



Entrées
de ville

Ferroviaire

**GARE BESANÇON
FRANCHE-COMTÉ TGV,**

VIOTTE,

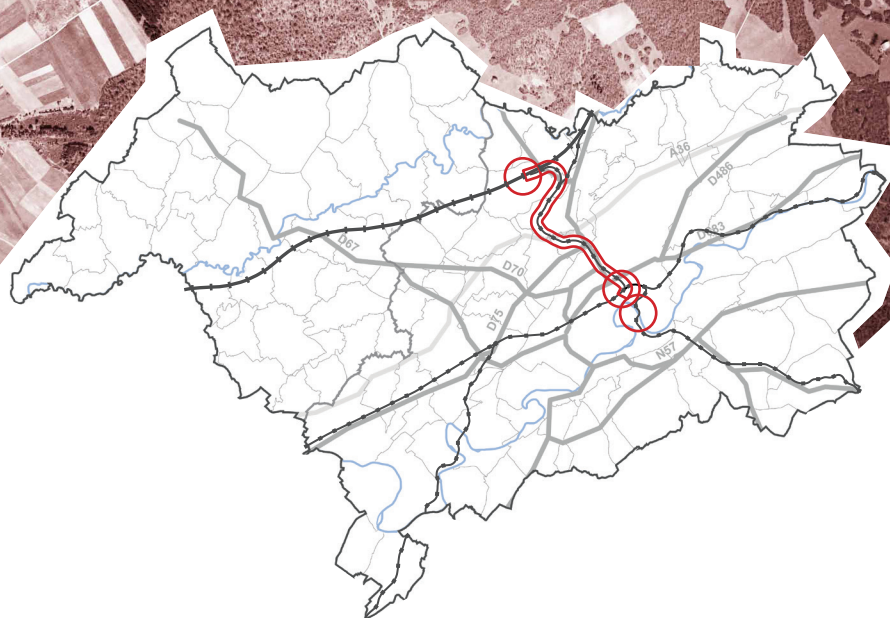
LA MOUILLÈRE



Les entrées de ville...

... sont des secteurs caractérisés par une bonne accessibilité routière et une urbanisation intense. Très attractifs pour le développement des activités économiques notamment, ils cristallisent de nombreux enjeux en matière de développement urbain et d'image.

Le présent document s'inscrit dans un ensemble de fiches diagnostic développées pour chacune des 22 entrées de villes identifiées dans le SCoT de l'agglomération bisontine. Celles-ci ont été identifiées à l'appui de l'analyse croisée des deux dynamiques urbaines à l'œuvre : l'évolution de l'urbanisation et les trafics routiers. Ces deux critères permettent l'identification des axes majeurs de développement dans le SCoT de l'agglomération bisontine et la hiérarchisation des entrées de villes du SCoT.

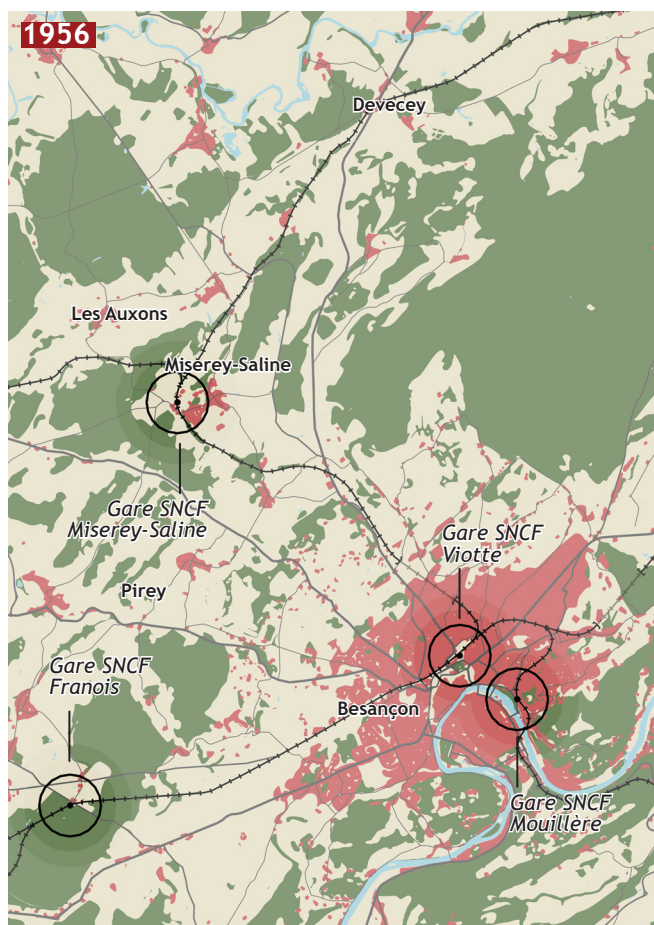


L'entrée principale de l'agglomération bisontine par le réseau ferroviaire s'effectue via l'arrivée en gare Besançon Franche-Comté TGV, située au Nord-Ouest de Besançon dans la commune des Auxons. L'itinéraire se poursuit ensuite par la navette ferroviaire, qui connecte la Gare TGV au centre-ville de Besançon.

Depuis la Suisse et via la «ligne des Horlogers», l'arrivée dans la ville de Besançon s'effectue à la descente du train en gare de la Mouillère.

Cette fiche présente un état des lieux du caractère de l'entrée de ville depuis la navette ferroviaire ainsi que depuis les trois principales gares du territoire : La gare Besançon Franche-Comté TGV et les gares de Viotte et de La Mouillère à Besançon. Ce travail propose une analyse AFOM (atouts, faiblesses, opportunités et menaces) afin d'aboutir à l'identification d'objectifs et la proposition de pistes d'action visant à en améliorer le fonctionnement.

UN DÉVELOPPEMENT IMPORTANT LIÉ AUX



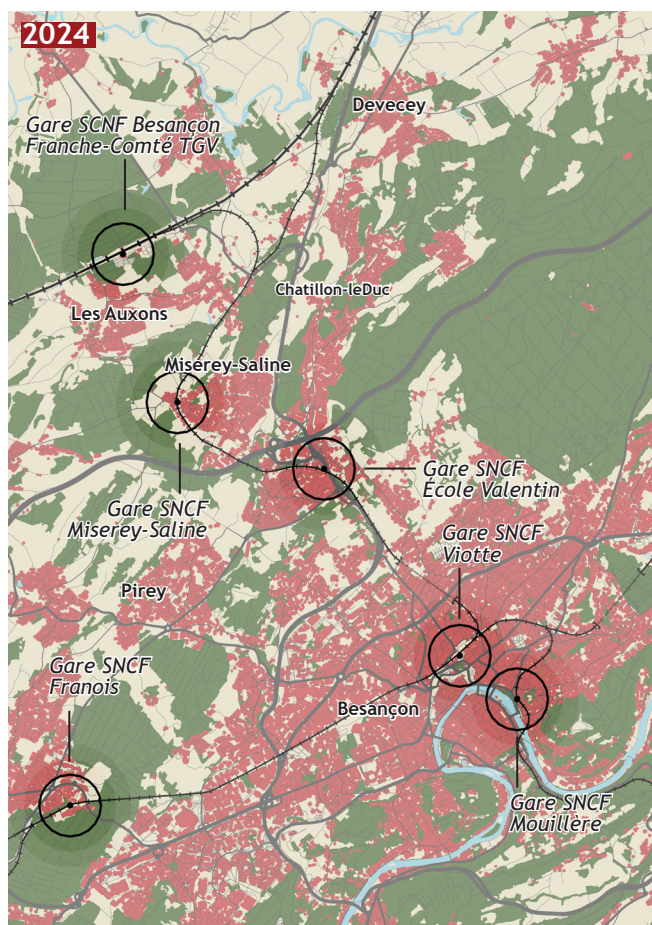
Hier

En 1956, la ville de Besançon et les communes de sa périphérie sont desservies par deux grands axes ferroviaires:

Du Nord au Sud, un axe lie Besançon aux communes de Vesoul et Morteau. L'axe traverse les communes de Miserey-Saline et Devecey qui se constituent à proximité de leurs gares.

De l'Ouest en Est, un axe lie les communes de Dijon et Belfort. Les voies traversent les espaces faiblement habités de la commune et desservent la gare de Franois, dont le tissu urbain n'est pas encore constitué.

la partie Nord-Ouest de Besançon est faiblement habitée. Les principales centralités présentes sur le territoire s'établissent en relation avec les voies de chemin de fer existantes ou les axes routiers principaux à l'image de la commune de Pirey.



Aujourd'hui

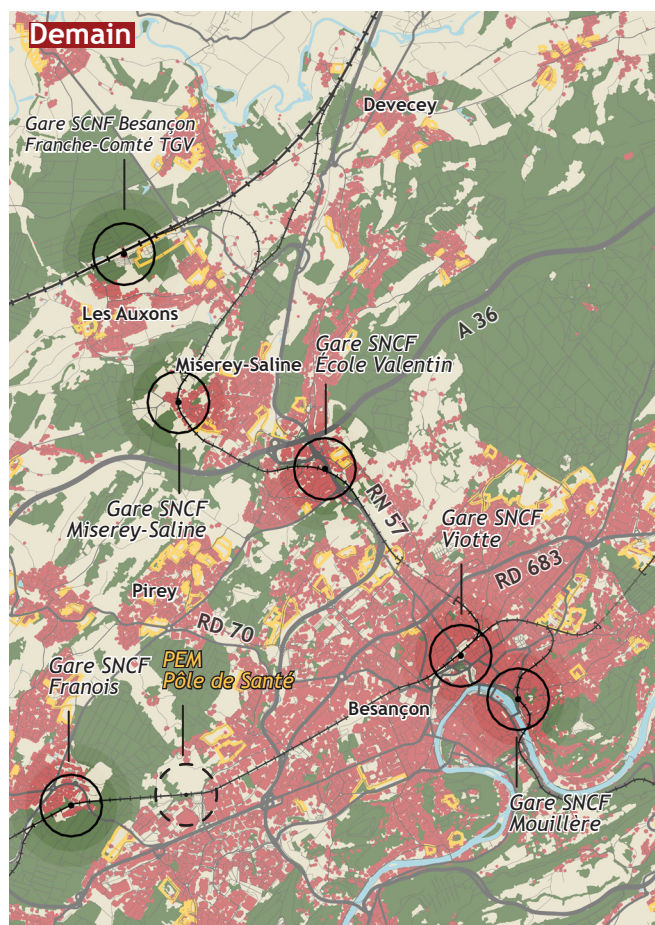
Le réseau ferroviaire de Besançon a beaucoup évolué depuis les années 1950. Un axe TGV a été créé dans la partie Nord du territoire, il permet de relier la commune de Dijon en 30 min et Mulhouse en 45 min via la gare Besançon Franche-Comté TGV .

L'arrivée du transport ferroviaire à grande vitesse a généré une reconfiguration des lignes sur la partie Nord-Ouest du territoire.

L'axe qui desservait autrefois Devecey se rabat désormais sur les voies TGV en amont de la commune. Entre Miserey-Saline et Devecey, l'axe remanié accueille aujourd'hui une navette ferroviaire reliant la gare Besançon Franche-Comté TGV à la gare Viotte de Besançon.

Une nouvelle halte ferroviaire a été créée en lien avec le développement de la commune d'Ecole-Valentin et sa ZAE. Cet arrêt destiné aux habitants de la commune est toujours desservi, mais sa vocation résidentielle n'en constitue pas une entrée de ville à proprement parler.

INFRASTRUCTURES



Et demain ?

Dans les années à venir, les communes du territoire projettent un développement dans le prolongement de leurs espaces urbanisés et principalement à proximité des axes routiers majeurs du territoire (RN57, RD70, RD683).

Un secteur de projet se distingue de ce constat, la ZAC «Nouvelle Ère» aux abords de la gare Besançon Franche-Comté TGV, sur la commune des Auxons.

Concernant le réseau ferré, la création d'une nouvelle halte ferroviaire est projetée aux abords du CHU.

- Espace naturel non boisé
- Espace boisé
- Espace artificialisé
- Route
- Voie ferrée
- Evolution de l'urbanisation
- Limites urbaines futures (prévision)

L'entrée de ville ferroviaire se caractérise par deux contextes complémentaires.

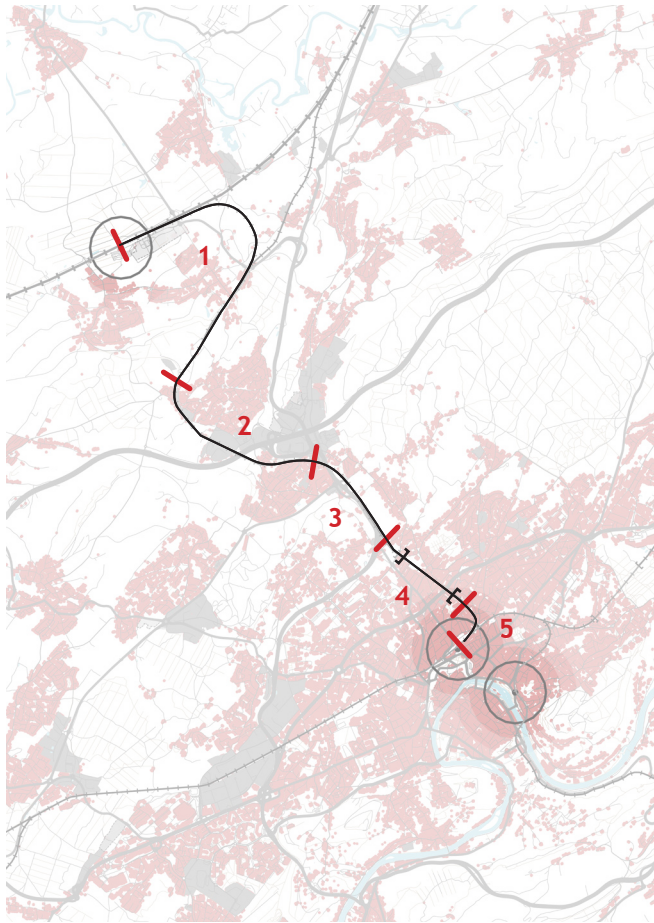
DEPUIS LA NAVETTE, CINQ SÉQUENCES PAYSAGÈRES

L'évolution des paysages depuis la navette ferroviaire annonce progressivement l'arrivée vers le centre-ville de Besançon et constitue une entrée de ville.

