



L'agence de développement et d'urbanisme
au service du pays de Montbéliard et de l'aire urbaine

www.adu-montbeliard.fr
blog.adu-montbeliard.fr

patrimoine industriel du Pays de Montbéliard,
des valeurs passées et futures

décembre 2011

Renouveler l'image de l'agglomération du Pays de Montbéliard nécessite de s'appuyer sur ses nombreux atouts, à commencer par ceux de son paysage et de son histoire, et de développer une grande qualité du projet urbain. Dans le cadre de son programme de travail, l'agence a proposé d'accompagner ses partenaires dans les processus de production urbaine et de valorisation de l'espace ; c'est à cette échelle que se mettent en œuvre les opérations de transformation du cadre de vie. La connaissance et les potentiels de valorisation du patrimoine industriel visent d'une part à mieux révéler les témoignages importants de l'histoire industrielle dans le paysage urbain et d'autre part à expertiser ce patrimoine, en appui d'une démarche de renouvellement urbain d'ampleur qui participe de la mise en œuvre du projet urbain d'agglomération.

Au cours du vingtième siècle, l'évolution du système économique a conduit à un changement de logique dans la structuration de l'espace. Lorsqu'il n'est pas accompagné, ce changement a des conséquences spatiales visibles sur le patrimoine industriel qui se traduit par des démolitions, des dégradations de bâtiments ou des usages « précaires » le plus souvent à des fins de stockage. Cet état d'abandon apparent induit une image négative peu propice à l'attractivité du territoire.

La réalisation d'un atlas du patrimoine industriel a pour objectif de permettre aux acteurs du développement du territoire de se lancer dans une démarche de renouvellement urbain d'ampleur. Il s'agit de tirer parti du potentiel offert par le patrimoine industriel, à la manière de la résorption de la friche Japy à Audincourt. En somme, il s'agit d'adapter ce patrimoine à la ville du 21^e siècle.

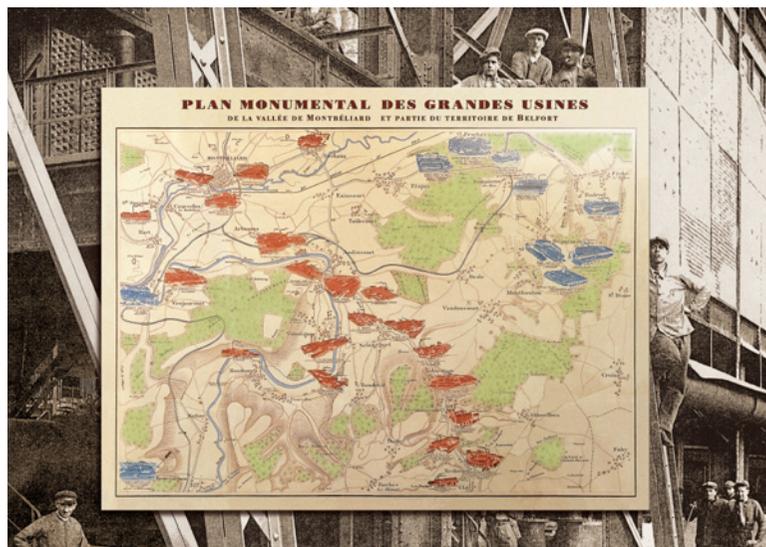
Cette mission transversale a conduit à constituer un comité de pilotage pluridisciplinaire. Il regroupe des élus communautaires, le service territorial de l'architecture et du patrimoine (STAP) représenté par l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), le service de l'inventaire régional, le service de l'animation du patrimoine de Pays de Montbéliard, l'Etablissement Public Foncier du Doubs, le Conseil de Développement du Pays de Montbéliard, l'Agence Départementale pour l'Environnement et la Maîtrise de l'Energie, l'Université de Technologie de Belfort Montbéliard et l'ADU. Nous remercions chaleureusement l'ensemble des partenaires pour leurs contributions et leur participation constructive à la réalisation de cet atlas.

