règles d'urbanisme et d'aménagement strictes. Immédiatement après l'entrée en vigueur de cette loi, un nouveau projet de rénovation du quartier Battant est proposé par l'architecte Jean-Pierre Paquet. La création d'un secteur sauvegardé est envisagée et on adopte une démarche complètement opposée à la proposition de Maurice Novarina : la majeure partie des constructions du quartier sont désormais destinées à être conservées.

Le quartier Battant (ainsi que le quai Vauban) sont officiellement érigés en secteur sauvegardé deux ans plus tard, par arrêté ministériel du 31 décembre 1964.

Archives municipales : 14Fi2, 46W19.

BESANÇON

BATTANT

RENOVATION

RES JABOEUF NOVARINA
ERT ARCHITECTES D.P.L.G.

LE 11 AVRIL 1962 ECHELLE : 1/2000

T N°2





← Plan de réaménagement
du quartier Battant, 1962
(AM, 14Fi2).



↑ 1914-1915 (BME, fonds Boutterin, Yb99).

III 2. Aménager de nouveaux équipements

Habiter la ville, c'est aussi, du point de vue des Bisontins, profiter d'une variété d'équipements culturels, touristiques et sportifs à disposition des habitants et des visiteurs de passage : de nombreux projets urbanistiques témoignent ainsi du souci de la municipalité de faire de Besançon une ville où il fait bon vivre et dans laquelle il est plaisant de séjourner.

a. Tourisme et rayonnement

Un pavillon du tourisme à la pointe de la modernité (Mouillère, 1914-1915)

Besançon a toujours cherché à développer le tourisme dans sa ville et sa région, notamment par l'intermédiaire de son Syndicat d'Initiative, ancêtre de l'actuel Office de Tourisme. Situé dans des locaux trop exigus de l'actuelle rue Mégevand, le Syndicat entreprend dès 1914 la construction d'un grand « pavillon du tourisme », afin de pouvoir accueillir et renseigner dignement les touristes de passage dans la ville. Le Conseil municipal donne son approbation le 11 décembre 1915, en attribuant des subventions et la jouissance du terrain demandé. Ce pavillon du tourisme sera situé avantageusement à côté du rond-

point du casino : à l'entrée principale de la ville, proche des deux gares de chemin de fer, à côté des bains salins et du casino. Il représentera pour les touristes le point de départ de leurs sorties, où ils pourront déposer leur bicyclette ou leur bagage à main, recharger leur appareil photographique, faire leur correspondance ou leur lecture quotidienne et utiliser si besoin un téléphone.

L'architecte bisontin Maurice Boutterin met ce projet sur papier : il imagine un édifice centré sur un vaste hall ovale (13x8 mètres), recouvert d'une coupole et décoré de peintures. Les services proposés sont notamment : un bureau de renseignements, 2 guichets de la compagnie de trains des PLM, des consignes pour les bagages et des vestiaires, un bureau de tabac et de journaux, un grand salon réservé aux réunions qui pourrait être utilisé pour des concerts. Au sous-sol se situent un salon de coiffure pour dames, un autre pour hommes et des sièges pour cireurs de chaussures.

Les priorités nécessitées par la Première Guerre mondiale enterrent lentement mais progressivement ce projet.

Archives municipales : 3R13.

Bibliothèque municipale de Besançon : fonds Boutterin : Yb99.

Bibliographie : *80^e anniversaire de la création du Syndicat d'initiative de Besançon : Journée inaugurale du Pavillon du tourisme, 23 novembre 1969*, Besançon, Eblé, 1969, 12 p. ; *L'Illustré*, journal, n°318, juin 1928, p. 2960-2961.

Un centre international d'affaires aux Prés-de-Vaux (1990-1994)

L'usine de soierie du comte Hilaire de Chardonnet, ouverte dans le quartier des Prés-de-Vaux en 1892, a été rachetée par Rhodiacéta (filiale de Rhône-Poulenc) en 1954, avant de définitivement fermer en juin 1982, date à laquelle elle embauchait encore environ 610 personnes. Depuis, le site est une friche industrielle en quête de reconversion.

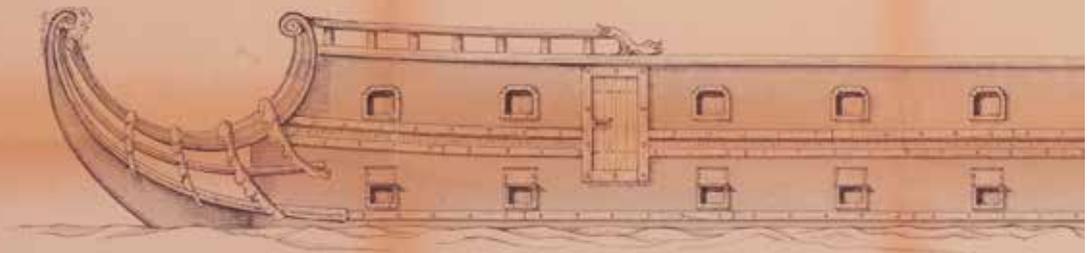
En 1990, la position centrale en Europe du département intéresse deux investisseurs et promoteurs suisses : Christiane Loiseau et Augusto Giancesini. Ayant déjà réalisé d'autres opérations immobilières en Suisse et en France, ils présentent à la municipalité leur projet d'implantation d'un centre international d'affaires unique au monde dénommé « Besançon Business Trading Center (BTC) ». Ce centre de 150 000 m² embauchera 2000 employés et comprendra notamment : un « trading center » avec de nombreuses entreprises, dont certaines suisses de luxe, spécialisées dans le cuir, l'horlogerie-bijouterie, l'optique, les télécommunications et l'informatique ; un « shopping center » avec une centaine de commerces spécialisés dans la mode, la parfumerie, la décoration intérieure et la bijouterie ; un ensemble hôtels-restaurants ; un hélicoptère sur la toiture, ouvert au public, permettant de desservir l'aéroport de Bâle-Mulhouse et éventuellement celui de Genève. Les

travaux commenceront début 1992 pour une ouverture fin 1994. Les collectivités locales, très favorables à ce projet, construiront des infrastructures de communication en conséquence. Un pont au-dessus du Doubs pour relier les Prés-de-Vaux au tunnel sous la citadelle est même envisagé. Environ les 2/3 de l'ex-usine (un terrain de 4 hectares) sont achetés dès le 6 février 1991.

Le projet s'arrête cependant rapidement, la justice bisontine condamnant des malversations financières intervenues suite à l'achat de ce terrain. Depuis 1994, la propriété de la Rhodia se trouve entre les mains d'un liquidateur. Vingt ans plus tard, en décembre 2014, la justice autorise la Ville de Besançon à racheter la friche industrielle pour l'euro symbolique.

Archives municipales : 474W27.

Bibliographie : *Besançon en 100 dates*, Saint-Avertin, Sutton, 2015, 126 p.



BUREAU D'ÉTUDE
L'INTERPRÈTE DU PASSÉ
CONCEPTEUR

HENRY AIGAN

TEL. 23 84 21 71 -
Télécopieur 23 84 20 94

PROJET D'UN HOTEL PROPRIÉTAIRE DENIS

Un grand bateau-hôtel sur le Doubs (Mouillère, 1993)

En février 1993, un bureau d'étude de Haute-Marne propose à la mairie de Besançon d'installer un bateau-hôtel sur le Doubs. Il s'agit au départ d'un projet de reconstruction à l'identique d'un vaisseau royal du XVIII^e siècle. Long de 40 mètres, ce navire compte deux niveaux permettant d'installer 18 cabines tout confort. Conçu par Henry Algan, il serait amarré à proximité de l'Office du tourisme.

Consulté par les services de l'Urbanisme, l'architecte des Bâtiments de France suggère de reconstruire plutôt un bateau à vapeur, en hommage à Jouffroy d'Abbans. Le projet reste sans suite.

Archives municipales : 456W458.



HERPEUX ECH:1/50

N°1

VILLE DE BESANCON

PROJET DE PARC DES SPORTS

ECHELLE DE 0.002 P.M.