À LA DESCENTE DU TRAIN, TROIS SÉQUENCES URBAINES

L'arrivée ou le départ depuis les gares constitue les entrées de ville effectives. Leurs paysages et relations avec le tissu urbain génèrent des ambiances de différentes natures.

DEPUIS LA NAVETTE, CINQ SÉQUENCES PAYSAGÈRES



L'entrée de ville ferroviaire est rythmée par une série de paysages visibles depuis la navette ferroviaire. Ces séquences constituent une transition entre l'espace périurbain des Auxons et le centre-ville de Besançon.

1. Séquence paysagère des Auxons

À la montée dans la navette ferroviaire, le départ vers le centre-ville s'amorce par la présence visuelle du bâtiment «Le Signal» qui accompagne l'identité visuelle de la gare sur la périphérie des voies.

Après le départ du train, les vues depuis la navette sont contenues par le «Grand bois» une épaisseur boisée au Nord-Est de la commune des Auxons. Un peu plus loin, la navette ferroviaire décrit un grand virage au cours duquel les vues se dégagent sur un vaste paysage naturel au caractère bocager.

Quelques éléments perturbent cette qualité paysagère à l'image de la carrière à ciel ouvert des Auxons dont la proximité avec les voies dégrade fortement le paysage de la séquence.

Après le virage, les voies suivent le relief naturel et offrent des vues plongeantes sur la commune des Auxons.

2. Séquence périurbaine d'École-Valentin

À l'arrivée vers la commune d'École-Valentin, les vues sont contraintes par une épaisseur paysagère qui masque les vues sur le tissu urbain.

Avant la gare, l'épaisseur paysagère s'amenuise au passage de la zone d'activité de la commune constituant un paysage très dégradé.

À l'arrivée en gare d'École-Valentin, le train passe de courts tunnels puis est bordé par un haut mur de pierres à nu avant l'arrivée en gare.

3. Séquence paysagère des Torcols

Après École-Valentin, le paysage depuis la navette ferroviaire retrouve un caractère paysager.

À l'Est, les vues s'ouvrent sur des espaces au caractère bocager interrompus par quelques équipements techniques (une installation électrique au fort impact visuel et un petit entrepôt à l'Est) qui marquent le paysage à proximité des voies.

À l'Ouest, le paysage est marqué par la présence de la RN57 qui longe les voies sur une séquence de 500 m.

4. Séquence aveugle de Besançon

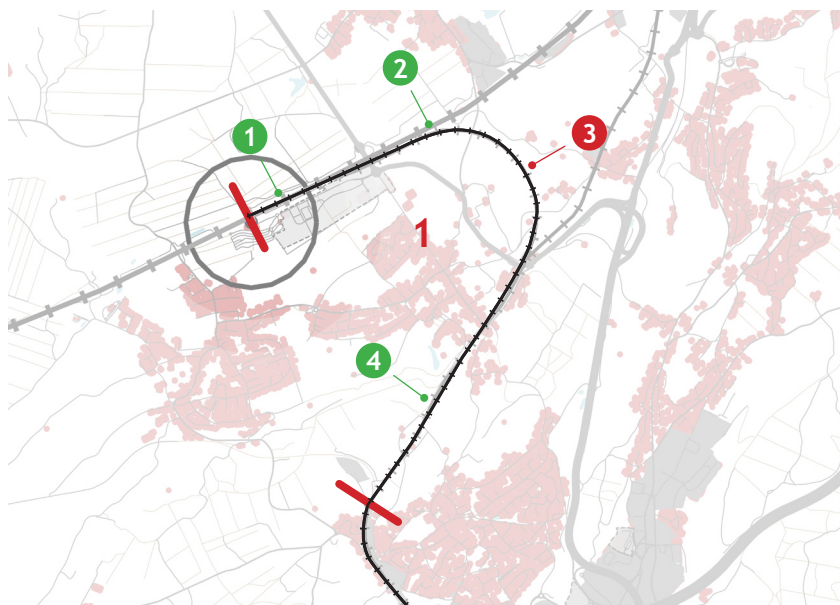
Avant l'arrivée en gare de Besançon, les voies alternent entre séquence enterrées et séquences bordées de murs de soutènements. Les vues sont bouchées de part et d'autre de la navette.

5. Séquence urbaine d'entrée en gare

En sortant de la séquence enterrée, les voies décrivent une courbe qui dévoile progressivement le paysage urbain de Besançon.

Dans un premier temps très hétéroclite, le paysage se rationalise à l'approche du bâtiment «symbole» de l'opération «Plateau Viotte». Le caractère contemporain du bâtiment génère une identité citadine propre aux gares d'importance métropolitaines.

SÉQUENCE PAYSAGÈRE DES AUXONS



 DEPUIS LA NAVETTE, UN BÂTIMENT «SYMBÔLE» ACCOMPAGNE LE DÉPART ET L'ARRIVÉE DU TERRITOIRE



Au départ et à l'arrivée en gare Besançon Franche-Comté TGV, les vues depuis la navette se focalisent sur un bâtiment «symbole» surnommé «Le Signal» qui émerge d'un talus enherbé.

 APRÈS LE DÉPART DE LA GARE, DES VUES LOINTAINES SUR LE PAYSAGE NATUREL ET LES VILLAGES



Au départ de la gare TGV, le paysage depuis la navette évolue du paysage boisé de la gare à des espaces périurbains entourés de bocages.

Ici, le caractère surélevé de la voie offre des vues lointaines sur la commune de Châtillon-le-Duc.

UNE SÉQUENCE PAYSAGÈRE DÉGRADÉE PAR LA PRÉSENCE D'UNE CARRIÈRE EN BORDURE DE VOIE

À la fin de son virage, la navette longe une carrière à ciel ouvert très visible depuis la voie.

En dehors de cet espace, le faible nombre d'équipement et de structures techniques offre à la séquence un cadre naturel très agréable.



DES VUES PLONGEANTES SUR LA COMMUNE DES AUXONS

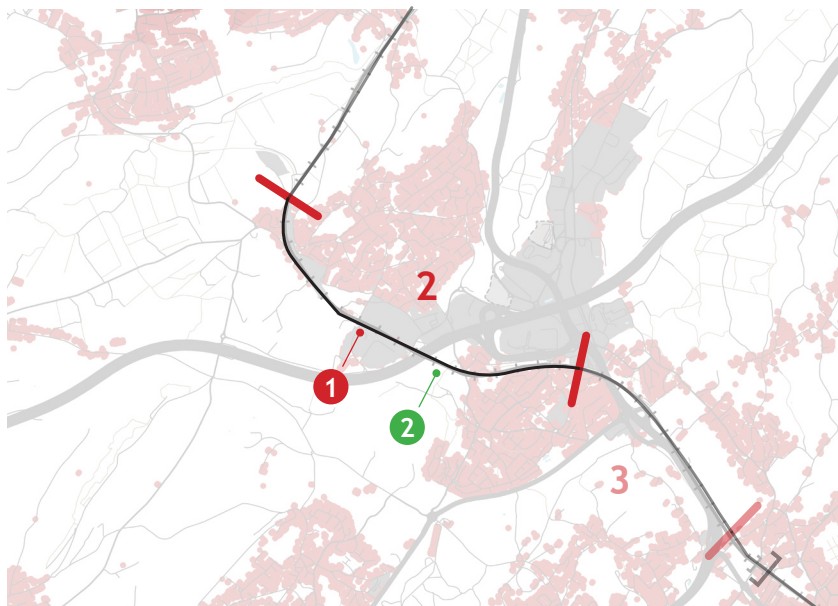


Avant l'arrivée dans la commune d'École-Valentin, la voie longe le relief du bois de Chailluz.

Depuis la navette, le caractère surélevé de la voie offre des vues lointaines sur la commune des Auxons et son écrin paysager.

SÉQUENCE 2 :

LA SÉQUENCE PÉRIURBAINE D'ÉCOLE-VALENTIN



☹️ A L'ENTRÉE DE LA COMMUNE D'ÉCOLE-VALENTIN, DES VUES PLONGANTES SUR LA ZONE D'ACTIVITÉ

Après une courte séquence aux vues contraintes par la végétation, la voie longe la zone d'activité de la commune.

Le rétrécissement de l'épaisseur paysagère bordant la voie génère des vues sur la zone d'activité d'École-Valentin. Le caractère minéral de cette séquence contraste avec l'ambiance paysagère de l'itinéraire.



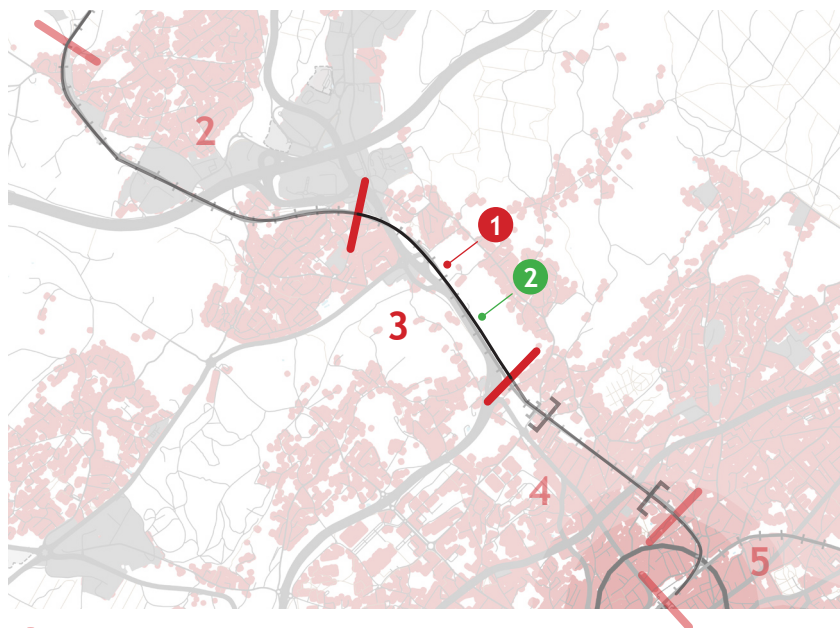
😊 L'ARRIVÉE EN GARE D'ÉCOLE-VALENTIN EST ACCOMPAGNÉE PAR UN MUR DE SOUTÈNEMENT.



Après le passage de la zone d'activité, des murs de soutènement bouchent les vues jusqu'à l'arrivée en gare

SÉQUENCE 3 :

LA SÉQUENCE PAYSAGÈRE DES TORCOLS



AU DÉPART DE LA GARE D'ÉCOLE-VALENTIN, DES ÉQUIPEMENTS TECHNIQUES BORDENT LA VOIE



1

À la sortie de la halte ferroviaire, la voie est bordée par un épais cordon boisé.

Ce contexte paysager est régulièrement interrompu par des équipements techniques et des espaces minéralisés.



PLUS LOIN, UNE SÉQUENCE PAYSAGÈRE AUX ABORDS DES TORCOLS

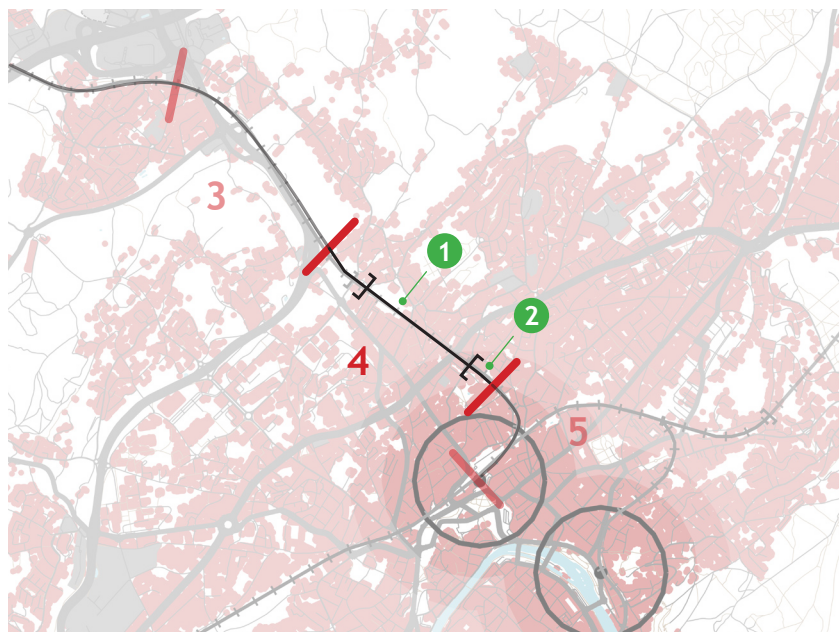


2

Aux abords du lieu dit des Torcols, les vues retrouvent le caractère naturel du début de l'itinéraire. Les vues sur le bocage et la structure urbaine du lieu-dit offrent un paysage champêtre depuis la navette.

