

**Lettre ouverte**

Monsieur le Président  
Agglomération du Grand  
Besançon  
La City  
Rue Plançon  
25 000 Besançon

**Références :** GS/44

**Objet :** Projet tramway/Agglomération Besançon

Besançon, le 19 mai 2010

Monsieur,

Par la présente, nous souhaitons vous interpeller sur le sujet du projet de tramway de l'agglomération bisontine.

Tout d'abord, nous tenons à vous exprimer nos attentes concernant cette infrastructure lourde pour notre petite agglomération :

- elle doit en premier lieu répondre aux urgences climatiques de notre planète, en réduisant les quantités de gaz à effet de serre (GES) émis collectivement par les habitants du Grand Besançon. Pour ce faire, il s'agit donc d'offrir un mode de déplacement collectif à la fois efficace (nombre de passagers transportés le plus grand possible et cadencement suffisant) et attractif (accessibilité, confort, sécurité, etc.) ;
- elle doit aussi s'insérer dans les autres réseaux de transports collectifs (trains, bus, taxis) et doux (pistes cyclables, pédestres) afin de constituer un maillage pertinent du territoire de l'agglomération et développer une inter modalité optimale, à même de séduire ses usagers ;
- elle doit enfin s'insérer dans le contexte urbain riche en un patrimoine historique exceptionnel et que l'inscription par l'Unesco vient récemment de valider indirectement.

Nous ne reviendrons pas sur la pertinence de cette infrastructure, plutôt qu'un réseau de trolleybus ou de bus en site propre ; cette question semble avoir été tranchée dans le sens favorable au tramway, même si notre agglomération semble être de taille limite. Nous voulons bien accepter l'idée que les aspects entraînants d'une nouvelle infrastructure pourraient stimuler

les déplacements de nos concitoyens et replacer notre agglomération dans la position d'avant-garde qu'elle avait il y a plusieurs décennies pour l'usage de transports collectifs par ses habitants.

Toutefois, dans l'état actuel de nos connaissances, il existerait deux tracés concernant la traversée de la boucle du Doubs :

- un tracé passant par le centre-ville, rue Charles Nodier, rue de la Préfecture, Grande rue, rue de la République,
- un tracé longeant le Doubs, par le quai Veil-Picard et entrant dans la boucle par le pont Battant, avant d'emprunter la rue des Boucheries, l'avenue Cusenier et de ressortir de la boucle par le pont de la République.

C'est sur le choix de l'un ou l'autre de ces tracés que nous voudrions plus précisément vous interpellier. En effet, ces deux tracés ne représentent pas le même intérêt en terme de nombre de passagers transportés, comme en terme de respect du patrimoine urbain.

**Sur l'efficacité des tracés en concurrence :** nous savons qu'un mode de transport collectif est d'autant plus efficace que la distance, la durée et la difficulté d'accès sont faibles. Or des études ont montré que plus de 40% des voyages (37 000 sur les 90 000 personnes utilisant Ginko chaque jour) ont pour origine ou destination le centre de Besançon, plus précisément la zone comprise entre la rue de la République, la place St Pierre, le palais Granvelle et la rue de la Préfecture. Et ces mêmes personnes utilisent préférentiellement Ginko car elles ont à faire (travail, courses, etc.) à deux minutes de leur arrêt de bus. En déplaçant leur accès vers le pont Battant, c'est autant d'accessibilité et d'attraction pour Ginko en moins et donc d'intérêt pour ce mode de déplacement collectif et de désaffection possible de passagers. Le centre-ville décrit plus haut est la zone la plus active, la plus animée de la boucle et il importe que le tramway en tienne compte et s'adapte à cette contrainte éminemment forte, ce qui disqualifie donc le tracé écornant seulement la boucle et passant par le quai Veil-Picard.

**Sur le respect du patrimoine urbain :** les deux tracés, peu ou prou, passent dans des rues historiques de Besançon bénéficiant à juste titre d'un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) pour 2 secteurs (le Centre ancien et Battant-Vauban) de Besançon.

Cet aspect a été mis en relief par le refus de Mr le Préfet le 2 octobre 2009, au sujet de l'électrification des rues de la boucle. La solution peut passer par des tramways alimentés par le sol (comme à Nancy ou Bordeaux) ou utilisant des batteries ou encore d'autres technologies pour la traversée du centre ancien. Il serait d'ailleurs utile d'étudier la possibilité, techniquement parlant, de faire passer dans les rues de Besançon des rames de trente mètres de long. Ce qui permettrait d'augmenter le nombre de passagers transportés.

Enfin, le passage par le quai Veil-Picard et le pont Battant nécessiterait l'abattage des platanes le bordant et participant actuellement à la définition d'un secteur sauvegardé, de même qu'au fonctionnement d'un réel corridor écologique. Mais il est vrai que les arbres ne sont pas la première des priorités des politiques de déplacement à Besançon : déjà par le passé, entre Chamars et la promenade Granvelle nous nous sommes résignés à devoir régulièrement intervenir pour la protection de ce patrimoine à la fois naturel et urbain ; pourtant, ce dernier participe largement à l'histoire de notre ville et lui donne une image moins austère, moins artificialisée, ce qui participe largement à son charme et à son attrait touristique. Le respect des arbres historiques du quai Veil-Picard devrait ainsi, au même titre que le récent classement comme patrimoine de l'Unesco conforter l'attractivité de notre capitale régionale, au-delà des 2-3 années de chantier que représentera ce projet pour l'agglomération bisontine.

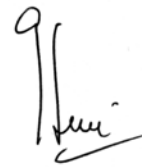
Une chose est sûre, que ce soit le quai Veil-Picard ou la boucle, la qualité de ces espaces urbains est confirmée par leur qualification en Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), réalisé pour « Battant » en 1992, ou en cours pour le secteur « Centre ancien ». Ces PSMV font

suite à la définition de Secteurs sauvegardés depuis 1964 (Battant) ou 1994 (Centre), destinés à la préservation de ces espaces de haute valeur urbaine. Cette simple valorisation aurait dû suffire à oublier, avant de l'avoir pensé, le passage d'un tramway par le quai Veil-Picard, avec la nécessité d'abattre les platanes comme celle d'installer de multiples câbles et poteaux électriques, alors qu'il a fallu des années pour les dissimuler.

Pour ces deux motifs, nous vous demandons de retenir pour le tramway en projet le tracé par le centre-ville (Grande rue et rue de la Préfecture), plus efficace, en terme d'infrastructure de transport collectif, et plus respectueux du patrimoine vivant et historique dont nous estimons que les arbres font intégralement partie. Des réponses technologiques existent : à vous de les retenir pour construire ce projet d'avenir et qui doit demeurer exemplaire.

Vous demandant de croire aussi à notre souci du bien collectif, en l'occurrence, à la fois, les conditions climatiques les plus favorables pour notre humanité et le respect des richesses patrimoniales de Besançon, nous vous présentons nos meilleures salutations.

pour FCNE,  
Gilles Sené, président



Copie à Mr le Directeur de l'ADEME,  
Mr le DREAL de Franche-Comté  
Mr le DRAC de Franche-Comté  
Mr l'Architecte des Bâtiments de France

---

**Franche-Comté Nature Environnement**

Maison de l'environnement de Franche-Comté  
7 rue Voirin - 25000 Besançon