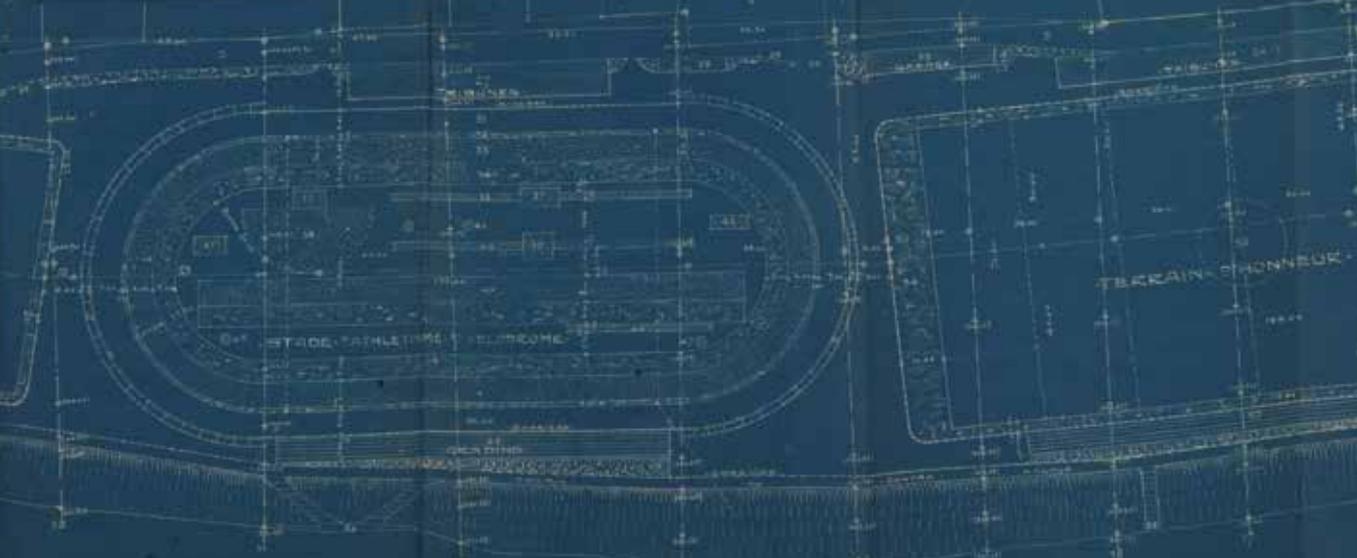
LEGENDE

- PROJET DE PARC DES SPORTS
- PROJET DE PARC DES SPORTS

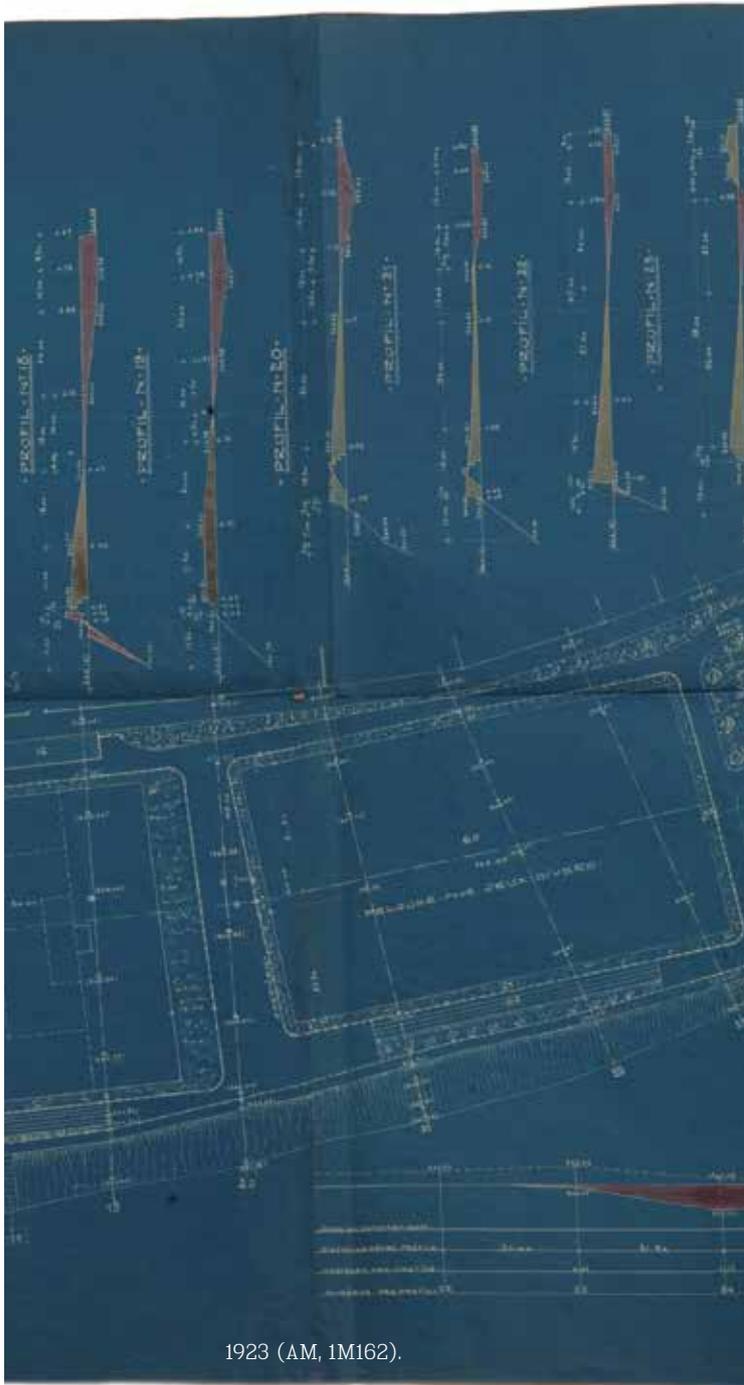
PROJET DE PARC DES SPORTS
MAY 1921



Mauné



LE DOUBS (FRANCE)



1923 (AM, 1M162).

b. Sport

Un « parc des sports » aux Prés-de-Vaux (1923)

Après la Première Guerre mondiale, Besançon possède de nombreux clubs sportifs. Chacun s'entraîne dans des installations rudimentaires et dispersées dans toute la ville. La municipalité, soutenue par plusieurs dirigeants de clubs bisontins, envisage alors de construire un grand stade municipal. Parmi les emplacements proposés, les Prés-de-Vaux reviennent souvent : la situation du site, en dehors du centre-ville et proposant de vastes espaces non construits, semble idéale.

Ce projet ressemble assez à celui proposé par Maurice Boutterin et Édouard Redont en 1910. Daté de 1923, il est l'œuvre de l'architecte bisontin Alphonse Burcey, agissant pour le compte de la Société Anonyme du Parc des sports de Besançon. C'est un projet particulièrement ambitieux, car composé d'une patinoire, un stade, un terrain d'honneur, deux terrains de jeux, quatre courts de tennis et deux terrains de basket-ball. Petit détail amusant : des infrastructures réservées aux dames sont envisagées. Le devis final s'élève à 825 500 francs.

Les différents projets de complexes sportifs aux Prés-de-Vaux sont régulièrement abandonnés pour deux raisons importantes : l'éloignement du site par rapport au centre-ville (et donc la difficulté à attirer les sportifs

et les athlètes) et surtout les risques importants d'inondation du site situé en bordure du Doubs. Il faut attendre les années 1930 pour que le projet d'un grand stade municipal se concrétise enfin, avec le stade de la Gibelotte (actuel stade Léo Lagrange) conçu par l'architecte Charles Bouhana et inauguré les 8 et 9 juillet 1939.

Archives municipales : 1M162.

Une piscine sur les bords du Doubs (Canot, 1935)

Les plans de cet imposant et somptueux projet de piscine couverte sont l'œuvre de l'architecte André Boucton (1891-1977). On lui doit notamment à Besançon l'école d'horlogerie, mais aussi le bâtiment connu sous le nom du Building, rue Proudhon. La construction de cet établissement doit se faire sur un terrain attenant à la cité universitaire Canot (inaugurée en 1933), quai Veil-Picard.

En plus de la piscine (grand bain et petit bain), le bâtiment devait abriter 22 cabines de douche, 16 cabines de bain en baignoires, un petit lavoir public doté de 30 places de laveuses, un logement de gérant et un gymnase. Le 20 décembre 1935, la Commission départementale des Monuments naturels et des sites émet un avis favorable. La construction et l'exploitation de l'établissement seront confiées à la société A. Ponsart, qui a développé le projet avec André Boucton.

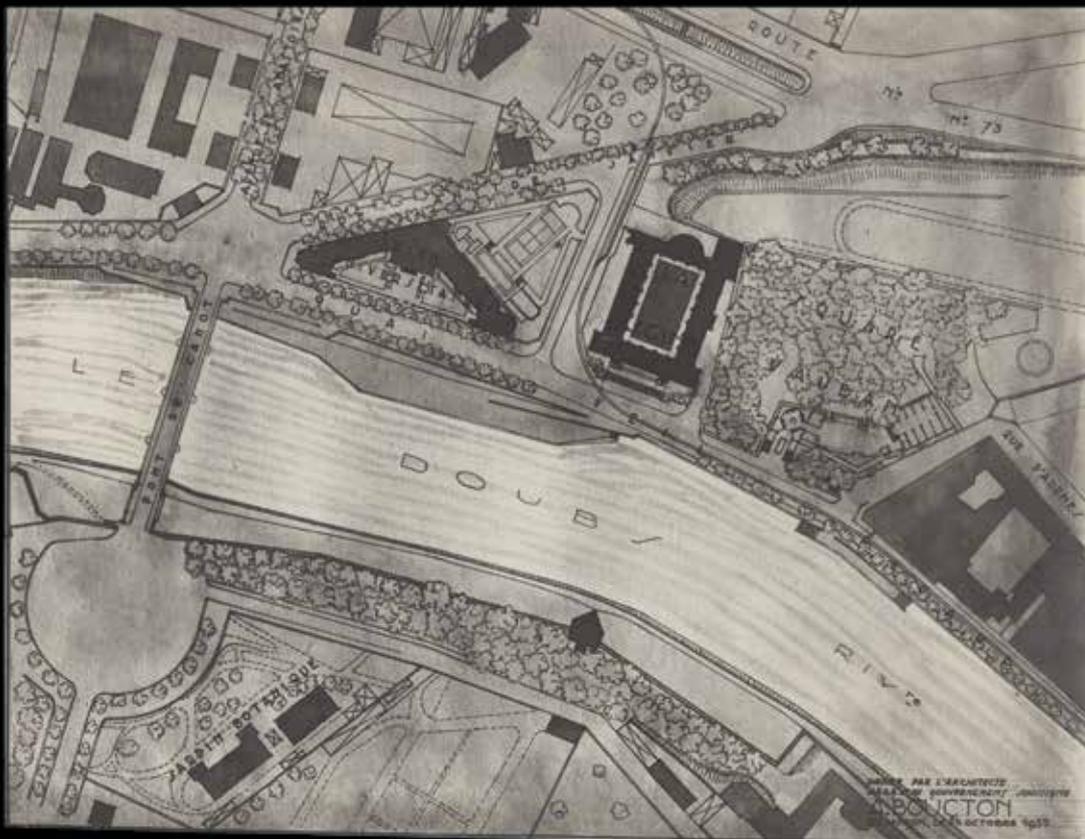
À cette période, plusieurs villes françaises se dotent de piscines avec d'importants établissements de bains. Les études comparatives présentées à la municipalité tablent sur la rentabilité de l'opération et estiment que la fréquentation approchera les 100 000 entrées annuelles. Les recettes ainsi générées par l'établissement (piscine, douches, lavoir) sont évaluées à 500 000 francs. Les dépenses sur une année se limiteraient à 290 000 francs (frais de personnel compris). Le bénéfice d'exploitation de 210 000 francs serait réparti de la façon suivante : 70% pour la ville et 30 % pour la société exploitante.

Ces études n'ont cependant pas convaincu la municipalité et le projet est abandonné. Il est utile de rappeler que la ville avait dû se résoudre en 1932 à racheter l'établissement thermal de la Mouillère pour éviter sa fermeture, suite à des années d'exploitation déficitaire.

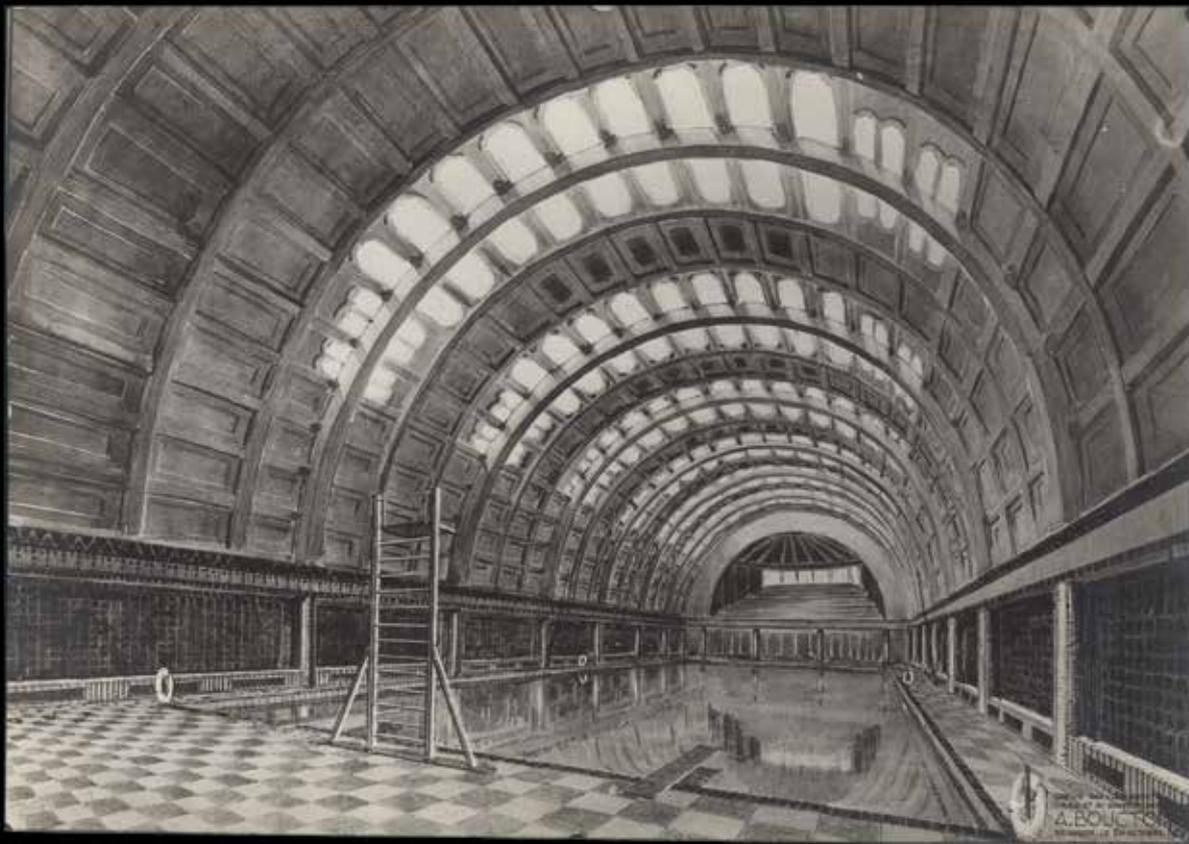
Archives municipales : 1M60, 20F151.