SÉQUENCE 4 :

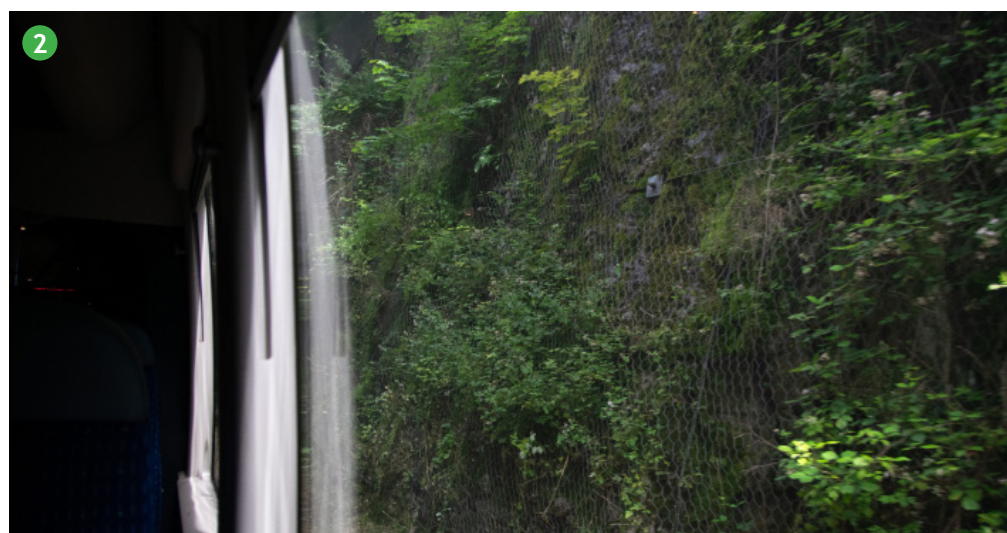
LA SÉQUENCE AVEUGLE DE BESANÇON



UNE SÉQUENCE COURTE ALTERNANT TUNNELS ET VOIES ENCAISSÉES

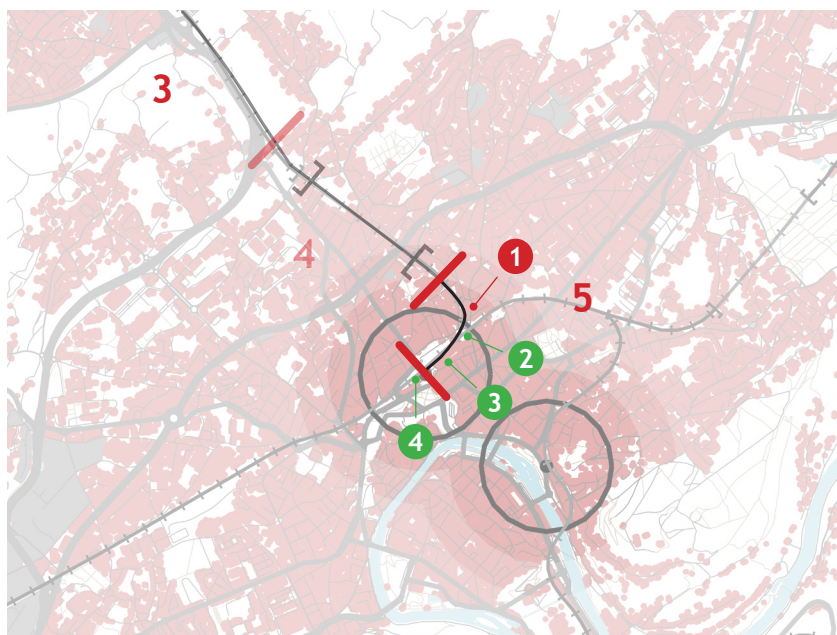


DES MURS DE SOUTÈNEMENT EMBÉLLIS PAR LES PIERRES À NU ET LA VÉGÉTATION SPONTANÉE



SÉQUENCE 5 :

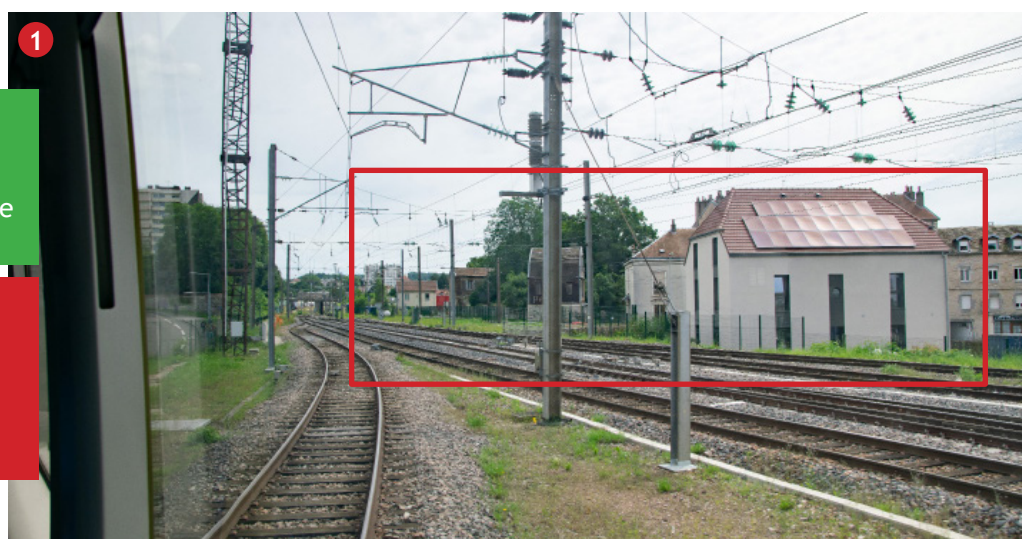
LA SÉQUENCE URBAINE DE L'ENTRÉE EN GARE



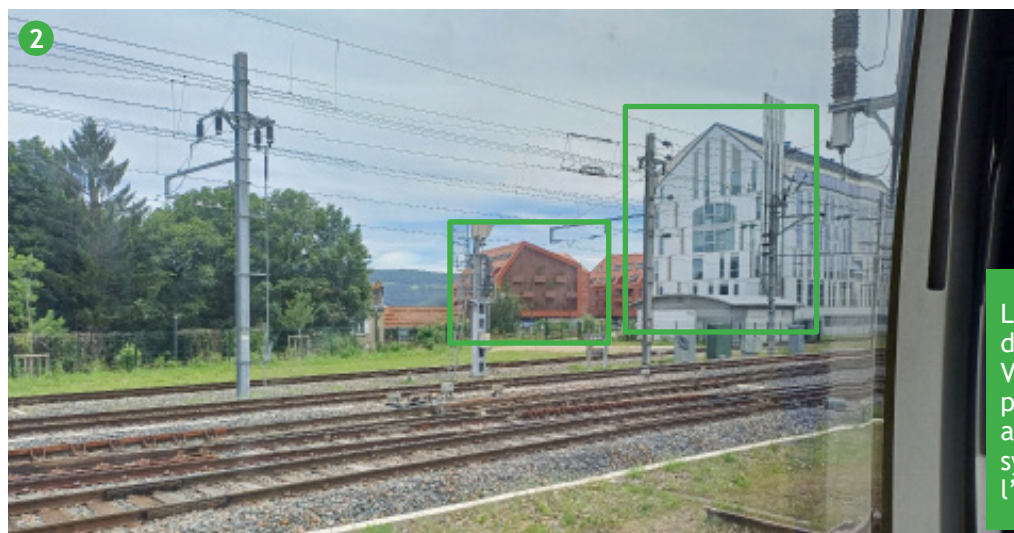
☹️ À LA SORTIE DU TUNNEL, LES VUES S'OUVRENT SUR UN PAYSAGE URBAIN HÉTÉROCLITE

À la sortie du tunnel, la navette effectue un virage qui découvre progressivement le paysage urbain de la commune.

Le manque de masque paysager et la présence de constructions en limite de voie génère un paysage urbain à l'aspect hétéroclite.



😊 À L'ARRIVÉE EN GARE, L'APPARITION D'UNE ARCHITECTURE MÉTROPOLITAINE

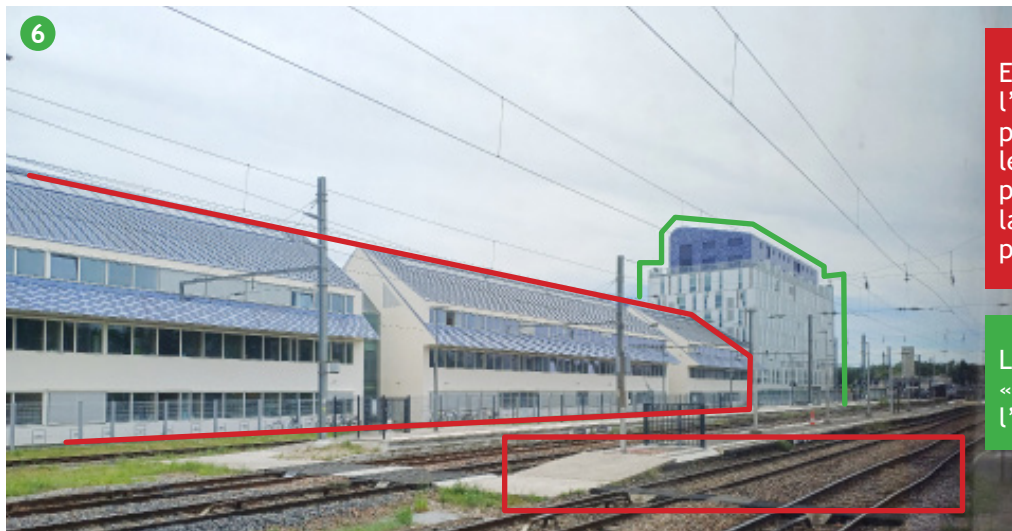


La vue sur les pignons de l'opération «Plateau Viotte» produit un paysage dynamique. Cette architecture singulière symbolise et annonce l'entrée en gare.



UNE IDENTITÉ PAYSAGÈRE ATTEINTE PAR LA LINÉARITÉ DE L'ARCHITECTURE ET LA MINÉRALITÉ DU PAYSAGE

6



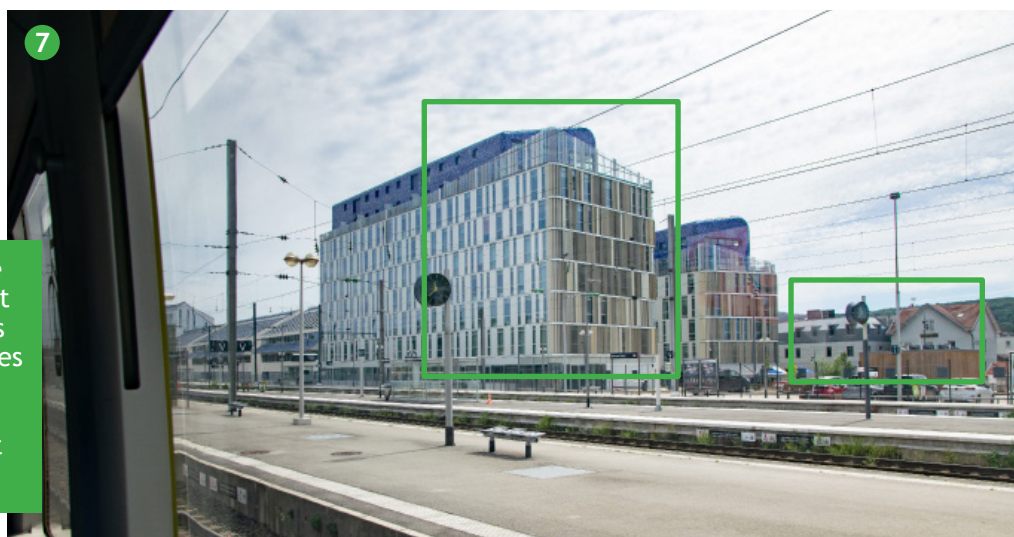
En longeant l'opération, l'architecture devient plus conventionnelle et le caractère minéral du premier plan atténue la nature dynamique du paysage.

La visibilité du bâtiment «symbole» accompagne l'arrivée en gare.



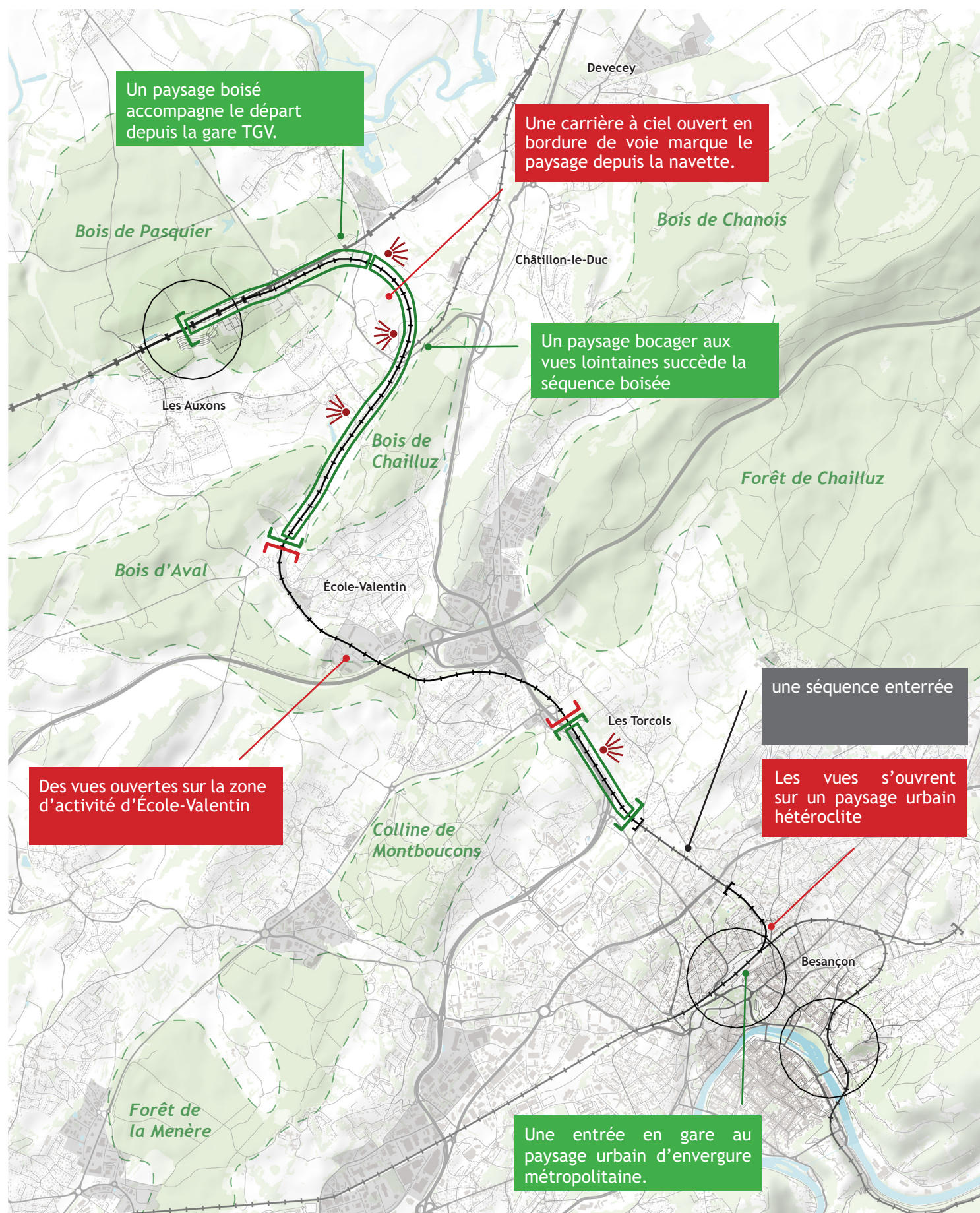
DEPUIS LA NAVETTE, UN MÉLANGE D'ARCHITECTURE CONTEMPORAINE ET TRADITIONNELLE INCARNE UN PAYSAGE D'ENTRÉE DE VILLE

7



À l'arrivée et au départ de la gare Viotte, le bâtiment «symbole» accompagne les constructions plus anciennes entourant le parvis. Ce paysage constitue un lien visuel entre centre-ville et les quais de la gare.

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC





ATOUTS

Des séquences aux paysages variés (plaines, forêts, reliefs, etc.) formant une transition entre la périphérie urbaine et le centre-ville.

OPPORTUNITÉS

Des dégradations paysagères mesurées et facilement réversibles.

FAIBLESSES

Des équipements techniques et des bâtiments d'activité visibles depuis la navette en raison de la dégradation des épaisseurs paysagères bordant les voies.

À l'entrée en gare Viotte, un paysage urbain de faible qualité et fortement visible aux abords de la voie.

MENACES




Un développement des équipements et des bâtiments d'activités aux abords des voies.

Un développement urbain des communes qui risque de dégrader les séquences paysagères.



Éléments structurants naturels

-  Boisement
-  Point de vue remarquable sur les éléments structurants

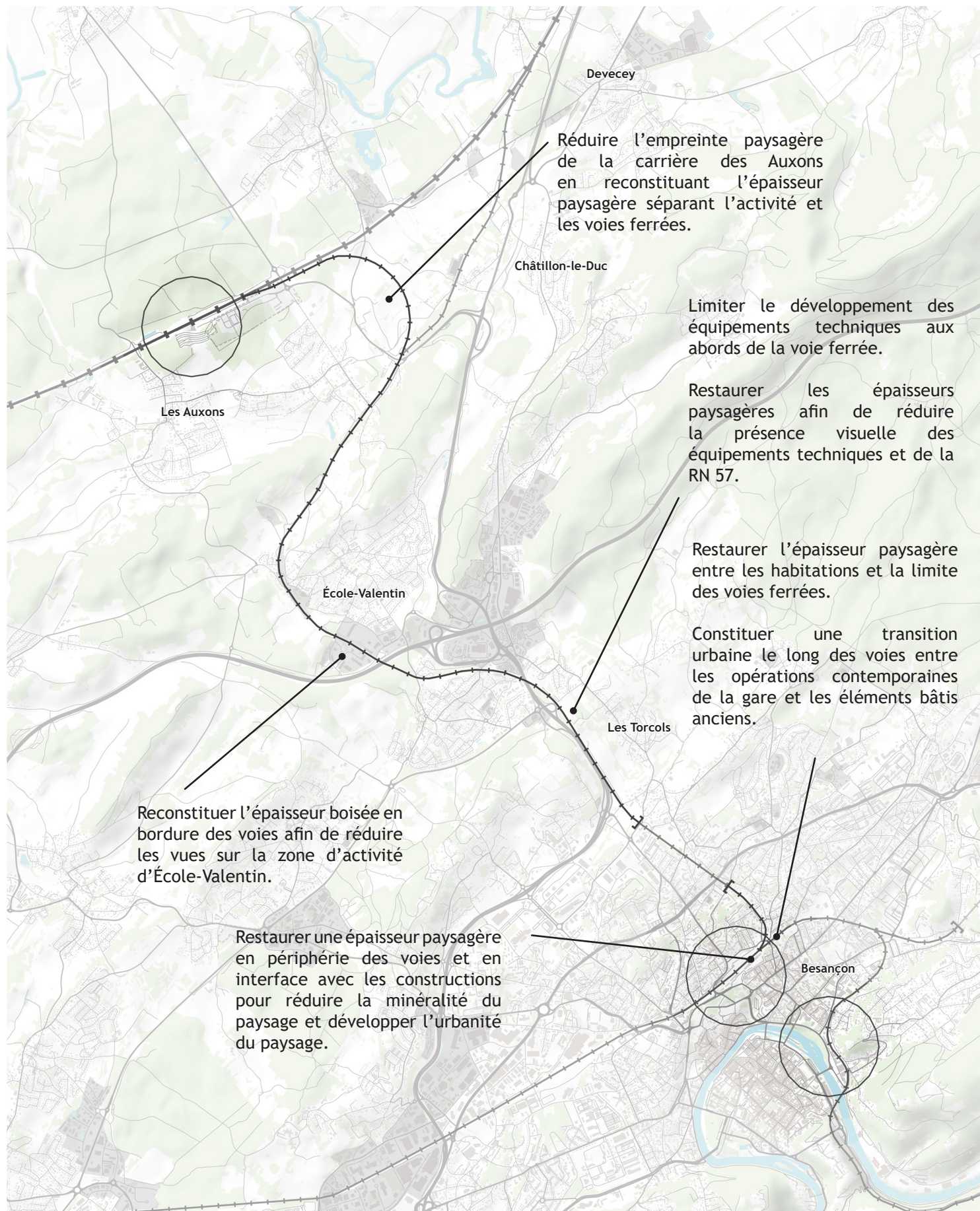
Composantes de la séquence

-  Séquence urbaine
-  Séquence paysagère
-  Végétation dense en bordure de voirie

Commerces et Activités

-  Zones d'activités & commerciales (UY & UZ)
-  Zones d'activités & commerciales projetées (AUY)

OBJECTIFS ET PISTES D' ACTIONS



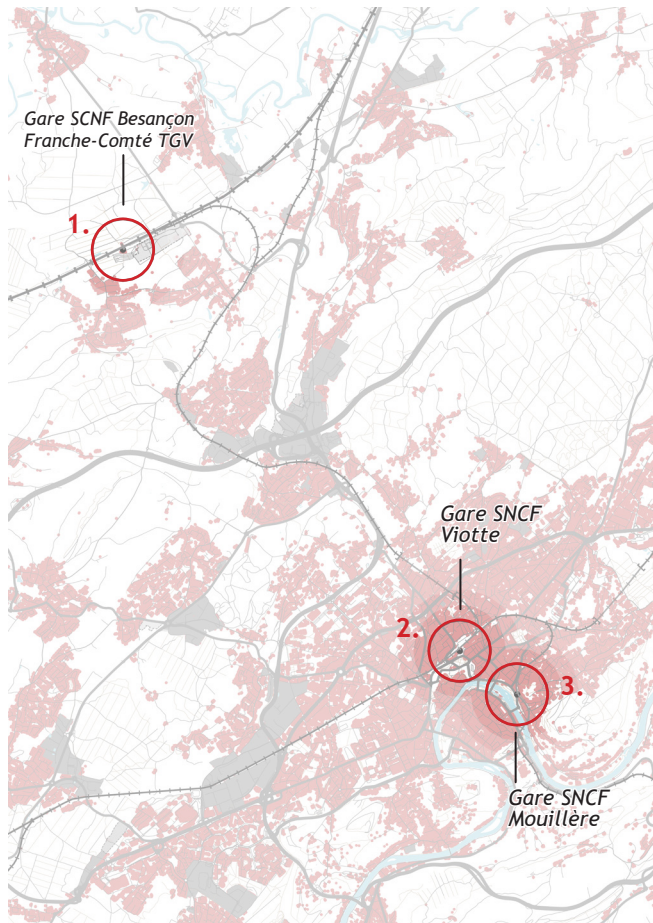


ENJEUX

Réduire l'artificialisation du paysage aux abords des voies.

Réduire l'emprunte visuelle des espaces artificielisés présents aux abords de la voie (restaurer des épaisseurs paysagères).

À LA DESCENTE DU TRAIN, TROIS SÉQUENCES URBAINES



L'entrée de ville ferroviaire est rythmée par une série de gares aux contextes géographiques et aux aménagements variés. La relation entre ces gares et les tissus urbains constitue des séquences

1. La gare Besançon Franche-Comté TGV : Une entrée de territoire paysagère

À la descente du TGV, l'architecture contemporaine de la gare et son implantation respectueuse du paysage offre une image audacieuse et paysagère du territoire.

Cette impression s'estompe à la sortie du périmètre de la gare. L'équipement apparaît déconnecté des structures urbaines existantes en raison du manque de progressivité dans l'aménagement de ses abords.

2. La Gare SNCF de Viotte : Une entrée de ville qualifiée

À la sortie de la navette, le paysage est accompagné par l'opération «plateau Viotte». Véritable marqueur visuel, ce bâtiment accompagne les voyageurs sur toute la séquence d'entrée/sortie de la ville vers la gare.

À la sortie de la gare, il existe deux parvis. Une première entrée se situe au niveau bas, elle constitue la sortie directe depuis la navette. La seconde entrée située plus haut constitue l'entrée historique de la gare, son esplanade est très minérale.

Depuis ces deux espaces, l'aménagement de l'espace public (continuité paysagère, ouvertures visuelles, travail sur les lumières la nuit) incite les voyageurs à converger vers le parc des Glacis. L'aménagement de cet espace public, dessiné en continuité de la gare, génère un itinéraire intuitif vers le cœur de ville.

3. La Gare SNCF de la Mouillère : Une entrée de ville au caractère confidentiel.

La gare de la Mouillère est actuellement en travaux dans le cadre de la modernisation du réseau de la «ligne des Horlogers» liant Besançon-Viotte et la commune de La Chaux-de-Fonds en Suisse.

La gare de la Mouillère s'établit en proximité géographique immédiate du centre-ville. Elle constitue à ce titre l'entrée de ville principale depuis la Suisse.









À la sortie des quais, la gare actuelle présente un caractère vieillissant. Son manque d'identité visuelle et de repères la rend difficilement identifiable dans le paysage urbain.

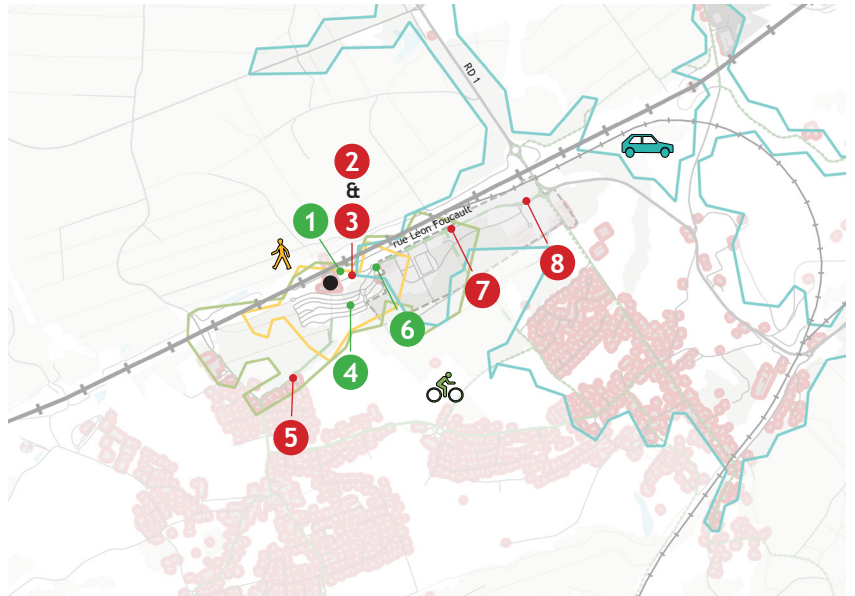
Devant le bâtiment de la Gare, le parvis faiblement aménagé ne constitue pas un réel espace d'attente. Son lien avec le centre-ville n'est pas intuitif en raison du manque de signalisation, d'aménagement piétons et son absence de vue vers le centre-ville.

SÉQUENCE 1 : GARE BESANÇON FRANCHE-COMTÉ TGV UNE ENTRÉE DE TERRITOIRE PAYSAGÈRE

À la sortie du train, la gare Besançon Franche-Comté TGV apparaît comme un élément architectural singulier inscrit dans un paysage naturel boisé.

Ce caractère urbain s'amenuise à la sortie du périmètre de la gare, en raison de la disparition soudaine des aménagements et de son caractère isolé.

-  Point de vue
-  Tache urbaine à dominante d'habitat
-  Tache urbaine à dominante industrielle
-  Route départementale
-  5 min à pied
-  5 min à vélo
-  5 min en voiture
-  Voie ferrée

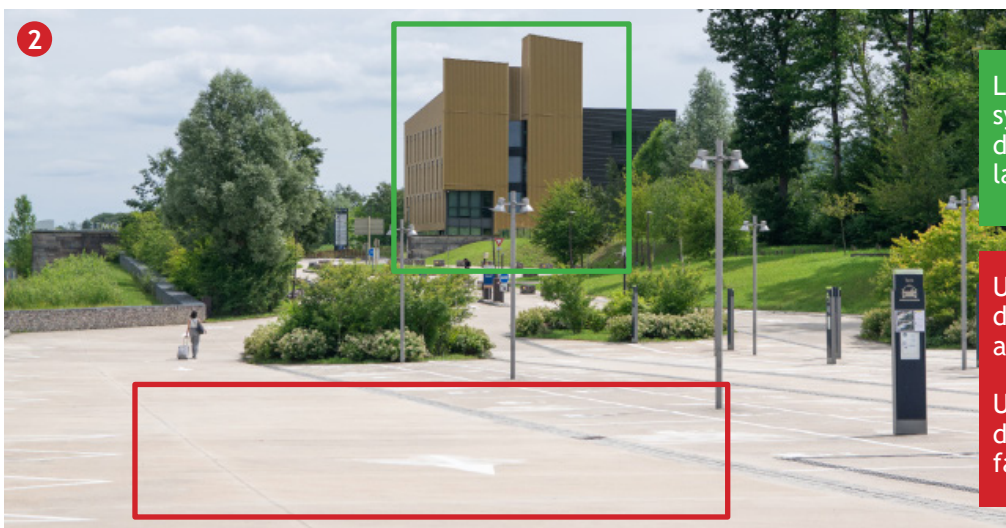


 DEPUIS LES QAIS, UNE GARE SINGULIÈRE INTÉGRÉE DANS SON ENVIRONNEMENT BOISÉ



À la descente du train, le caractère très minéral et la surface importante des quais est contrebalancée par la présence d'un arrière plan paysager et de végétation sur les éléments de couverture de la gare.