Installation d'une piscine à côté de la cité universitaire Canot, par l'architecte André Boucton : vues extérieures et plan de masse, 1935 (AM, 20F151). →

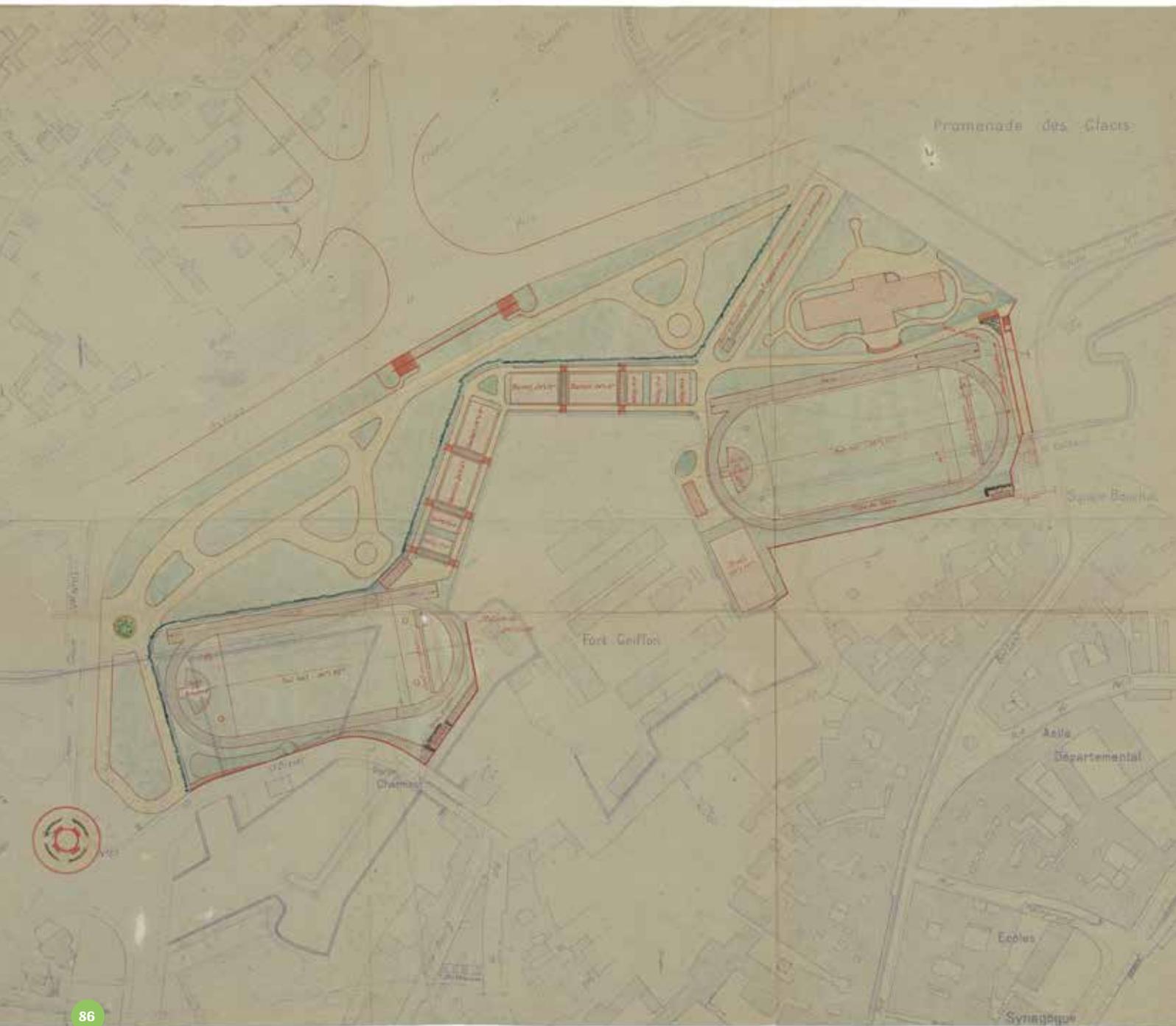




↑ Installation d'une piscine à côté de la cité universitaire Canot, par l'architecte André Boucton : plan de situation, 1935 (AM, 20Fi51).



← ↑ Vues intérieures, 1935 (AM, 20Fi51).



Promenade des Glacis

Fort Griffon

Avenue Départemental

Ecoles

Synagogue

Un complexe sportif sur les hauteurs du quartier Battant (1955)

Dans les années 1950, Besançon dispose de plusieurs stades municipaux, mais aucun n'est dans la proximité immédiate du centre-ville. Il existe des infrastructures temporaires installées promenade Chamars, mais elles sont réduites, en raison de la place que prennent les hangars fixes appartenant à la Société des Foires-Expositions. De plus, elles sont démontées à chaque printemps pour la tenue de la Foire comtoise.

Ces infrastructures sont par ailleurs insuffisantes pour répondre aux besoins des différentes sociétés sportives et des établissements scolaires du centre-ville, ainsi qu'il est précisé dans une délibération du conseil municipal du 14 mai 1956.

Par conséquent, la Ville va envisager l'aménagement d'un complexe sportif permanent à Chamars. Cependant, la difficulté de parvenir à un accord avec la Société des Foires-Expositions de Franche-Comté et l'impératif de l'organisation de la Foire Comtoise au printemps rendent rapidement le projet impossible.

La commission des sports de la Ville va proposer en 1955 une seconde possibilité : l'installation de ce complexe sportif dans le haut du quartier Battant. Ce projet se situe entre la porte Charmont et la porte de Battant, de part et d'autre du fort Griffon (à l'emplacement de l'actuel parc des Glacis). Il comprend deux terrains de football, quatre terrains de basket, cinq terrains de volleyball, un terrain de saut à la perche, deux terrains de saut en longueur et deux de saut en hauteur. Une lettre jointe au projet nous indique que l'avis des associations sportives est sollicité. Ces dernières approuvent totalement l'idée d'un complexe sportif situé à Battant, particulièrement pour sa situation géographique : on y accède facilement depuis le centre-ville et il est proche de la gare, ce qui est pratique pour l'organisation de rencontres sportives faisant intervenir des athlètes venant des différentes villes de France.

Malgré cet enthousiasme, le projet n'aboutit pas, pour des raisons qui restent inconnues.

Archives municipales : 1D72, 370W184.

c. Culture et loisirs

Agrandir la bibliothèque d'étude (la Boucle, 1834-1839)

Ouverte au public en 1817, la bibliothèque d'étude et de conservation (appelée bibliothèque municipale à cette époque) est alors composée d'un seul bâtiment (l'actuelle Grande salle). Déjà insuffisants en termes de stockage dès son inauguration, les locaux sont agrandis petit à petit : en 1828, la bibliothèque possède trois corps de bâtiment, qui lui donnent la forme d'un U.

Le conservateur de l'époque, Charles Weiss, ne cesse de demander des extensions supplémentaires pour pouvoir enfin conserver tous les livres au même endroit : en effet, faute de place suffisante, un nombre important d'ouvrages sont stockés depuis des années dans les greniers de la Ville. C'est à cette occasion que l'architecte municipal Pierre Marnotte propose un ambitieux projet d'extension de la bibliothèque : le bâtiment historique (l'actuelle Grande salle) est prolongé de façon à adopter la forme d'une croix latine, à laquelle on ajoute une salle supplémentaire sur la droite, débouchant sur la rue des Granges. Un logement de fonction pour le conservateur est également envisagé. Une petite vue en perspective, dans le coin inférieur droit du plan du projet, nous donne une idée de la décoration des lieux, mais aussi un aperçu du résultat final tel que l'imaginait Pierre Marnotte.

Le conseil municipal accepte ce projet et la portion droite de l'extension est réalisée entre 1835 et 1839 : il s'agit de l'actuelle salle Neuve. Le reste des travaux ne verra jamais le jour, par manque de moyens nécessaires à l'acquisition des terrains environnants la bibliothèque mais aussi en raison des changements de maire et d'architecte municipal. La bibliothèque d'étude et de conservation conserve donc la forme d'un carré donnant sur une cour centrale.

Archives municipales : 2F11314.

Bibliographie : *1694-1994, trois siècles de patrimoine public : bibliothèques et musées de Besançon*, Besançon, bibliothèques municipales et musée classé de Besançon, 1995. 271 p.

Les Chocolats Poulain font leur cinéma (la Boucle, 1914)

Ce projet de construction date de 1914. Il provient de la Société anonyme des Chocolats Poulain, alors propriétaire d'un terrain situé juste en face de la poste, dans la rue Proudhon prolongée. La demande de construction est adressée à la mairie par Léon Renard, directeur administrateur de la Société des Chocolats Poulain. Les plans de l'architecte, Monsieur Burcey, également conseiller municipal, sont soumis aux services municipaux compétents entre avril et juin 1914 qui émettent un avis favorable. Ce « temple » dédié au cinématographe doit avoir une capacité de plus de 1500 fauteuils avec un parterre et deux balcons.

Il faut préciser que la société Poulain construit à cette période des cinémas dans plusieurs villes françaises. Depuis 1912, elle exploite à Besançon le Ciné Exelsior dans la salle des fêtes du casino des Bains Salins, rue Edouard Droz (actuellement avenue Edouard Droz). Les spectateurs, en particulier les enfants, trouvent dans les tablettes de chocolat, des bons de réduction sur les places de cinéma.

Le cinéma Poulain ne verra finalement pas le jour, mais il est le témoin d'une période où le 7^e art cesse d'être un art forain. D'autres projets de salles de cinéma fixes sont quant à eux réalisés à cette période : l'Alca, rue des Chaprais (1910) ou encore le Central, 59 rue des Granges, dans l'ancienne abbaye des Dames de Battant (1914).

Archives municipales : 10150.

Bibliographie : TATU Michèle, BEPOIX Denis, *Histoires du cinéma à Besançon, 1895-1995*, Erti, 1995.

- CHOCOLAT ROULAIN -

- CEST UN PROJET DE CONSTRUCTION
D'UN
CINEMA -

ÉCHELLE DE 0.01

Donné par l'architecte anonyme.
Paris, le 21 Février 1914.

1/1000



- ELEVÉ SUR RUE PROUDHON -

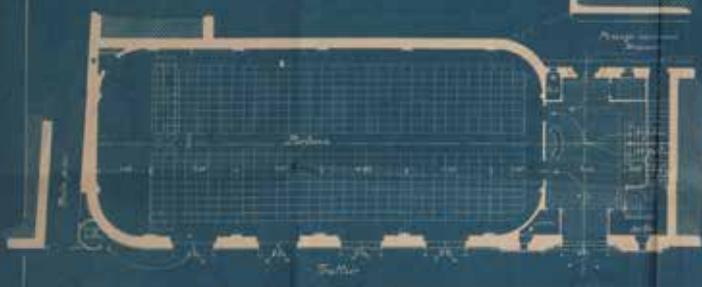
- COUPÉ TRANSVERSAL -



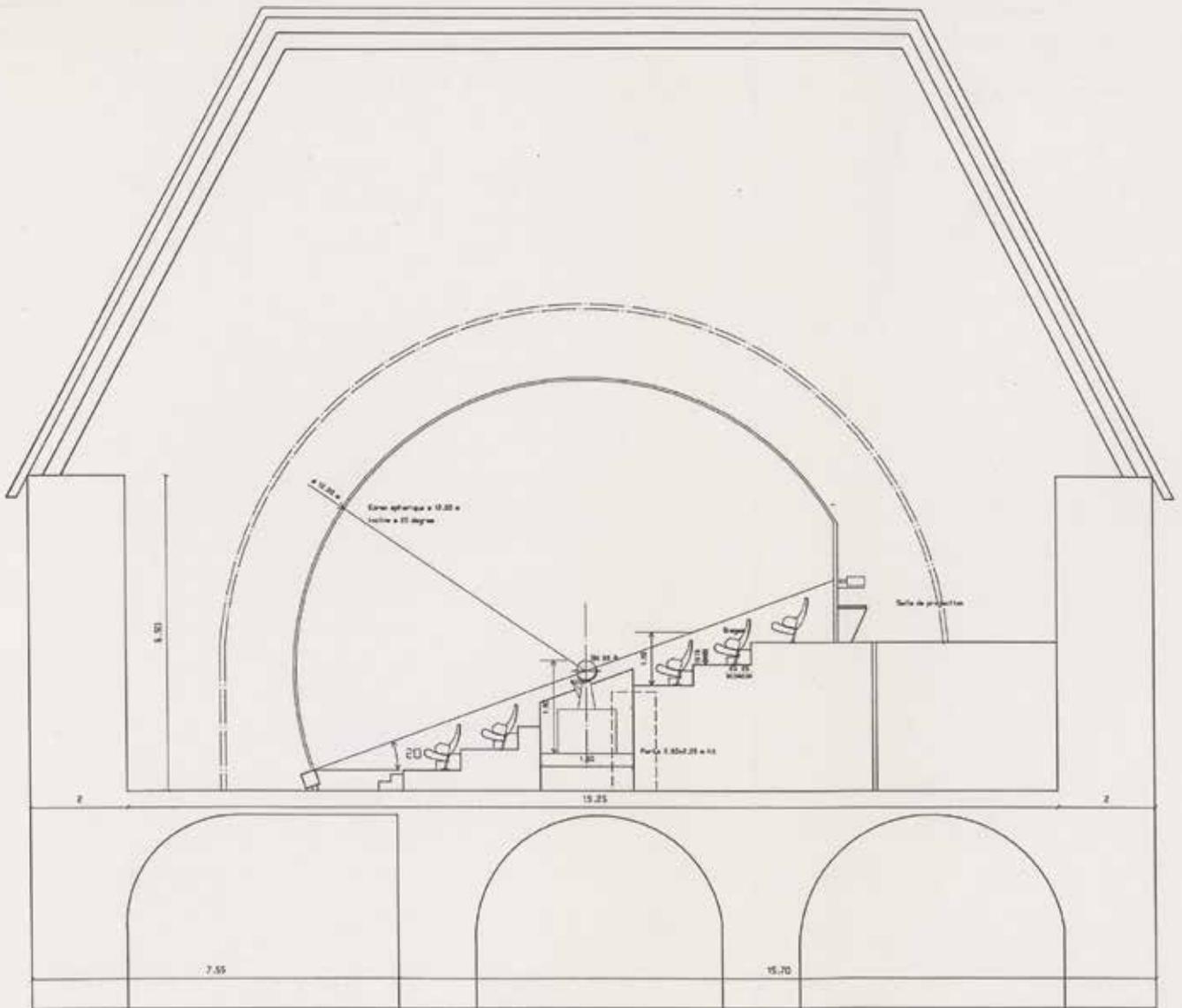
- PLAN DU 1^{ER} ÉTAGE -



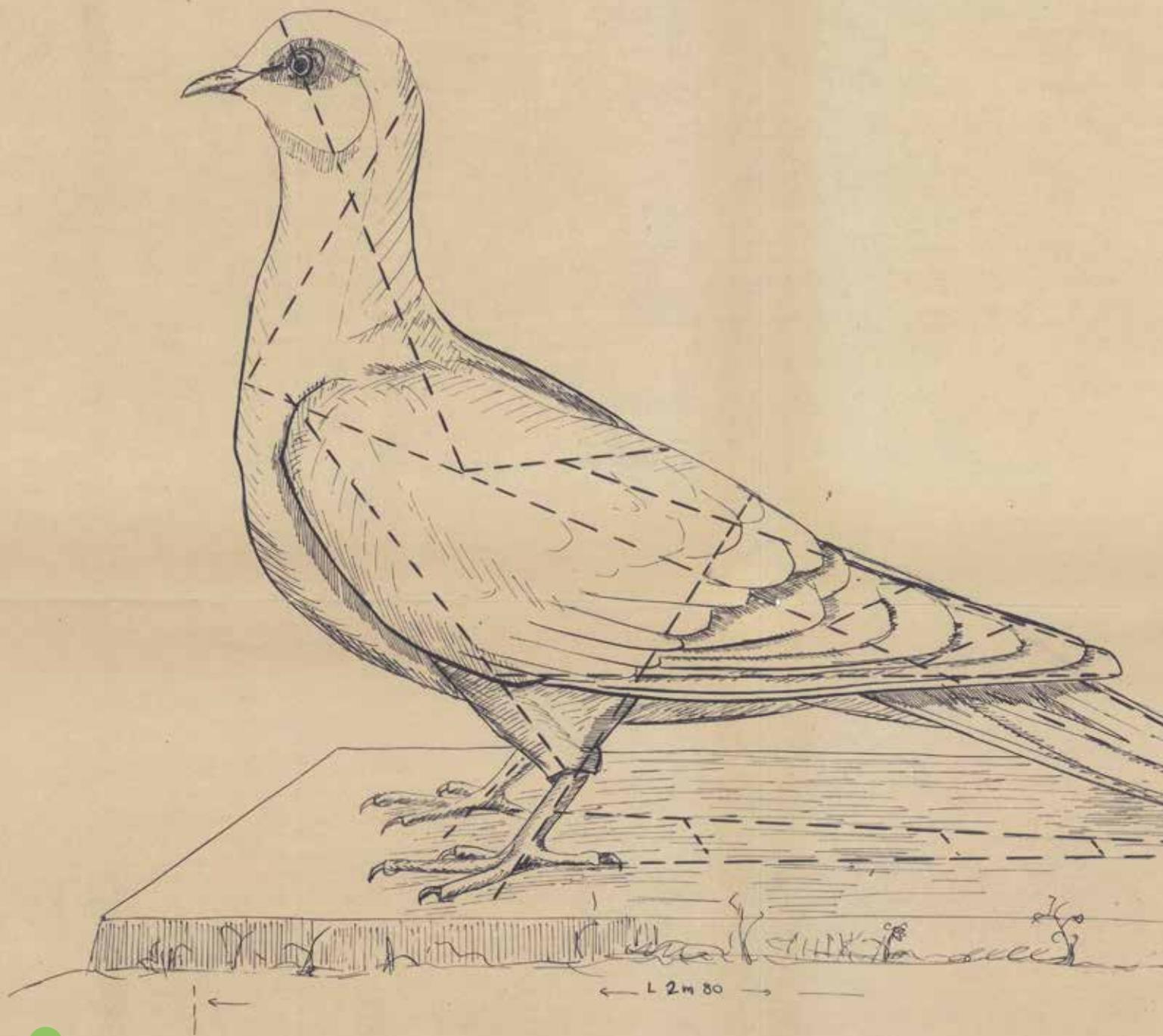
- COUPÉ LONGITUDINAL -



- RUE PROUDHON -
PLAN DU REZ-DE-CHAUSSÉE



↑ Coupe d'implantation du planétarium, 1989-1991 (AM, 778W8).



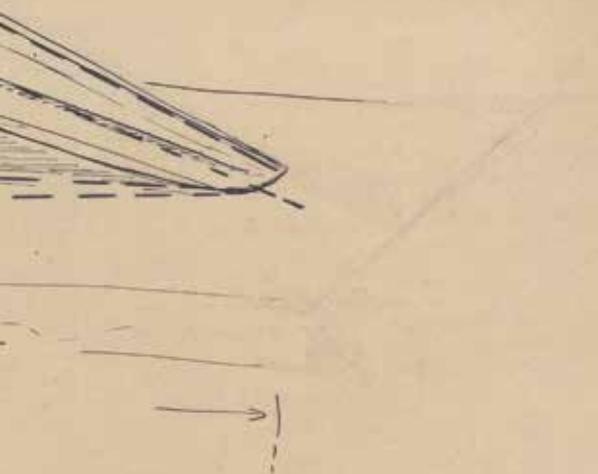
De l'art contemporain dans les écoles (Palente et Butte, 1975)

En 1951 la loi du « 1 % artistique » est promulguée en France : pour toute nouvelle construction, rénovation ou extension d'un bâtiment public, 1 % du montant des travaux doit être consacré à l'acquisition ou à la commande d'œuvre(s) d'art auprès d'artistes vivants, œuvre(s) devant être spécialement conçue(s) pour intégrer le bâtiment ou ses abords. Cette loi va permettre le développement économique de la création artistique contemporaine et favoriser la sensibilisation du public à l'art contemporain. Elle permet aussi l'embellissement des bâtiments administratifs, quelquefois jugés trop austères.

En 1975, le sculpteur bisontin Paul Gonez connaît déjà une certaine notoriété grâce à ses grandes représentations symboliques. Suite à la construction des groupes scolaires de Palente-village et Vieilles-Perrières, le sculpteur propose à la mairie, dans le cadre du « 1% artistique », une création pour être installée dans ou devant ces écoles. L'œuvre imaginée est une colombe monumentale de couleur blanche de 2,80 m sur 2,10 m. Elle est composée principalement de polyester et de fibre de verre qui reposent sur une armature métallique ancrée dans le béton.

Cette proposition de décoration sera toutefois rejetée par le conseiller artistique de la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC).

← Esquisse de sculpture
par Paul Gonez, 1975
(AM, 345W250).