 UN PARVIS BIEN DÉFINIT DONT LA MINÉRALITÉ ATTÉNUÉ LE CADRE PAYSAGER



Le «Signal», un bâtiment symbole qui définit l'entrée de ville et anime la sortie de la gare.

Un paysage très minéral en dépit de la présence d'arbre au second plan.

Un espace de stationnement dédié aux bus et taxis faiblement utilisé.

Dans le périmètre de la gare



UN PARVIS PEU OMBRAGÉ MAL ADAPTÉ À L'ATTENTE EXTÉRIEURE

3



Le parvis qui s'inscrit dans le prolongement du lobby intérieur de la gare ne constitue pas un réel espace d'attente extérieure en raison de son aménagement.

L'espace est très minéral et ne comporte pas de mobilier urbain.



UN ESPACE DE STATIONNEMENTS PAYSAGERS À LA PRÉSENCE ARBORÉE RÉDUITE

le parking est composé de places aux revêtements naturels et poreux. Les rangées de stationnements sont séparées par des épaisseurs paysagères qui réduisent la présence visuelle des véhicules et recueillent les eaux de ruissellement.

4



La présence d'arbre s'amenuise au centre de l'espace de stationnement ce qui réduit son intégration paysagère.



DES ACCÈS MODES ACTIFS FAIBLEMENT AMÉNAGÉS ET SIGNALÉS

5



Les cheminements modes actifs desservant la gare sont peu visibles ou signalés, de plus il n'existe pas de stationnement vélo sécurisé.

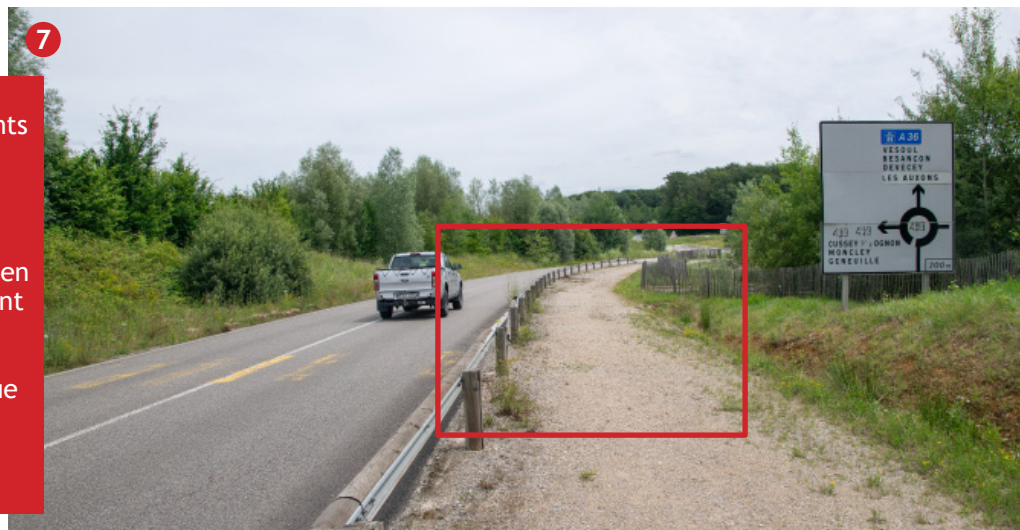
En périphérie de la gare

😊 UN AXE AMÉNAGÉ À LA SORTIE DE LA GARE



Dans un premier temps, le paysage et les espaces publics sont qualifiés aux abords du bâtiment «Le Signal».

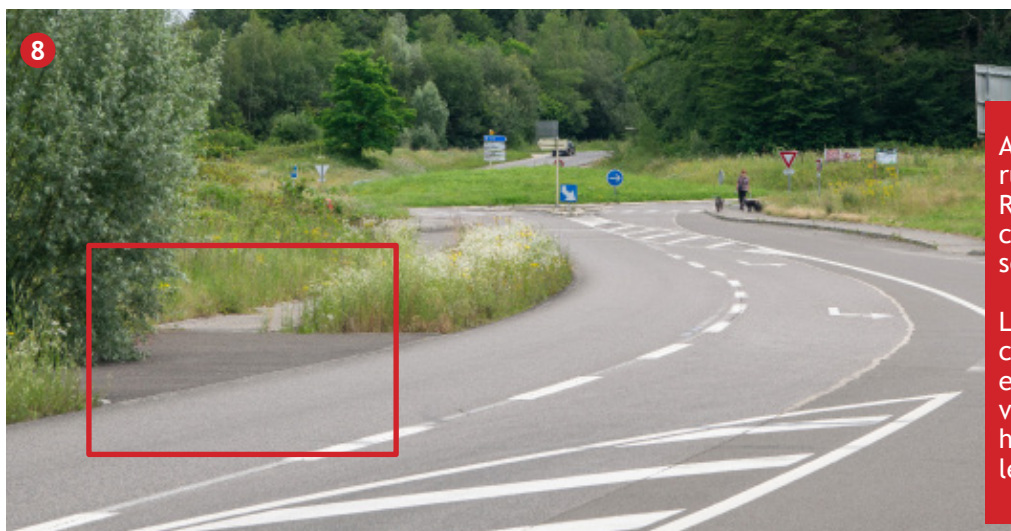
😞 PLUS LOIN, UNE DISPARITION DES AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS ET UNE SIGNALÉTIQUE ROUTIÈRE



Plus loin, les aménagements modes actifs et l'espace public dans sa globalité n'est pas aménagé.

Les espaces publics sont «en attente» de l'aménagement de la ZAC «Ère Nouvelle». Cette séquence aux espaces délaissés contribue fortement au caractère isolé de la gare.

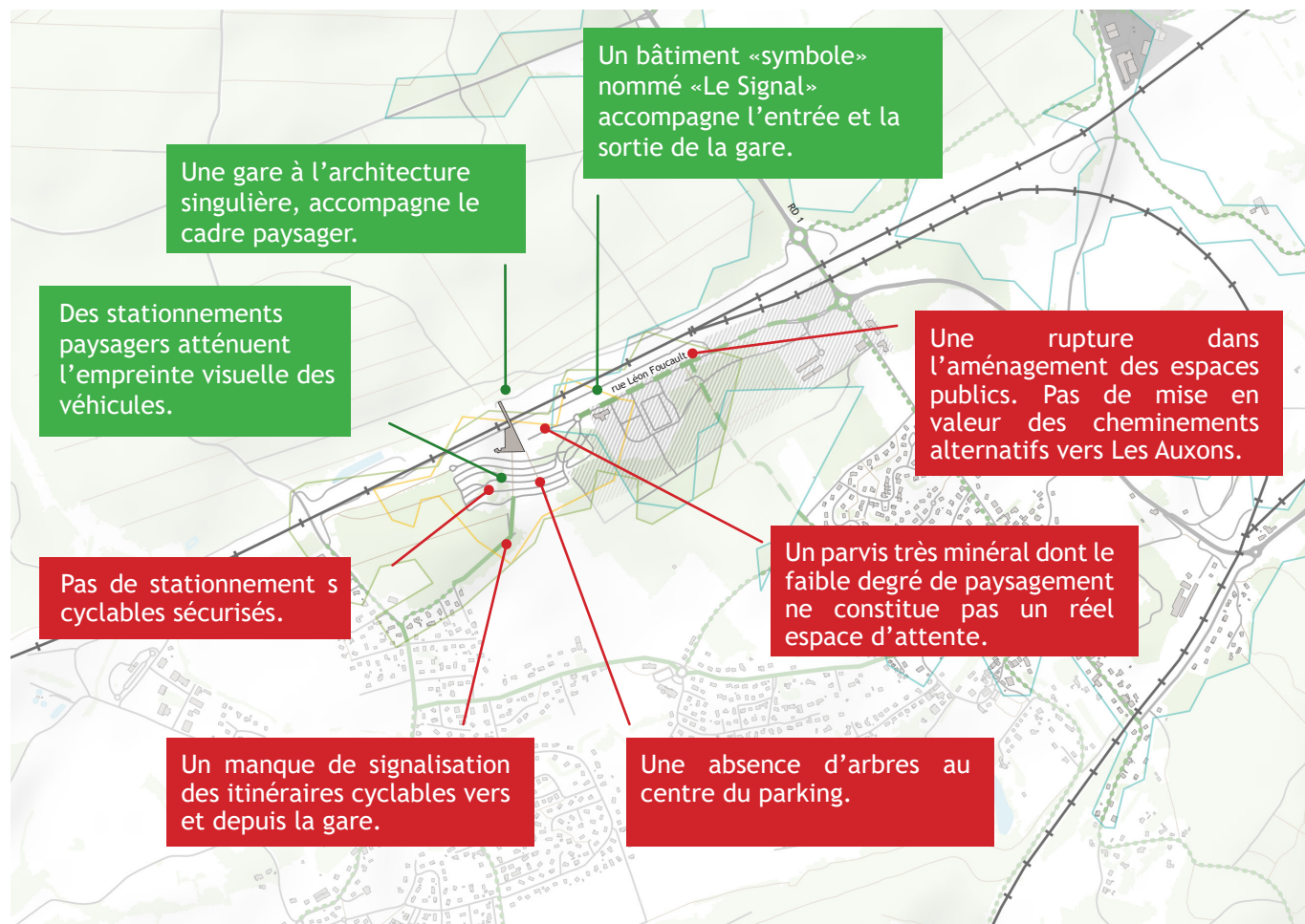
😞 UN AMÉNAGEMENT ROUTIER ET DES FRAGMENTS D'AMÉNAGEMENTS MODES ACTIFS VERS LA D1.



Au croisement de la rue rue Léon Foucault et de la RD1, la voie s'élargit et les cheminements modes actifs sont discontinus.

Le manque de cohérence des cheminements modes actifs et le caractère routier de la voie constitue un paysage hostile pour les piétons et les cyclistes.

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC



ATOUTS

Un contexte paysager valorisé par le bâtiment de la gare et ses aménagements.

Des connexions existantes et projetées au réseau cyclable.

Une desserte de la gare effectuée principalement par une navette ferroviaire et via le réseau routier.

OPPORTUNITÉS

Le développement de la ZAC «Nouvelle Ère» constitue une opportunité dans le développement des mobilités actives et l'aménagement des espaces publics.

Le développement des programmes bâtis pourrait permettre de constituer une transition entre le bâtiment «symbole» et le tissu urbain des Auxons.

FAIBLESSES

Des accès modes actifs non aménagés et discontinus.

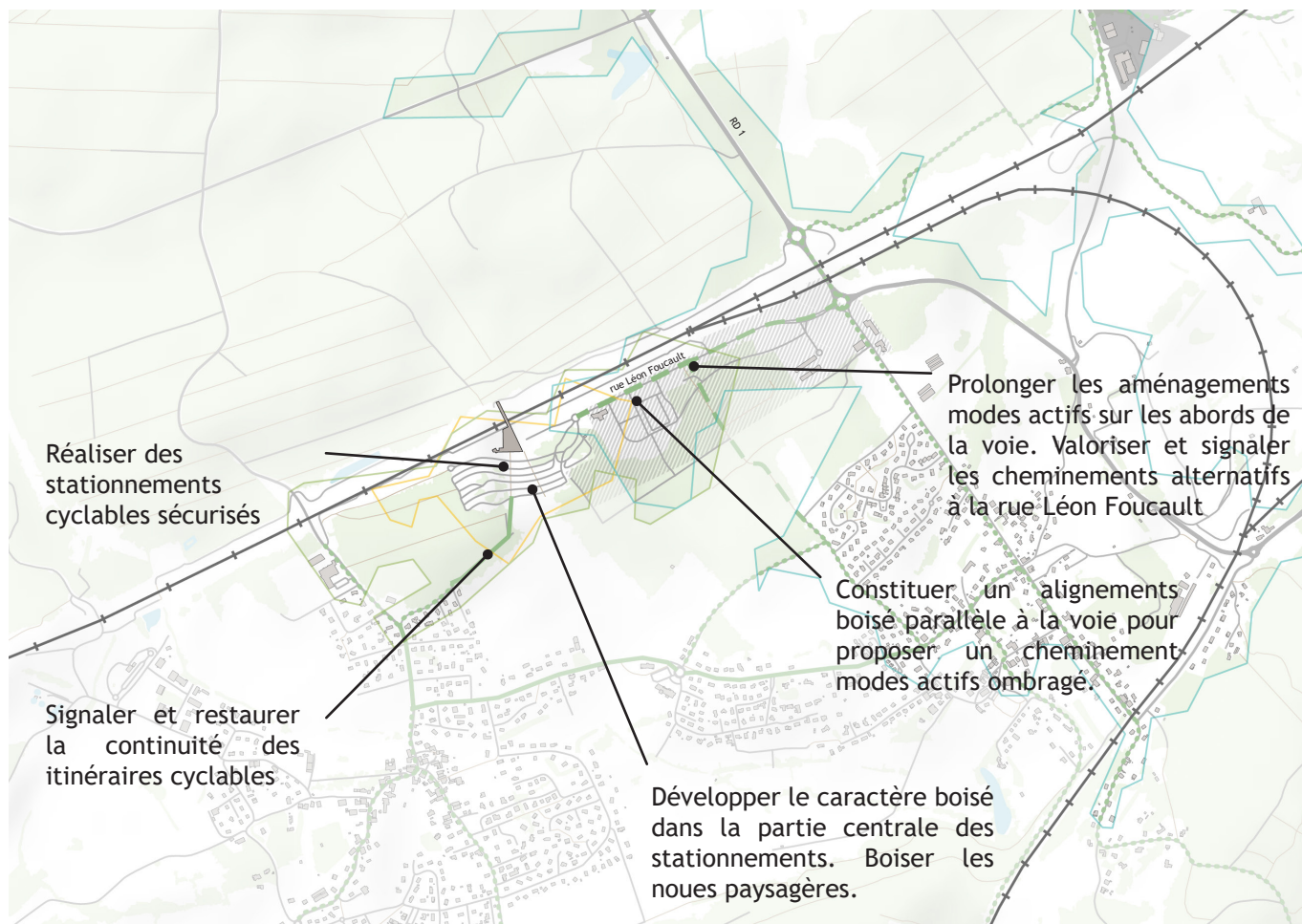
Un manque de desserte via les transports en communs intercommunaux.

MENACES

Le développement de la ZAC «Nouvelle Ère» constitue une menace vis-à-vis de la préservation du contexte paysager de la gare.

Le développement des espaces de stationnements porterait atteinte au caractère paysager de la gare.

OBJECTIFS ET PISTES D' ACTIONS



ENJEUX

- Améliorer la transition entre la gare et la commune des Auxons.
- Améliorer l'accessibilité et l'identification des cheminements modes actifs vers et depuis la gare.
- Développer l'identité paysagère de la gare sur ses espaces extérieurs (parvis, espaces de stationnements, alignements boisés pour accompagner les cheminements modes actifs, etc.).
- Préserver le patrimoine boisé existant au sein de la gare et sur sa périphérie.

SÉQUENCE 2 :

GARE VIOTTE - UNE ENTRÉE DE VILLE QUALIFIÉE

À l'arrivée dans le cœur de Besançon, la gare Viotte offre une réelle séquence urbaine d'entrée de ville.

L'itinéraire est matérialisé par un cheminement modes actifs de qualité et clairement identifiable. Le parcours offre une diversité d'éléments paysagers et d'espaces qui permettent des usages urbains.



Point de vue



5 min à pied



Tache urbaine à dominante d'habitat



5 min à vélo



Tache urbaine à dominante industrielle



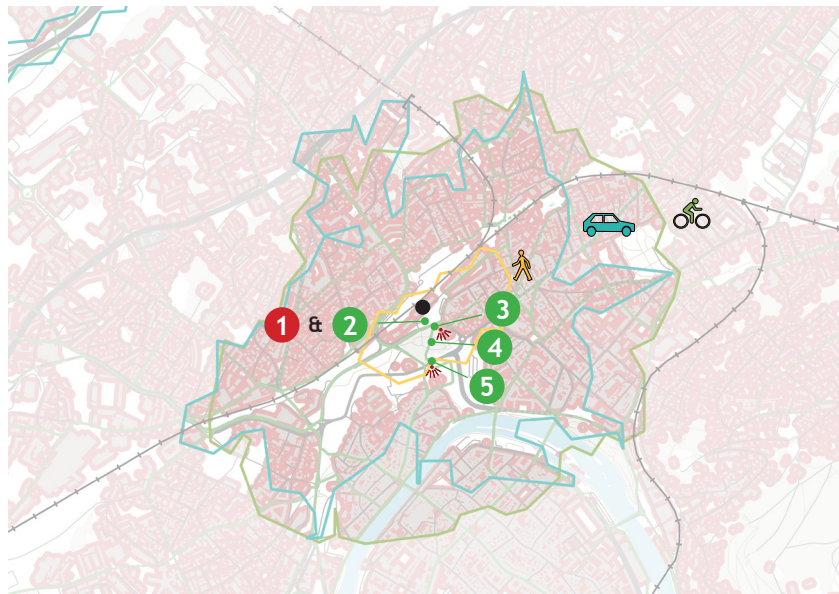
5 min en voiture



Route départementale



Voie ferrée

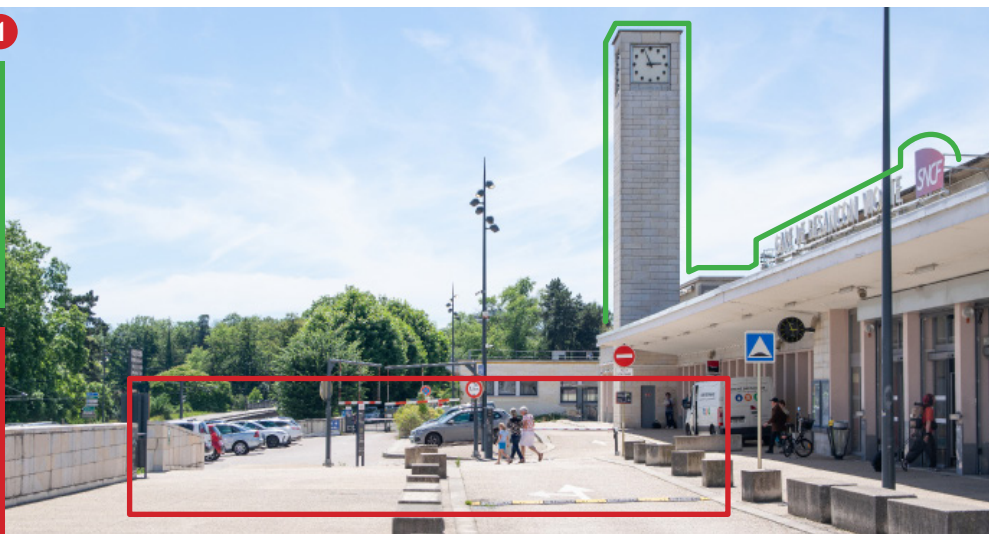


UNE GARE IDENTIFIABLE DANS LE GRAND PAYSAGE, UNE ESPLANADE TRÈS MINÉRALE

1

Depuis les abords de la gare, l'accès aux trains est facilement identifiable en raison de la présence de marqueurs visuels associés aux gares (horloge, éléments verticaux, etc.).

Le parvis haut de la gare présente un caractère très minéral. L'absence d'ombre et d'assises ne fait pas de ce parvis un réel espace d'attente.



UN AXE MAJEUR VERS LE CENTRE-VILLE CLAIREMENT IDENTIFIABLE

4



A la sortie des esplanades hautes et basses de la gare, l'aménagement de l'espace public amène les voyageurs à converger vers l'arrêt du tramway et le parc des Glacis.



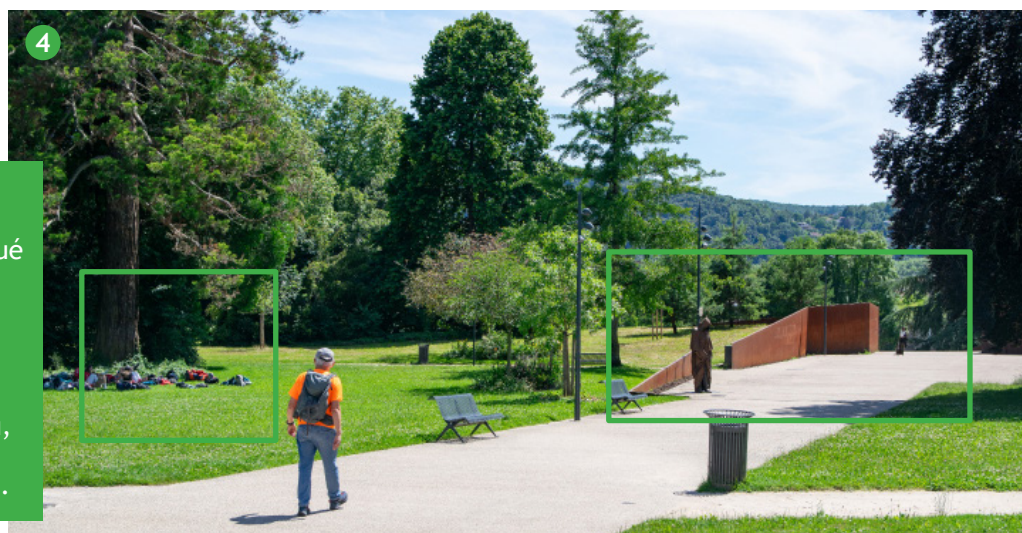
UNE BALADE PAYSAGÈRE MÈNE DU PARVIS DE LA GARE VERS LE PARC DES GLACIS



L'itinéraire prend la forme d'une balade accompagnée par un aménagement paysager. Le parcours est ponctué d'éléments singuliers (statues, mobiliers urbains) et valorisant les vues sur le paysage urbain de Besançon.



L'ITINÉRAIRE PIÉTON TRAVERSE LE PARC DES GLACIS ET MÈNE VERS L'ESPLANADE DES MONUMENTS AUX MORTS



La balade vers le cœur de ville traverse le parc des Glacis. Cet espace, ponctué lui aussi d'éléments singuliers (statues, les mémorial) s'établit en continuité de la gare. Il constitue un espace adapté à l'attente, au jeu, au repos, utilisé par les voyageurs et les habitants.

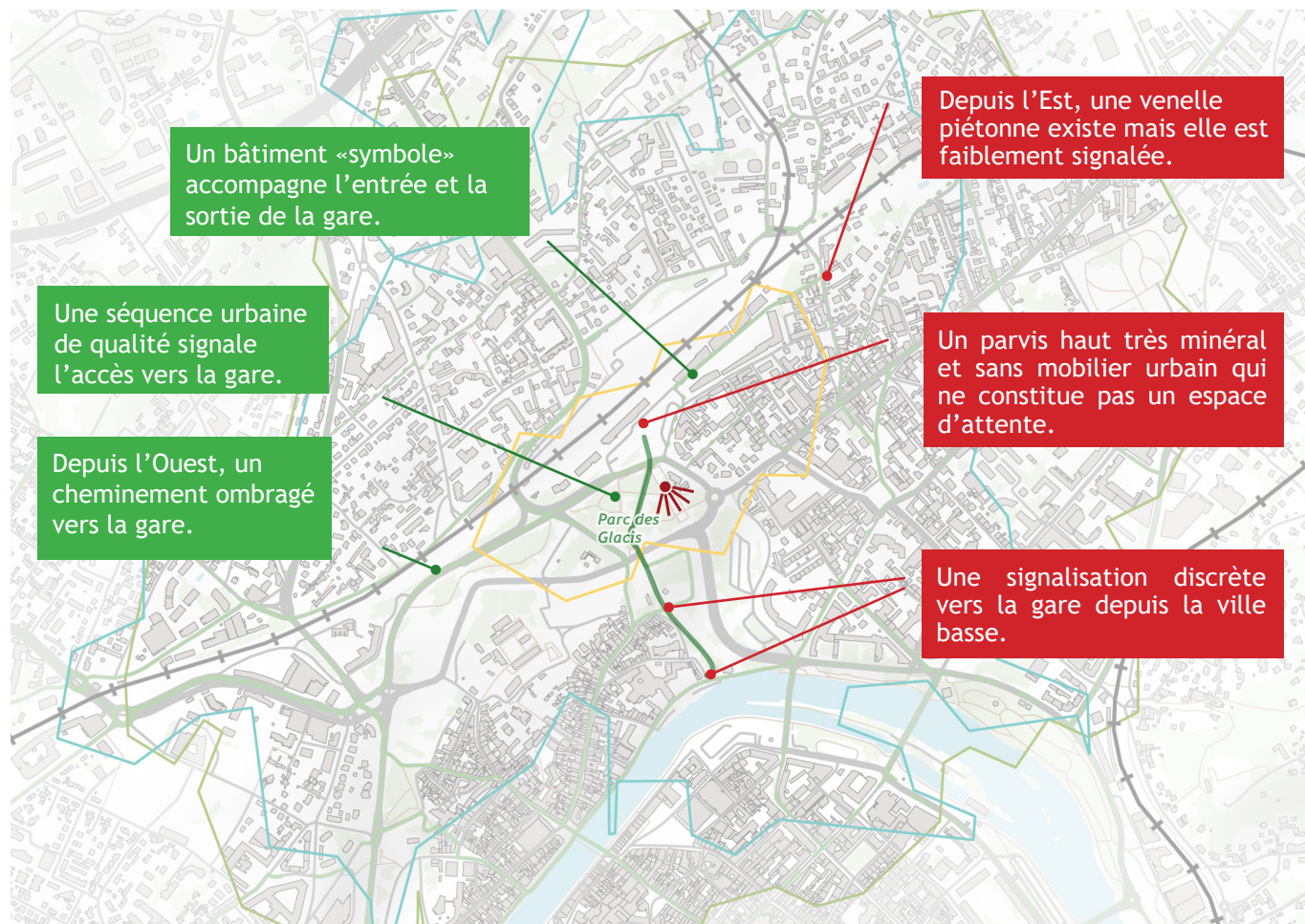


À L'ARRIVÉE VERS LA GARE, DES ÉLÉMENTS SINGULIERS MARQUENT LE CHEMIN



En franchissant la passerelle surplombant l'avenue Edgard Faure, les vues s'ouvrent depuis le mémorial jusqu'au bâtiment «symbole» de l'opération «Plateau Viotte». Ce marqueur visuel associé à l'implantation du mur mémorial génère un cheminement intuitif vers la gare.

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC



ATOUTS

Une séquence urbaine de qualité reliant le centre-ville et la gare par un cheminement intuitif.

La présence d'une variété d'espaces publics permet d'accueillir divers usages urbains à destination des habitants et des usagers de la gare.

OPPORTUNITÉS

Les aménagements sont quasiment tous réalisés jusqu'au centre-ville.