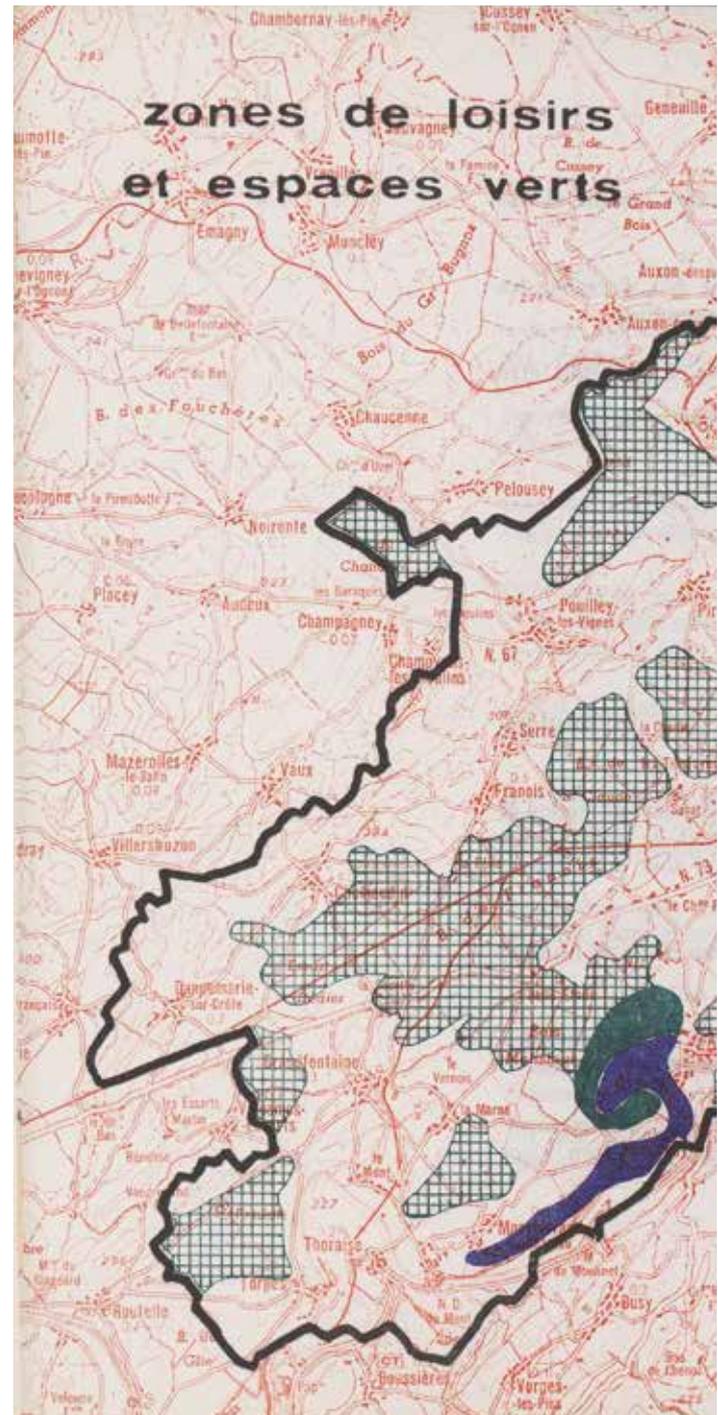


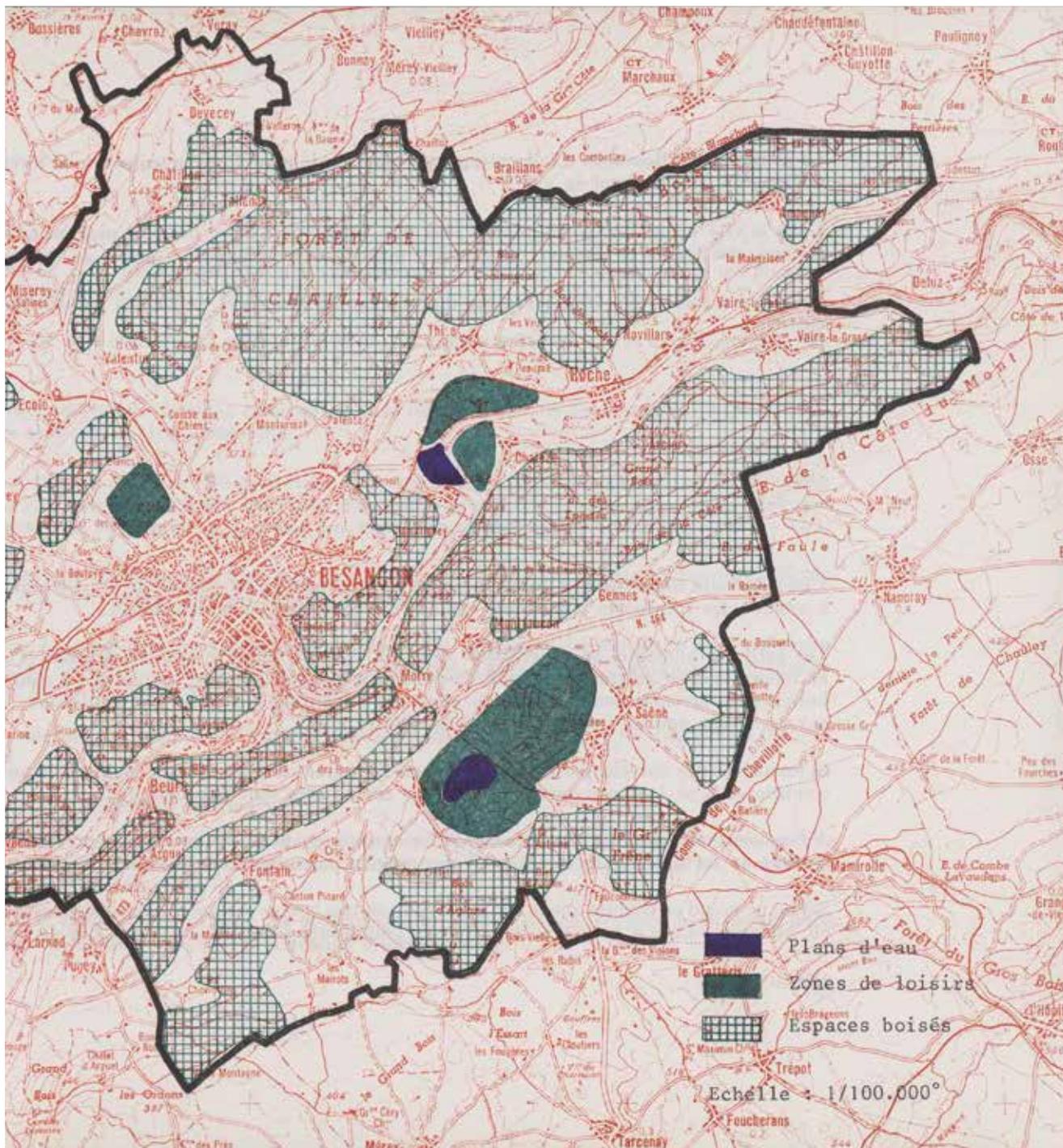
Une grande base nautique en dehors de la ville (Grand Besançon, 1970)

Ce rapport, effectué par le Ministère de l'Équipement en avril 1970, s'inscrit dans la procédure d'élaboration d'un Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) pour un territoire supra communal donné. Un SDAU est un document de planification urbanistique obligatoire qui indique les règles locales d'urbanisme et fixe des orientations stratégiques à long terme, afin de poursuivre une politique d'aménagement et de développement équilibrés de la région bisontine. L'absence de base de loisirs significative est une carence soulignée par ce rapport. Plusieurs sites sont alors proposés aux alentours de Besançon pour réaliser une zone de loisirs nautiques : dans les marais de la plaine de Saône, à proximité de Thise ou entre Avanne et Rancenay.

Ces options sont abandonnées. Le marais de Saône est déclaré « zone sensible » en 1994 et protégé. La base nautique du lac d'Osselle, située à environ 15 km de Besançon, voit le jour dans les années 1970-1980.

Archives municipales : 86W124.





IV

Focus sur un quartier :

Granvelle réimaginé (la Boucle, 1756-1974)

Situé au cœur de la Boucle, le quartier Granvelle est articulé autour du palais construit au milieu du XVI^e siècle par Nicolas Perrenot de Granvelle, garde des Sceaux de Charles Quint : lieu de pouvoir jusqu'à la Révolution, ce palais et ses abords immédiats font l'objet de nombreux projets successifs de remaniements. Quand on consulte les fonds des archives municipales, il apparaît clairement que ce quartier est central dans les réflexions des urbanistes : voici quelques projets qui témoignent, à des degrés différents, de ce souci constant des urbanistes de réinventer l'espace urbain à Granvelle.

IV 1. Une nouvelle place bordée de portiques (1756)

Daté du 1^{er} juillet 1756, un plan signé de la main de l'architecte Charles-François Longin nous renseigne sur la création projetée d'une grande place bordée de portiques à l'arrière du Palais Granvelle. Le projet, représenté en jaune sur le document, montre qu'il suppose le remaniement complet de la place, entraînant la destruction d'un certain nombre de bâtiments existants. Du côté de l'actuelle rue Mégevand, un parvis semi-circulaire est créé devant l'église Saint-Vincent ; en face, une rue est percée au travers des potagers et des maisons pour amener le promeneur jusqu'à l'entrée de la nouvelle place. Au centre, un piédestal est prévu pour mettre une statue.

Une quinzaine d'années plus tard, les architectes qui participent au concours de l'Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de 1769-1770 relatif à l'embellissement de la ville proposent d'autres modifications de cet espace situé derrière le Palais Granvelle. L'un des candidats propose la création, du côté de la rue Saint-Vincent, d'une « nouvelle terrasse » fermée par une grille (les maisons bordant la rue seraient alors détruites) et accessible par deux rampes dites « en fer à cheval ». Un autre participant envisage quant à lui de transformer le potager à l'arrière du palais en jardin munis de sentiers sablés de différentes couleurs ; au centre, un bassin avec un jet d'eau ornerait ce nouvel espace de promenade.

*Plan au Levé de la vue
de l'hôtel du gouvernement de
Besançon, des terrains, Rues
et Bâtimens adjacents.*

Plan de la place
envisagée par
l'architecte Charles-
François Longin à
l'arrière du palais
Granvelle, 1756
(AM, 20F119).

Plan du réaménagement de la promenade, présenté par un candidat au concours de l'Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Besançon en 1769-1770 (BME, Ms Académie 33). ↓

5^e feuille.

Plan du carrefour des grands carmes.

N^o 1 on a imprimé dans cette feuille la disposition du palais de grand-vote, avec les changements que l'on y propose, les quels devoient faire l'objet d'une 4^e feuille annoncée dans le memoire, ainsi celle-ci en tiendra lieu.

légende.

- A. Grande rue
- B. église de St. maurice.
- C. rue de St. vincent.
- D. église de St. vincent.
- E. prolongement de la rue des carmes aboutissant à la nouvelle intendance.
- F. grande cour de grand-vote.
- G. petite cour de grand-vote.
- H. arriere cour de grand-vote.
- I. nouvelle terrasse proposée avec des rampes en fer à cheval.
- K. église des carmes. L. fontaine en pierre de la grand-vote.

N^o 2 on peut juger par cette disposition de l'église des carmes, que le coeur actuel, qui est en Saillie sur la rue, doit au contraire être le fond de l'église, ainsi le portail qui seroit construit seroit aligné sur la rue, comme on le marque en jaune; et le tour (sans rien changer à sa net) seroit transporté dans la partie qui fait actuellement le fond de l'église.

N^o 3 c'est par erreur que l'on a pensé que toutes les maisons qui sont à l'extrémité du jardin de grand-vote étoient de la dépendance de ce palais; il y auroit par conséquent trois maisons de pertuis à abattre pour l'exécution de ce projet.

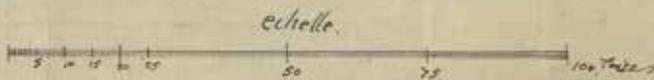
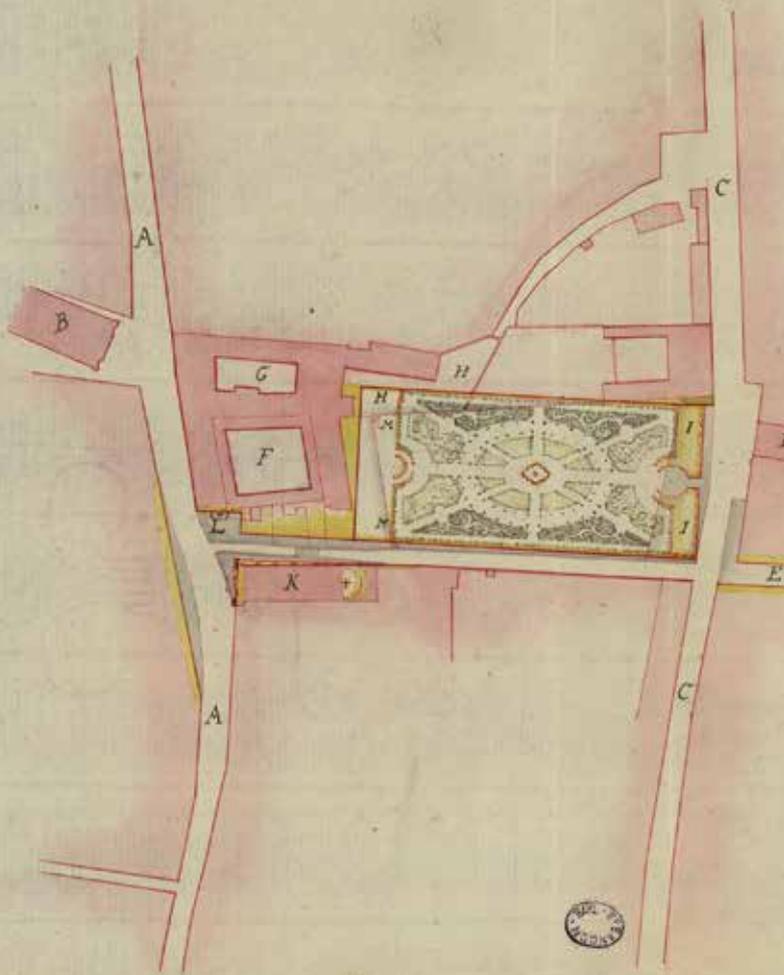
On observe que l'on a pris sur le terrain des arrières cours de grand-vote ce qui étoit nécessaire pour élargir le jardin.