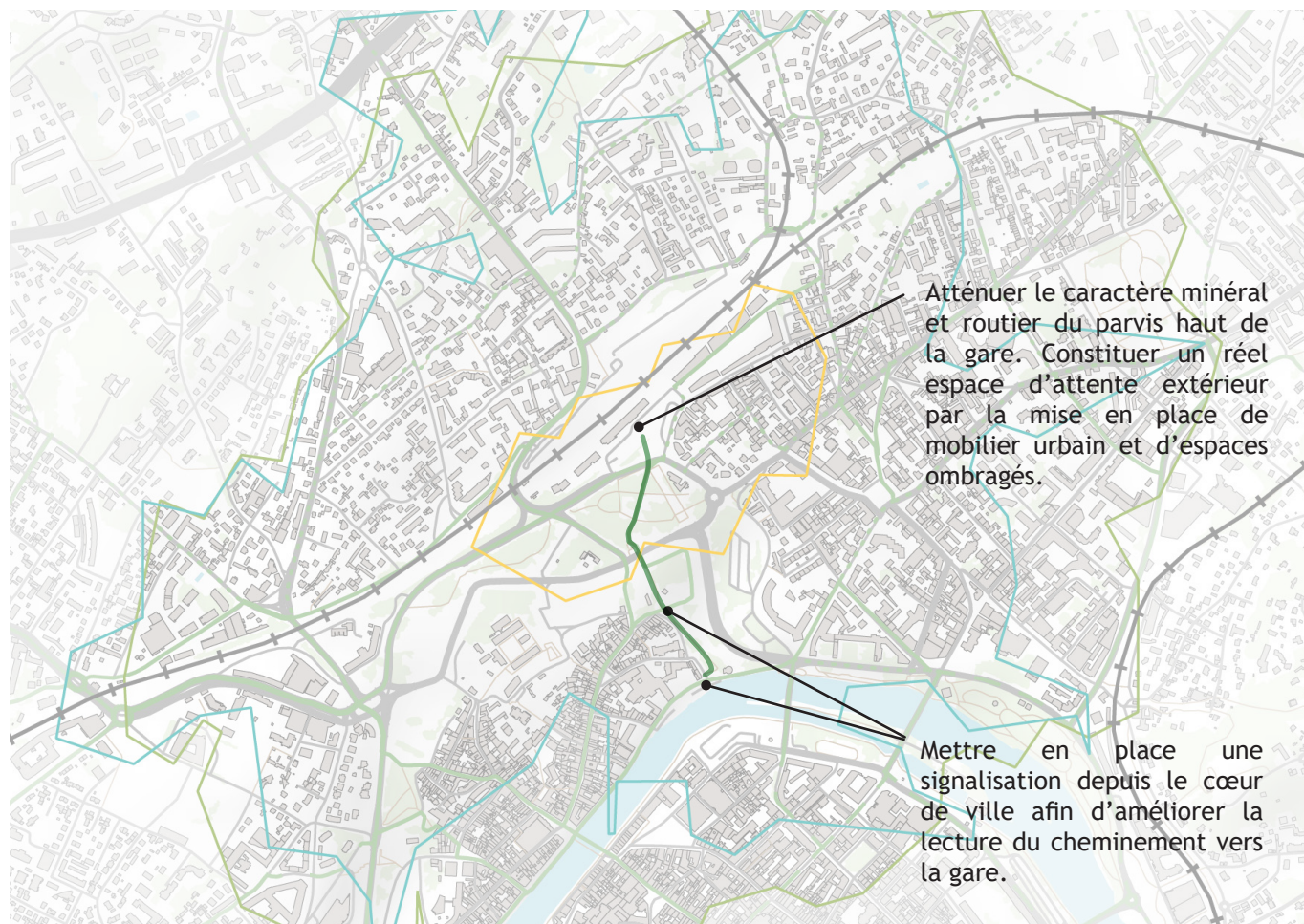
FAIBLESSES

Depuis le centre-ville, le cheminement principal vers la gare est faiblement signalé et difficilement identifiable.

Sur le parvis de la gare, le caractère minéral et la présence importante des véhicules constitue une rupture avec les qualités paysagères du cheminement vers la gare.

L'aménagement du parvis (absence d'assises, peu d'espaces ombragés) n'en constitue pas un espace d'attente extérieur pour les voyageurs.

OBJECTIFS ET PISTES D' ACTIONS



ENJEUX








- Améliorer l'accès du chemin vers la gare depuis le cœur de ville.
- Réduire la minéralité et développer les usages sur le parvis haut de la gare. Constituer un réel espace d'attente extérieur à destination des voyageurs.

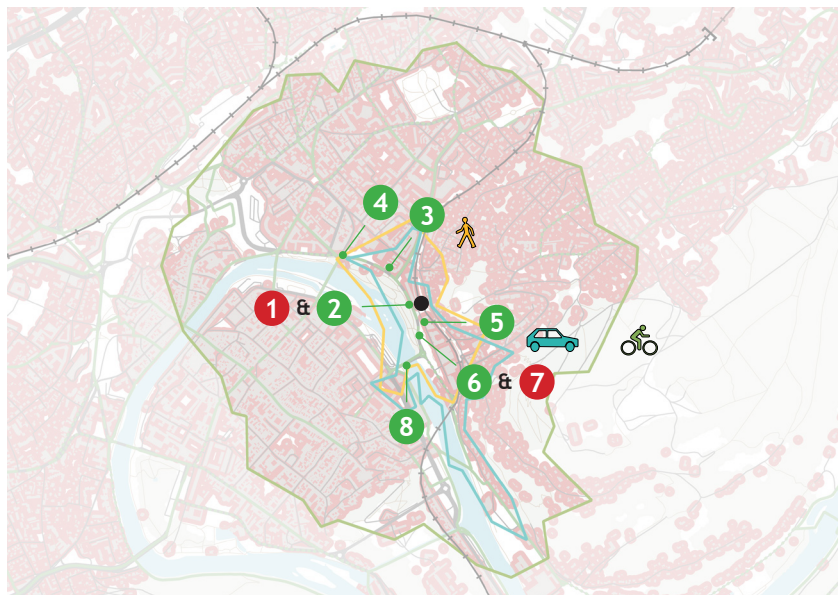
SÉQUENCE 3 :

GARE DE LA MOUILLÈRE - UNE ENTRÉE DE VILLE CONFIDENTIELLE

À l'arrivée de la ligne des Horlogers, la gare de la Mouillère constitue la première gare desservie au sein de la commune de Besançon.

Cette gare d'importance significative présente aujourd'hui un caractère vieillissant et confidentiel. Son lien avec le centre-ville est difficilement lisible, en dépit de sa proximité géographique.

-  Point de vue
-  5 min à pied
-  5 min à vélo
-  5 min en voiture
-  Tache urbaine à dominante d'habitat
-  Tache urbaine à dominante industrielle
-  Route départementale
-  Voie ferrée



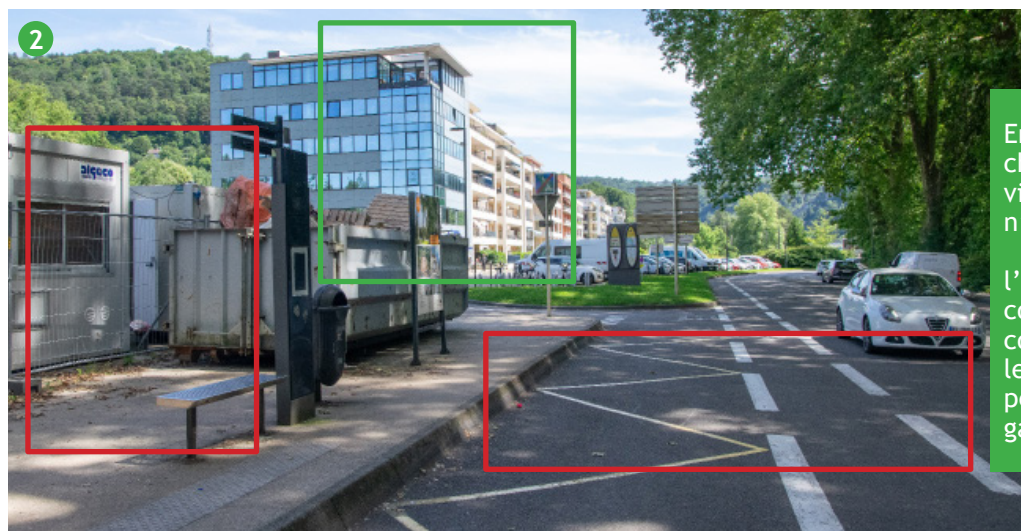
 **DEVANT LA GARE, UN FRANCHISSEMENT NON AMÉNAGÉ ET PEU DE LIEN AVEC LE PARC MICAUD.**

En sortant de la gare, le parvis présente un caractère vieillissant et minéral. Cet espace ne constitue pas un lieu d'attente en raison du manque d'éléments paysagers, d'assises ou d'espaces ombragés.

Depuis le parvis, le cheminement vers le centre-ville par le pont de la République n'est pas lisible ou signalé.



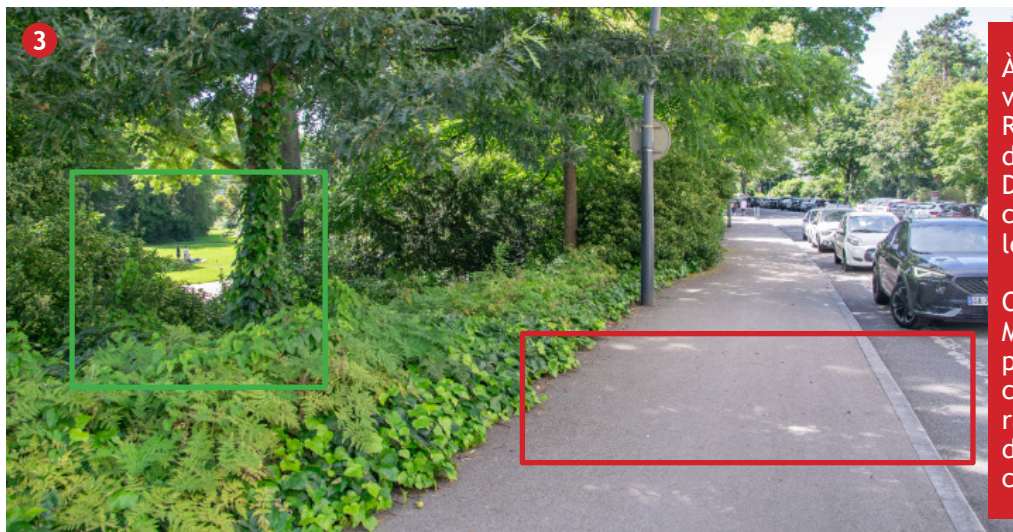
 **UN AXE FAIBLEMENT AMÉNAGÉ, DES CONSTRUCTIONS CONTEMPORAINE SEUL POINT DE REPÈRE VERS LA GARE.**



En sortant de la gare, le cheminement vers le centre-ville par le pont de Bregille n'est pas lisible ou signalé.

l'alignement des constructions contemporaines constitue le seul point de repère permettant de localiser la gare.

☹️ DEPUIS L'AVENUE D'HELVÉTIE, DES VUES MAIS PAS D'ACCÈS VERS LE PARC MICAUD.



À la sortie de la gare vers le pont de la République, les avenues d'Helvétie et Edouard Droz sont aujourd'hui les cheminements intuitifs vers le centre-ville.

Ces axes longent le Parc Micaud mais ne possèdent pas de lien francs avec celui-ci. Les passages sont rares, et non signalés comme des cheminements vers le centre-ville.

😊 LE PONT DE LA RÉPUBLIQUE, PORTE D'ENTRÉE VERS LE CŒUR DE VILLE.

Le cheminement le long des avenues débouche finalement sur le pont de la République et sa place aménagée. Cet espace constitue la première articulation franche entre la gare et la parc Micaud.

L'aménagement urbain du pont (absence de voiture, pistes cyclables, tramway, panneaux) en constitue un cheminement intuitif vers le centre-ville.



☹️ DEPUIS LES ABORDS DE LA GARE, UN BÂTIMENT PEU VISIBLE ET VIEILLISSANT.



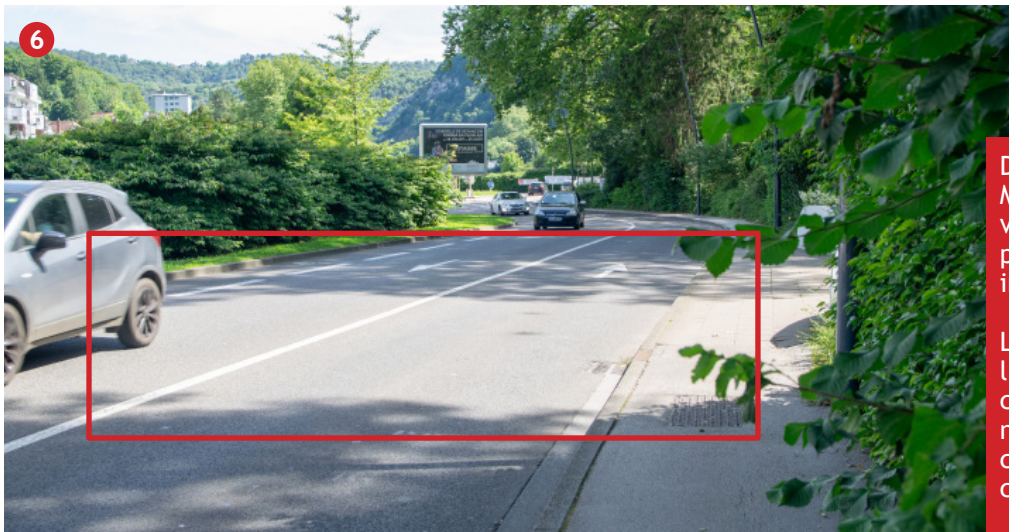
À l'arrivée vers la gare, le bâtiment de la SNCF est faiblement visible depuis l'axe routier et les cheminements modes actifs.

Le manque d'éléments visuel traditionnels des gares (éléments verticaux, horloge, etc) et la proximité d'un bâtiment collectif de grande hauteur dissimule la gare.

Le pignon nu du bâtiment de logement collectif marque le paysage.



L'AVENUE EDOUARD DROZ, UN FLUX ROUTIER CONSTANT ET DES ABORDS PEU AMÉNAGÉS.



Depuis la gare de la Mouillère, le cheminement vers le centre-ville par le pont de Bregille n'est pas indiqué.

L'aménagement routier de l'axe et le masque végétal constitué par le Parc Micaud ne fait pas de cet axe un cheminement intuitif vers le centre-ville.



SUR LES ABORDS DE L'AXE, PEU DE VUES SUR LE CENTRE-VILLE.