On remarque encore, que l'on a marqué en jaune la reconstruction de la façade du palais du côté du jardin, mais ce n'est qu'un projet antérieur, car une idée pour l'évenir, toujours est-il vrai que cette reconstruction n'est point nécessaire à l'exécution du projet de reconstruction que l'on propose pour les jardins, il en résulteroit seulement que le terrain coté M. seroit divisé sur la façade, ce qui ne seroit pas un inconvénient.

N^o 4 si on vouloit faire une nouvelle opération dans une église de l'architecture semblable à celle que l'on propose icy pour l'église des carmes, lorsque et le portail seroit transportés d'un bout à l'autre.

N^o 5 on peut compter sur la rectitude de ce plan et vous avons taché que cela soit ainsi dans tous les plans que nous avons donné.

N^o 6 le projet de la ville est de faire une place à grand-vote avec une statue pedestre mais nous nous préférons la place de St. pierre pour deux raisons: outre qu'il est rare et avantageux d'avoir une promenade au centre de la ville.



IV 2. Un kiosque à musique aux armes de la Ville (1883)

Si tous les Bisontins connaissent le kiosque à musique actuel, édifié en 1884 et s'élevant toujours au centre de la place, il existe dans les fonds des Archives municipales des documents témoignant de projets antérieurs non réalisés. C'est le cas de ce plan en couleurs réalisé en octobre 1883 par Edouard Gribling, architecte de la Ville. Contrairement au kiosque qui a été édifié, celui-ci est doté de deux escaliers pour accéder à la partie supérieure. Sur le parterre, les armes de la Ville de Besançon (un aigle tenant dans ses serres deux colonnes) sont représentées.

VILLE DE BESANÇON

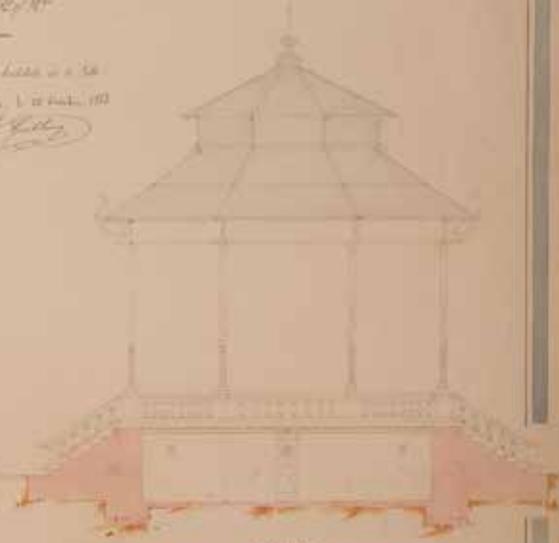
PROJET DE CONSTRUCTION D'UN KIOSQUE
POUR LA PROMENADE GRANVELLE

Échelle de 1/1000^e N°

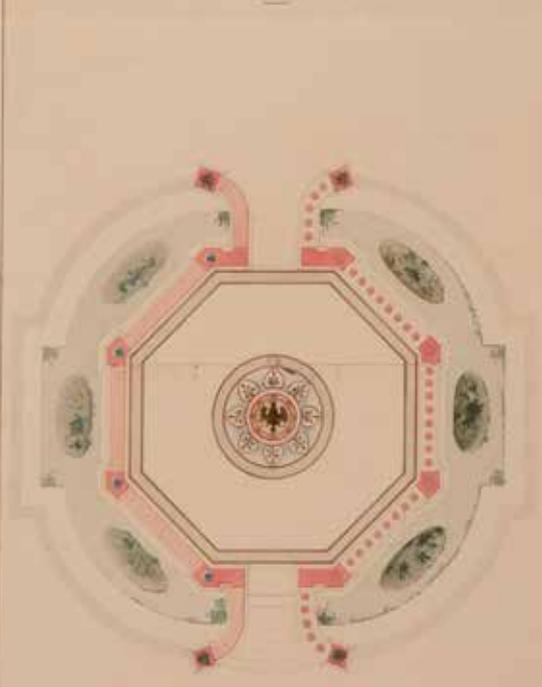
*Plan par l'architecte M. L. L. L.
Besançon, le 22 Octobre 1892
J. L. L.*



ELEVATION

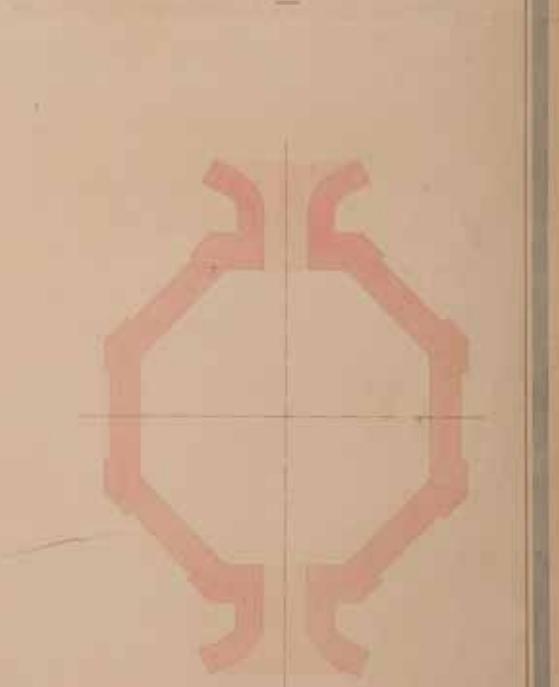


COUPE



PLANS

AN. 1000000. 1000000



PLAN

AN. 1000000. 1000000

IV 3. Le projet de Maurice Boutterin pour le musée des Beaux-Arts (1912-1914)

Des collections éparpillées

Au début du XX^e siècle, les collections des musées de Besançon forment un ensemble assez éclectique présenté au public dans deux bâtiments distincts : d'un côté de la ville, dans le musée aménagé selon les plans de l'architecte Marnotte sur la place Labourée, et de l'autre, dans quelques salles du palais Granvelle. Depuis l'installation du musée dans une partie de la halle aux grains en 1843, le nombre d'œuvres conservées dans ce bâtiment s'est considérablement accru et la place pour stocker les collections vient cruellement à manquer. Plusieurs projets se succèdent pour trouver une solution acceptable. En 1884 par exemple, l'architecte de la ville Edouard Bérard propose, sans succès, de transférer au Palais Granvelle les sections « Archéologie » et « Peinture ». Quelques années plus tard, en 1910, le conservateur du musée Adolphe Chudant appuie la proposition élaborée par l'architecte Brugvin : il faudrait réserver tous les espaces de l'ancienne halle aux grains pour les collections muséales. À l'époque, le bâtiment abrite

aussi le gymnase municipal, les décors du théâtre et un marché à la criée. C'est dans ce contexte que Maurice Boutterin prend l'initiative, cette même année 1910, de remettre à la municipalité un projet d'ensemble permettant de trouver une solution enfin satisfaisante.

Transférer les collections des musées à Granvelle

À cette date, Maurice Boutterin jouit d'un certain prestige : le prix de Rome qu'il a obtenu l'année précédente donne à son projet une crédibilité nouvelle par rapport aux projets antérieurs. Il s'agit de regrouper l'ensemble des collections muséales à Granvelle. Pour cela, il envisage un remaniement complet des bâtiments du Palais.

Dans les parties anciennes, seules la façade sur la Grande Rue et la cour avec les arcades sont conservées. Le nouveau bâtiment est décrit en ces termes par Maurice Boutterin : « [...] en ce qui concerne l'architecture du nouveau Musée, j'ai l'intention de poursuivre ma première pensée qui consiste, non pas à continuer le style renaissance qui serait à notre époque un non-sens, un placage et un mensonge, [...] ; mais à enchâsser la partie intéressante du Palais Granvelle, ce vieux bijou renaissance que nous possédons, dans une bague de bâtiments, nécessaire au développement du Musée, mais forcément plus moderne d'architecture par destination » (lettre du 18 décembre 1912 adressée par Maurice Boutterin au maire de Besançon).

Maurice Boutterin a confiance dans le succès de son projet : sur la façade du futur Musée des Beaux-Arts de la place Granvelle, il inscrit même la date d'inauguration imaginaire du monument... l'année 1961.

Le projet est très bien accueilli par la presse locale et soutenu par les conservateurs des musées car il permet d'assurer aux collections « une présentation conforme à l'esthétique moderne » et offre une solution pour le stockage des œuvres. Qui plus est, le souvenir des dégâts qu'ont provoqués les inondations de 1910 est encore dans les esprits. À Granvelle, les collections seraient de ce point de vue plus en sécurité. Les habitants se réjouissent de la disparition « des maisons abominables qui entourent le vieux Palais » et formulent l'espoir que le projet donne un « regain de vie à un quartier bien délaissé ».

Un marché couvert place de la Révolution

Le pendant de ce transfert des collections des musées à Granvelle est la construction d'un nouveau marché couvert prévu par Maurice Boutterin à l'emplacement de l'actuel musée des Beaux-Arts. Le bâtiment mesurerait 85 mètres de long et 49 mètres de large, empiétant