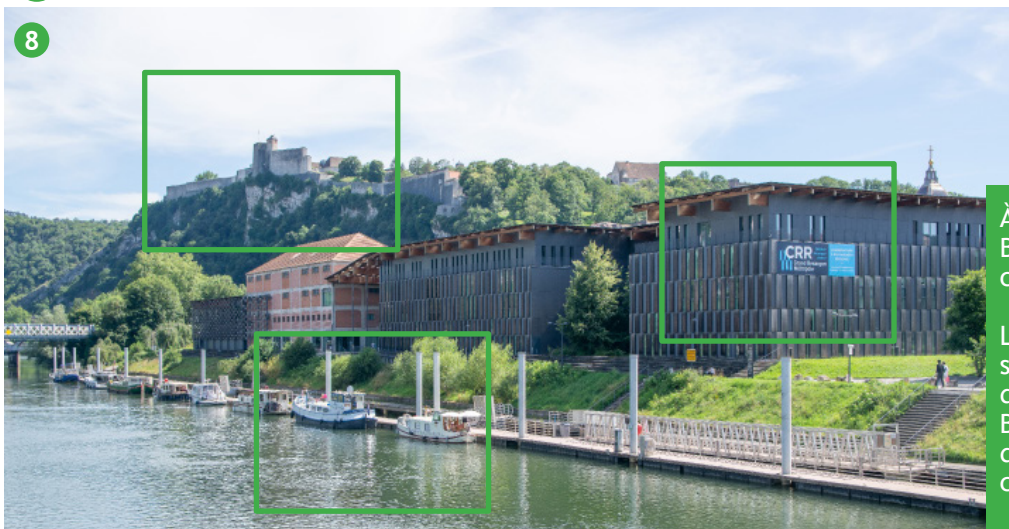
UNE PROXIMITÉ VISUELLE MAIS PAS D'ACCÈS AU PARC MICAUD.



Le long de l'Avenue Edouard Droz, de rares ouvertures visuelles laissent percevoir le Parc Micaud et une part limitée du centre-ville.



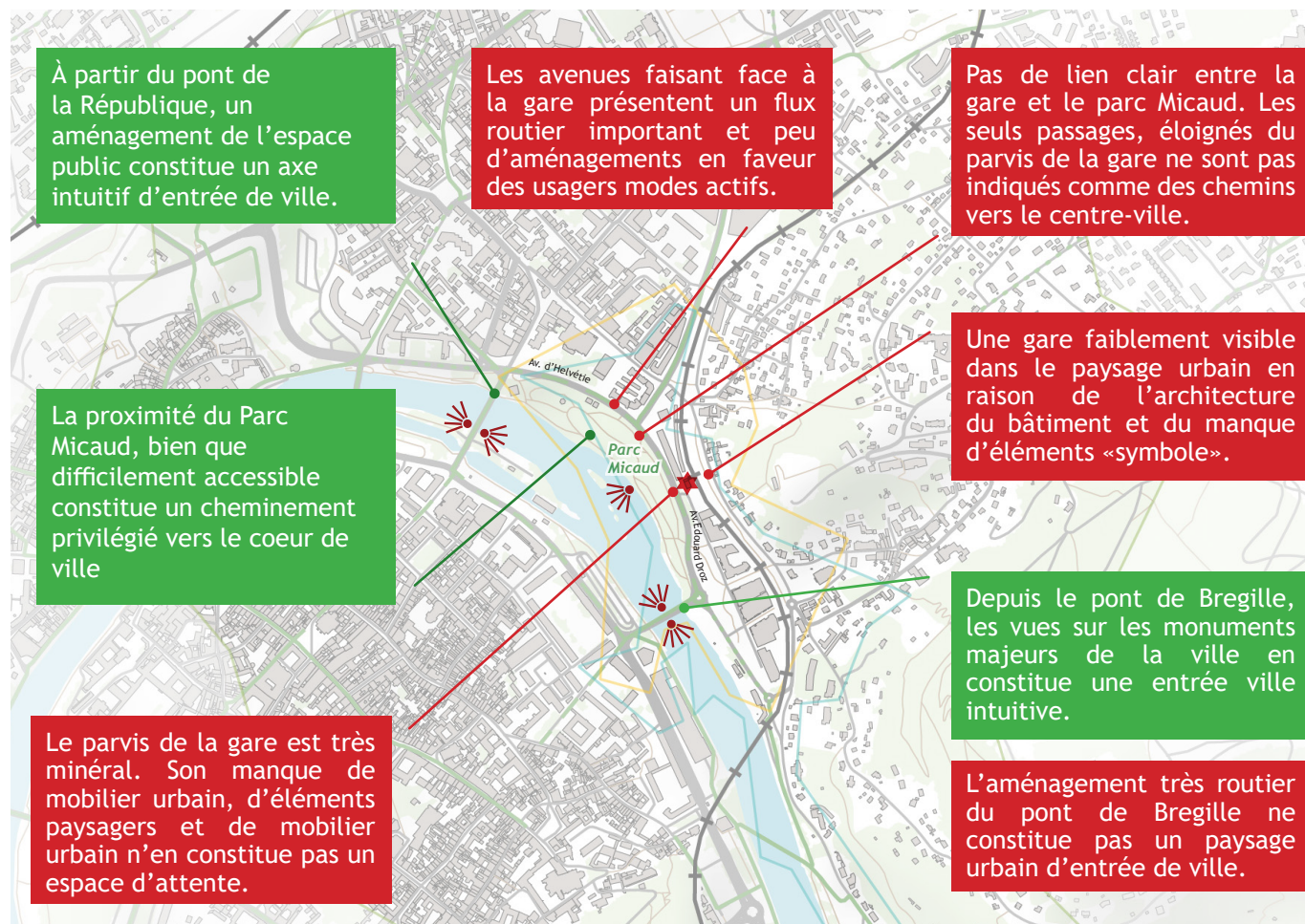
SUR LE PONT DE BREGILLE, LE PAYSAGE DE CENTRE-VILLE SE DÉCOUVRE



À l'arrivée sur le pont de Bregille, la proximité du centre-ville se dévoile.

Le paysage s'ouvre soudain sur de nombreux éléments de l'identité visuelle de Besançon. L'entrée de ville devient alors lisible et clairement identifiable.

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC



ATOUTS

Une proximité géographique avec le centre-ville

OPPORTUNITÉS

Une proximité géographique immédiate avec la Parc Micaud, espace paysager majeur adapté à l'attente, au jeu, etc.

FAIBLESSES

Un lien faible avec le tissu urbain en raison du manque d'itinéraires modes actifs, du manque de franchissement et du caractère très routier des avenues.

MENACES

La conservation du bâtiment de la gare et de son parvis dans son aménagement actuel représente une entrave à l'établissement de cette gare comme une entrée de ville majeure.

Le développement des liens entre la gare et le parc Micaud constitue une menace pour le patrimoine boisé du parc Micaud.

OBJECTIFS ET PISTES D'ACTIONS



ENJEUX

- Développer un cheminement clair, identifiable et signalé depuis la gare vers le centre-ville par les ponts de Bregille et de la République.
- Développer un lien direct entre la gare et le Parc Micaud dans le cadre de la réalisation du cheminement vers le centre-ville, Respecter le patrimoine boisé du parc dans le développement du cheminement.
- Aménager un franchissement modes actifs de l'avenue de Edouard Droz matérialisant le lien vers le centre-ville.

GARE BESANÇON FRANCHE-COMTÉ TGV

2 TRAITEMENT DES ABORDS DE LA GARE



Un alignement boisé longe l'itinéraire modes actifs, il offre de l'ombre aux usagers et prolonge le caractère urbain des abords de la gare.

Un cheminement modes actifs adapté aux usages cyclables dessert la gare. Une interface paysagère sépare le cheminement et la voie, elle permet de soutenir l'urbanité du secteur et sécuriser le cheminement.



Des constructions singulières, adressées à la rue accompagnent l'arrivée en gare. Leur gabarit diminue à partir du bâtiment «Le Signal» générant une urbanité progressive.

Des noues paysagères constituent l'interface entre le rez-de-chaussée des nouveaux bâtiments et l'espace public.

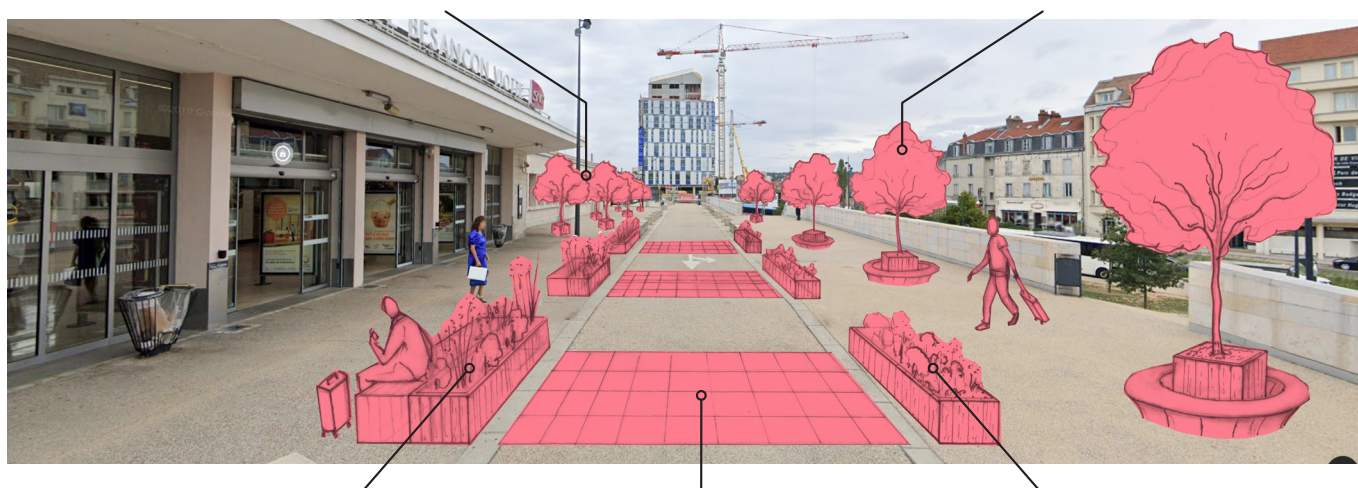
GARE VIOTTE

2 TRAITEMENT DU PARVIS HAUT DE LA GARE



À côté de l'entrée de la gare, un alignement dense d'arbres en pot constitue un espace où l'ombre est plus importante.

Des arbres en pot accompagnés d'assises constituent un espace d'attente ombragé sur le parvis. L'alignement boisé visible à l'arrivée vers la gare constitue un lien visuel avec le parc de Glacis.



Des dispositifs anti stationnement qui intègrent des éléments de mobilier urbain et développent le caractère paysager du parvis.

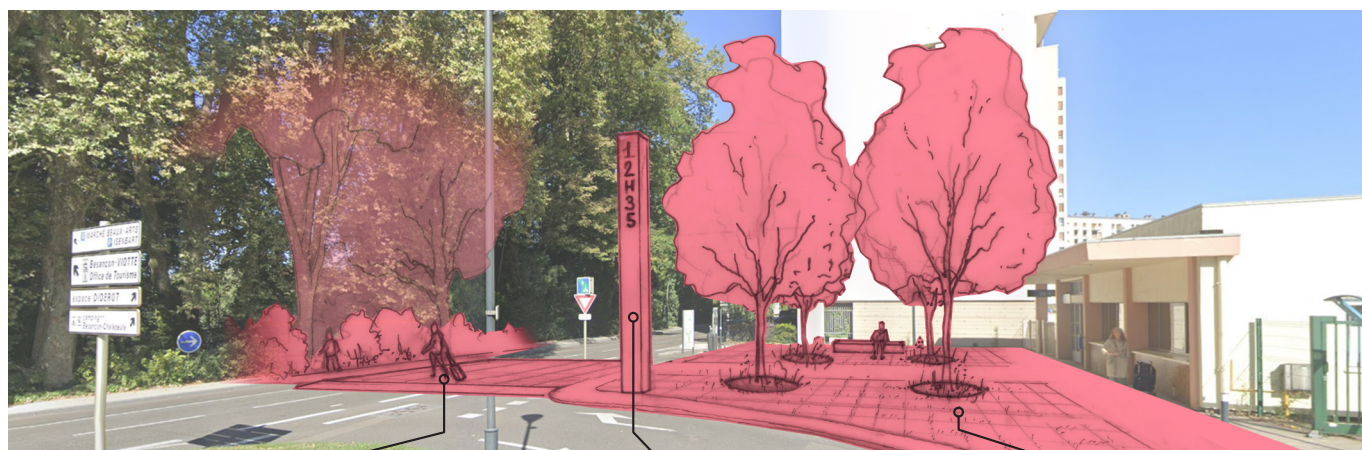
Des bacs de plantations accueillent des plantes de hautes tiges projetant de l'ombre sur les assises.

Des variations de textures au sol soulignent les entrées de la gare et incitent les automobilistes à réduire leur vitesse.

Du côté droit de la voie, des bacs de plantations accueillent des espèces végétales moins imposantes et plus florales permettent de conserver les vues vers la gare et diversifier les espèces végétales.

GARE DE LA MOUILLÈRE

1 TRAITEMENT DU LIEN ENTRE LA GARE ET LE CENTRE-VILLE



Un franchissement qualifié restaure la priorité des piétons et cyclistes sur l'avenue. Sa matérialité développe l'urbanité de l'axe et constitue le prolongement du parvis de la gare.

Un accès direct au parc Micaud dont l'aménagement respecte le patrimoine boisé.

Un signal permet d'identifier la gare dans le paysage urbain depuis l'espace public.

L'élément signale le cheminement par le parc Micaud comme l'itinéraire principal vers le centre-ville.

Un parvis ombragé et équipé de mobilier urbain constitue un espace d'accueil et d'attente à destination des usagers de la gare.

Un revêtement et des matériaux non imperméabilisés matérialisent le lien du parvis avec le parc Micaud.



Audab
Hôtel Jouffroy - 1 rue du Grand Charmont
25000 Besançon
Tél. : 03 81 21 33 00 Fax : 03 81 21 32 99
Email : contact@audab.org Site : www.audab.org