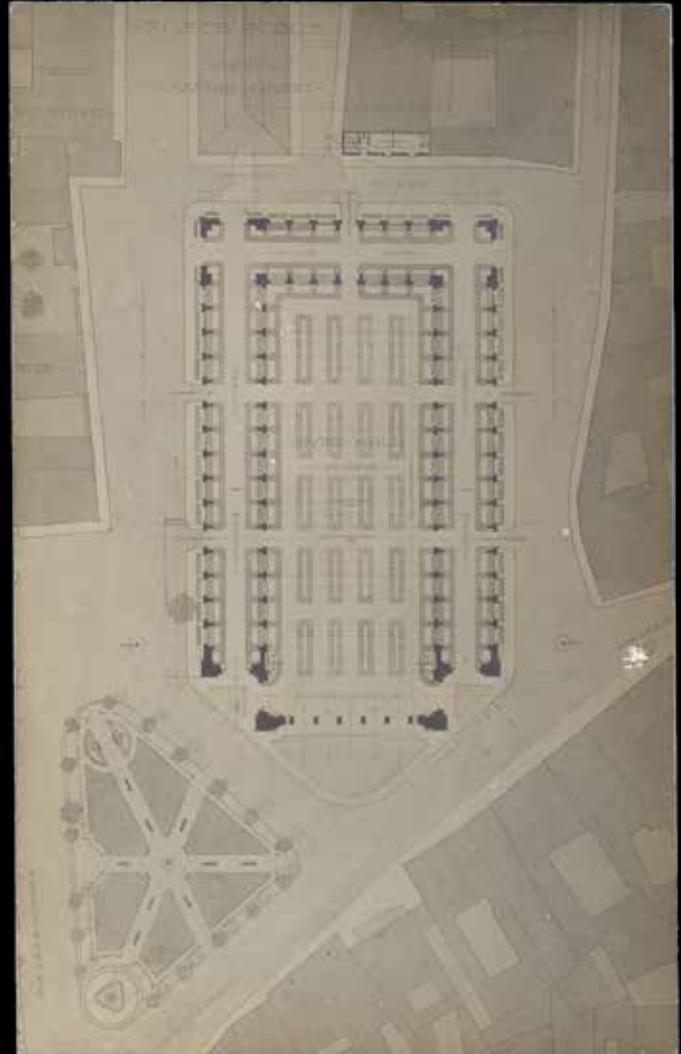
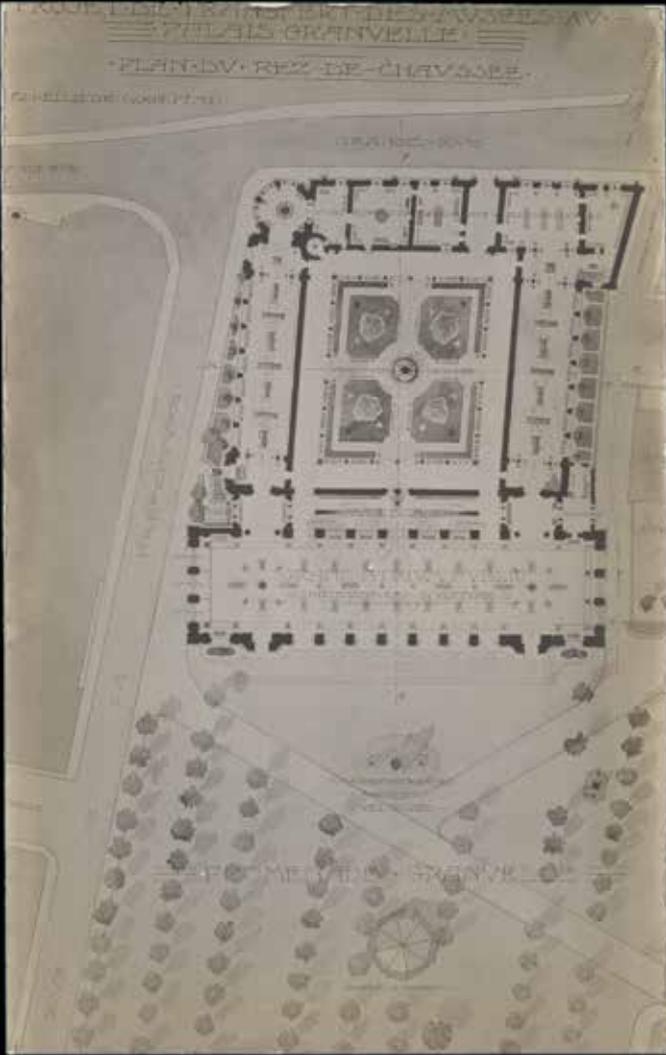
sur la place de la Révolution : avec une surface utile de 4861 mètres carrés, les 600 vendeurs de denrées alimentaires dénombrés en 1914 auraient ainsi un espace commercial dédié. Les Bisontins auraient accès au marché par 3 entrées sur la façade principale et 2 entrées passage Pierre-Adrien Pâris. De chaque côté de l'entrée principale, 2 bureaux sont construits, l'un pour les services de police, l'autre pour la perception des taxes.

Ce projet représente un coût très important. Lors de sa séance du 24 février 1913, le Conseil Municipal estime le montant total des dépenses à 395960 francs pour le marché couvert et 1086274 francs pour le transfert des musées. À cela s'ajoutent les prémices du conflit mondial qui expliquent en partie l'abandon de cette proposition ambitieuse.



Vue du nouveau marché couvert place de la Révolution, 1912-1914 (AM, 1M61). ↓

Façades du musée des Beaux-Arts installé dans le Palais Granvelle et du nouveau marché couvert place de la Révolution, 1912-1914 (AM, 1M61). →



↑ Plans du musée des Beaux-Arts installé dans le Palais Granvelle et du nouveau marché couvert place de la Révolution, 1912-1914 (AM, 1M61). →

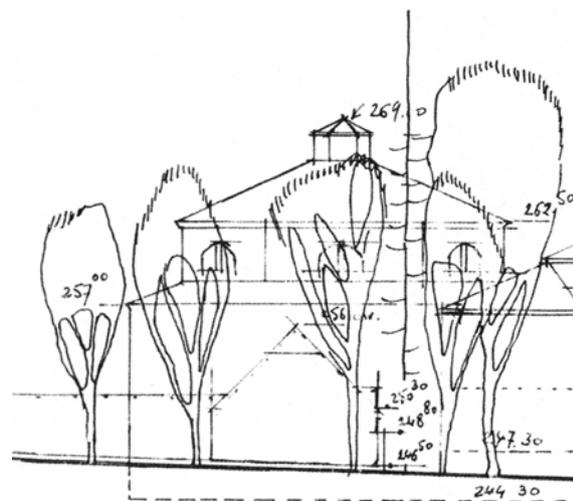


IV 4. La démolition projetée du Kursaal (1968-1974)

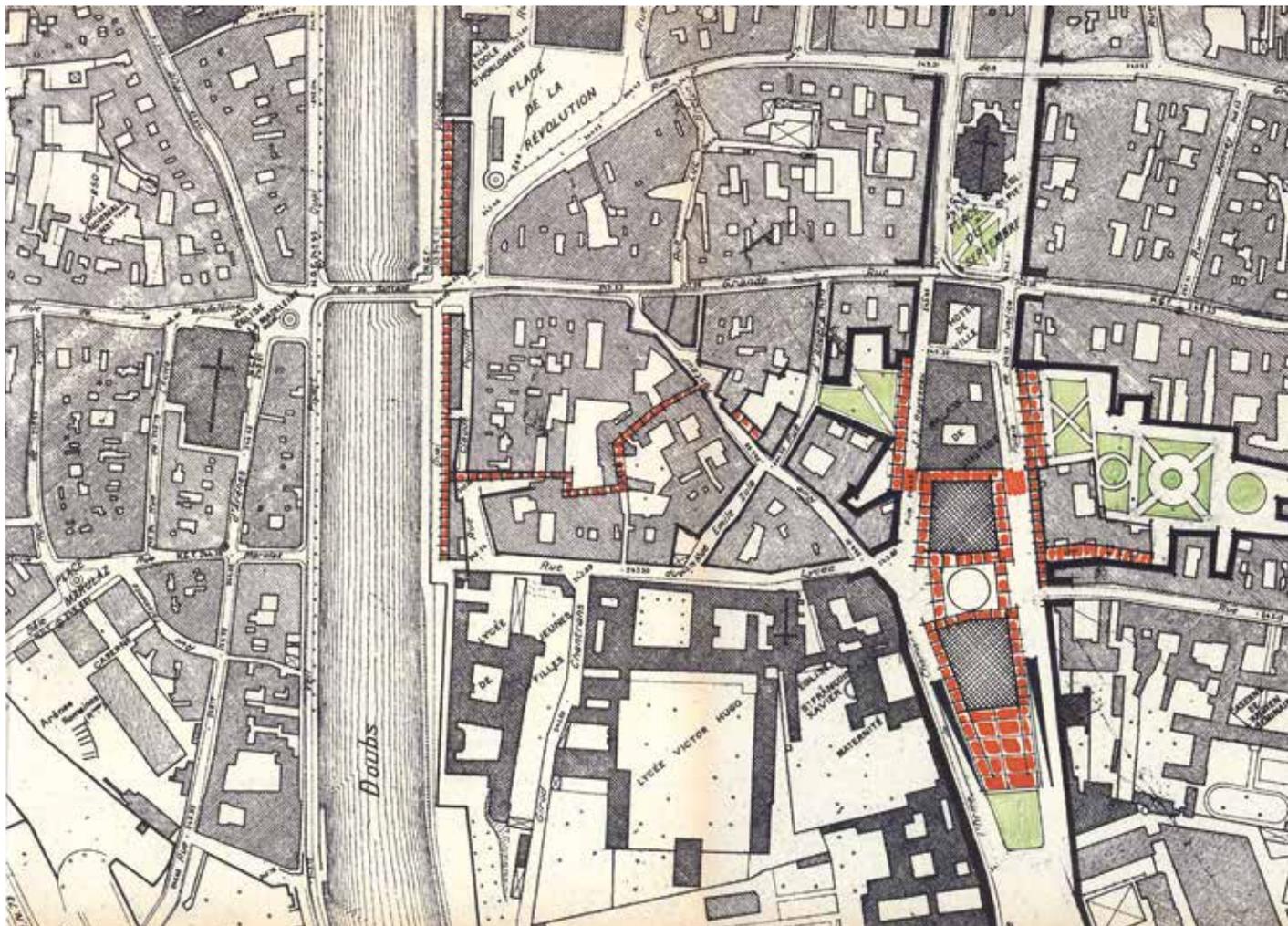
En 1968, le Kursaal est dans un si mauvais état que la municipalité envisage de le démolir. À sa place, on imagine un autre bâtiment pour le remplacer et des réflexions sont engagées pour réaménager la promenade Granvelle et ses abords.

Dans un rapport à destination des élus rédigé en novembre 1968, Paul Lacroix, architecte et urbaniste, insiste sur le fait que la place doit « cesser d'être un cul-de-sac » et imagine même qu'elle s'inscrirait dans le cadre d'un « cheminement exclusivement piéton qui permettrait de parcourir toute la ville depuis le quai Vauban jusqu'à la Citadelle ». Une partie de cette voie piétonne serait couverte et les espaces verts seraient nombreux. À l'emplacement du Kursaal, une Maison de la culture serait construite, en complément du théâtre et du musée à proximité : des salles de conférences et d'expositions, des ateliers artistiques et des locaux de réunion. Au sommet du bâtiment, un restaurant panoramique permettrait de « bénéficier de la vue sur les fameux toits de la vieille ville ».

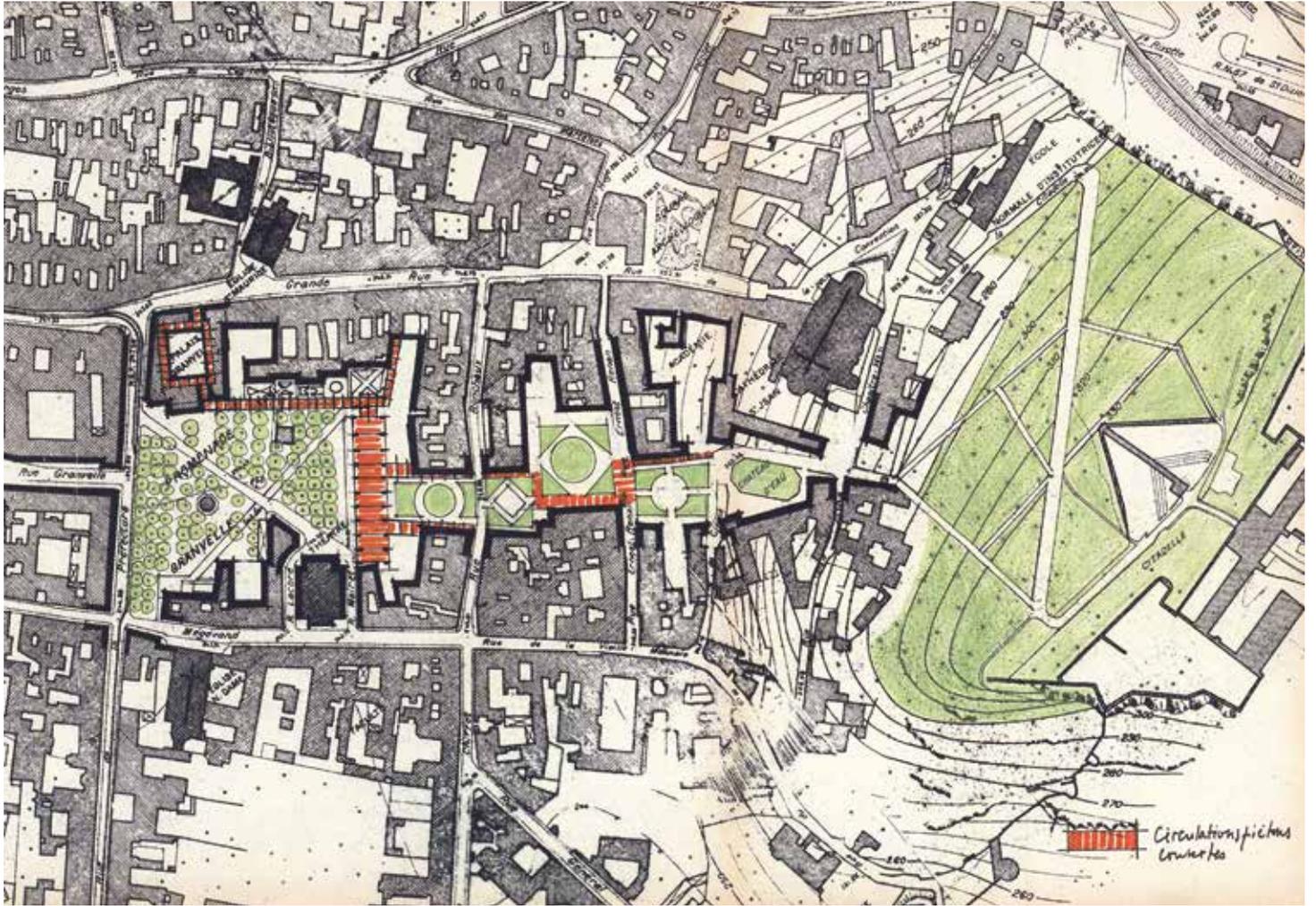
Quelques années plus tard, en 1973, toujours à la place du Kursaal, la Ville réalise une étude poussée pour la construction d'un bâtiment neuf destiné à accueillir le Conservatoire de musique, alors installé place de la Révolution. Un bâtiment fonctionnel, capable d'accueillir les 900 élèves inscrits, est alors imaginé.



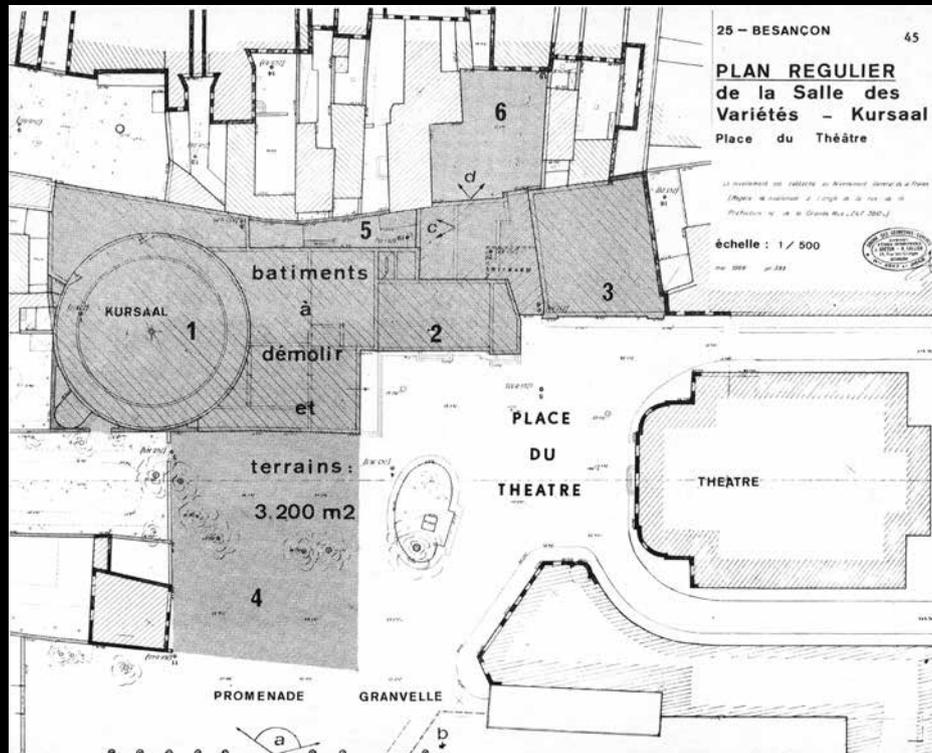
1 / 500°



↑ Plan du cheminement piétonnier reliant le quai Vauban à la Citadelle envisagé par l'architecte et urbaniste Paul Lacroix, 1968 (AM, 655W164).



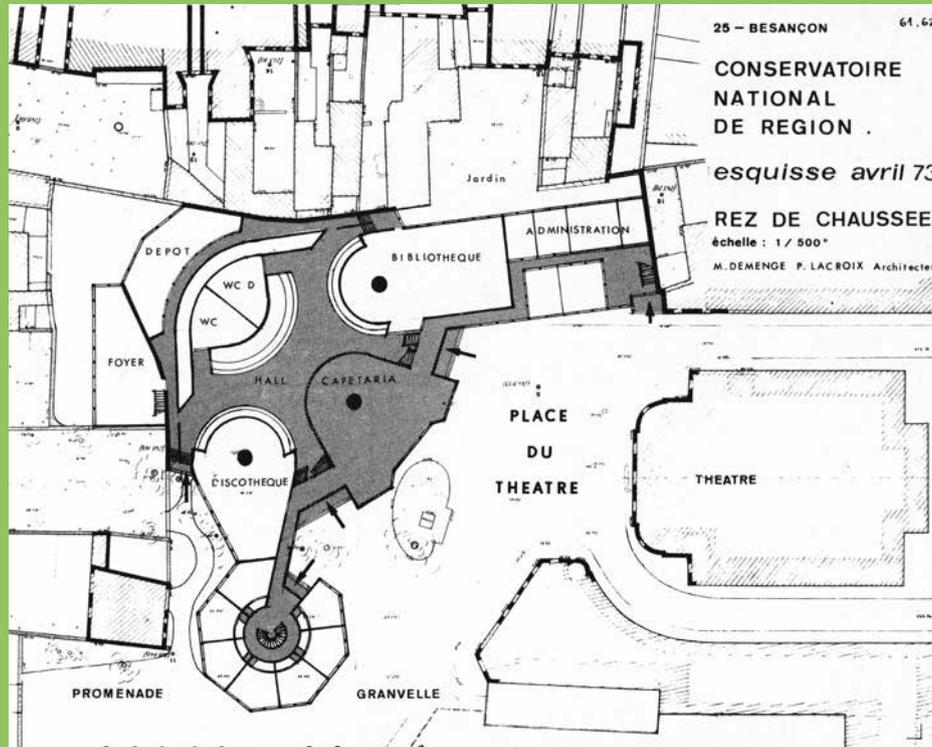
Secteur du Kursaal : plan de l'existant, 1973
(AM, 52W_GB33). ↓



Légende :

1. Kursaal
2. Ancienne école de musique et des Beaux-Arts
3. Dépôt de décors du théâtre
- 4, 5, et 6. Terrains non bâtis, à intégrer dans le projet de construction d'un nouveau conservatoire

Secteur du Kursaal : plan du projet de conservatoire, 1973 (AM, 52W_GB33). ↓



Repères chronologiques

1756 : une nouvelle place bordée de portiques à Granvelle

1770 : la colline de Chaudanne « à la manière des indiens »

1809 : un canal au cœur de la Boucle

1834-1839 : le chemin de croix de la bibliothèque municipale

1835 : déplacer l'église Saint-Maurice pour aligner à tout prix la rue de la Bibliothèque

1839-1959 : relier la rue de la Préfecture à la rue Bersot

1881-1882 : aménagement d'une passerelle piétonne à la gare de la Mouillère

1882 : un autre kiosque à musique à Granvelle

1906 : plan programme idéal par la Société des architectes du Doubs

1907-1973 : en passant par la rue de Lorraine

1912-1914 : tous les musées réunis au palais Granvelle

1914 : les Chocolats Poulain font leur cinéma

1914-1915 : un pavillon du tourisme en pleine guerre

1919-1952 : plan d'extension et d'embellissement de la ville par Maurice Bouterin

1923 : un grand complexe sportif aux Prés-de-Vaux

1930-1940 : une piscine couverte sur les bords du Doubs à Canot

1946 : 63 508 Bisontins

1951-1952 : une cité-jardin à Montrapon pour répondre à la pénurie de logements

1955 : un complexe sportif sur les hauteurs du quartier Battant

1957-1986 : une nouvelle entrée de ville par le pont de la République

1962-1964 : entre destruction et conservation du quartier Battant

1968-1974 : démolition projetée du Kursaal

1969-vers 1975 : le centre directionnel dans le quartier de la gare Viotte

1970 : le marais de Saône aurait pu être une plage...

1975 : la colombe contemporaine ne se posera pas dans les écoles

1975 : 120 315 Bisontins

1979 : des bus sous la place du 8 Septembre

1989-1991 : un planétarium à la Citadelle

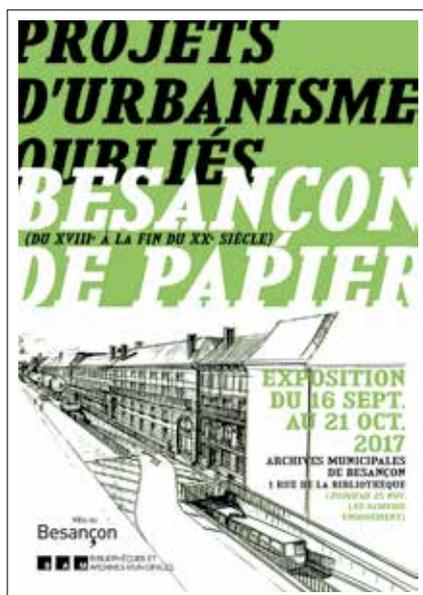
1989-1994 : un centre international d'affaires unique au monde aux Prés-de-Vaux

1993 : un tunnel routier sous le parc des expositions Micropolis

1993 : le bateau-hôtel sur le Doubs a vite coulé

2016 : 120 832 Bisontins

Les Archives municipales
de Besançon présentent



Archives municipales, 1 rue
de la Bibliothèque à Besançon,
du samedi 16 septembre au samedi
21 octobre 2017, les samedis après-midi
du 28 octobre au 25 novembre.
Entrée libre du mardi au samedi
de 14 h à 18 h
Visites guidées gratuites les mercredis
à 14 h 30 et les samedis à 14 h 30 et 16 h
Exposition virtuelle sur le site :
<http://memoirevive.besancon.fr>

Textes

Camille Abbiateci, Henry Ferreira Lopes,
Michel Hitter, Sandrine Natter, Fabrice Pacchin

Relecture

Monique Bouveresse

Numérisation

Ousmane Diallo, Estelle Bruandet, Bérénice Hartwig

Photographies

Éric Chatelain, Jean-Charles Sexe

Conception graphique

Jean-François Devat

Conception technique de l'exposition

Hakim Benechet, Benoît Guillaume

Remerciements

Lionel Estavoyer
Archives départementales du Doubs

Impression

Simongraphic  **IMPRIM'VERT**® septembre 2017, 1500 ex.
Droits réservés

EXPOSITION
DU 16 SEPT.
AU 21 OCT.
2017

BESANÇON PROJETS
DE PAPIER D'URBANISME
OUBLIÉS
(DU XVIII^e À LA FIN DU XX^e SIÈCLE)

ARCHIVES
MUNICIPALES
DE BESANÇON
1 RUE DE LA
BIBLIOTHÈQUE
(JUSQU'AU 25 NOV.
LES SAMEDIS
UNIQUEMENT)