Sommaire

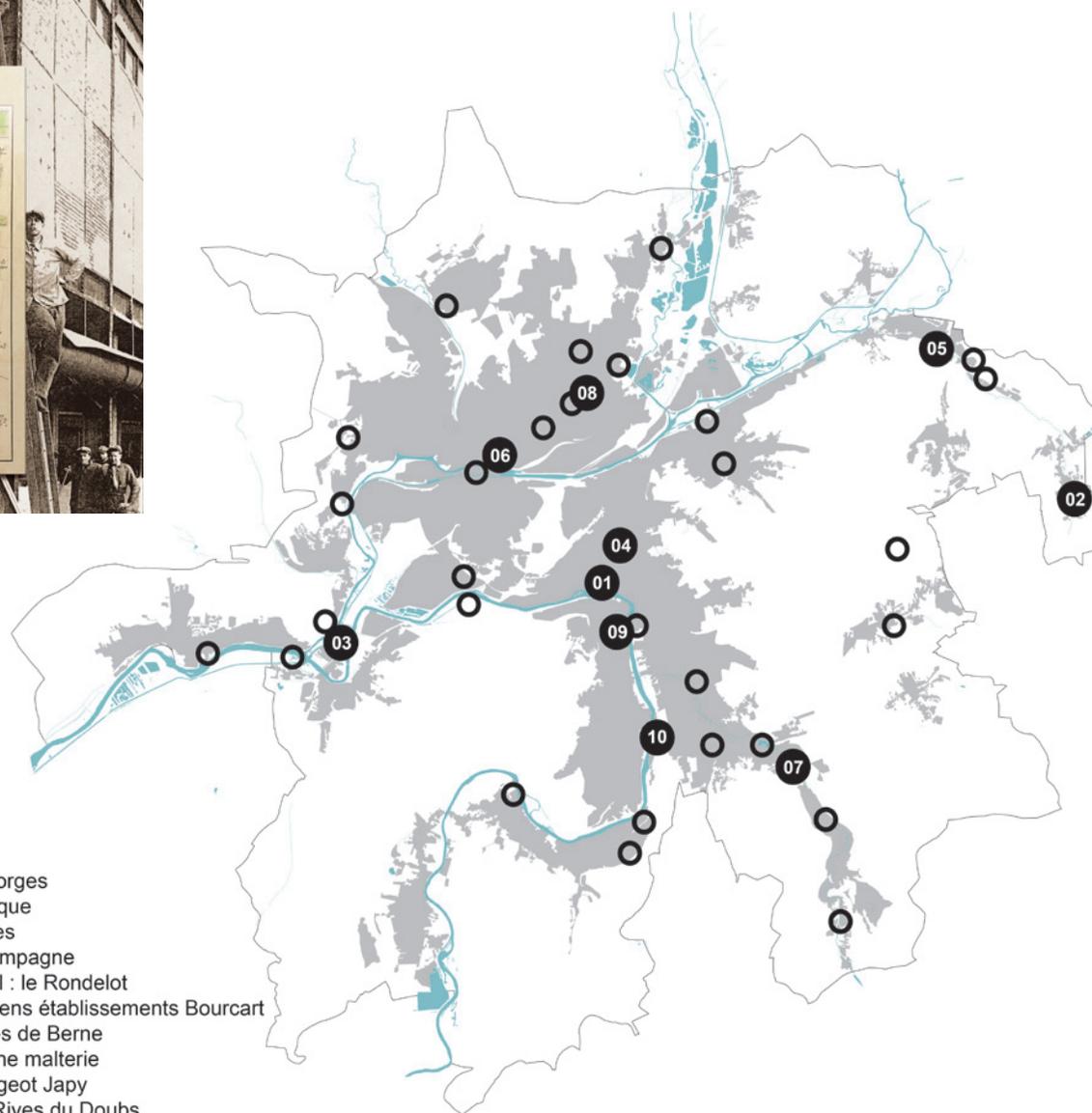
Audincourt : les Forges	5
Badevel : la Fabrique	11
Bart : les Andanges	19
Exincourt : La Champagne	25
Fesches-le-Châtel : le Rondelot	31
Montbéliard : îlot Bourcart	37
Seloncourt : usine Paul Japy	43
Sochaux : Ancienne Brasserie	49
Valentigney : Peugeot-Japy	55
Valentigney : les Rives du Doubs	61



Repérage des sites industriels du Pays de Montbéliard : un développement linéaire dans les vallées



Source : musée de l'Aventure Peugeot.

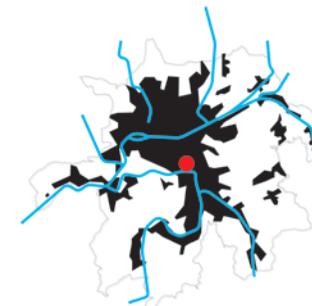


- **Fiches réalisées :**
- 01. Audincourt : les Forges
 - 02. Badevel : la Fabrique
 - 03. Bart : les Andanges
 - 04. Exincourt : la Champagne
 - 05. Fesch-le-Châtel : le Rondelot
 - 06. Montbéliard : anciens établissements Bourcart
 - 07. Seloncourt : usines de Berne
 - 08. Sochaux : Ancienne malterie
 - 09. Valentigney : Peugeot Japy
 - 10. Valentigney : les Rives du Doubs

○ Autres sites repérés



Audincourt : les Forges



1. propriétés et activités du site

Propriétés

Le site couvre une superficie totale d'environ 16 ha situés sur la rive droite du Doubs à proximité immédiate du centre-ville d'Audincourt.

La ville d'Audincourt est propriétaire de plus de 4 ha de terrain. Les propriétés de la ville sont pour la plupart louées à des entreprises ou occupées à titre gracieux. Les autres terrains se répartissent entre 19 propriétaires différents, dont 6 SCI et une SA.

Propriétés privées : 76 % ce qui représente 124 431 m².

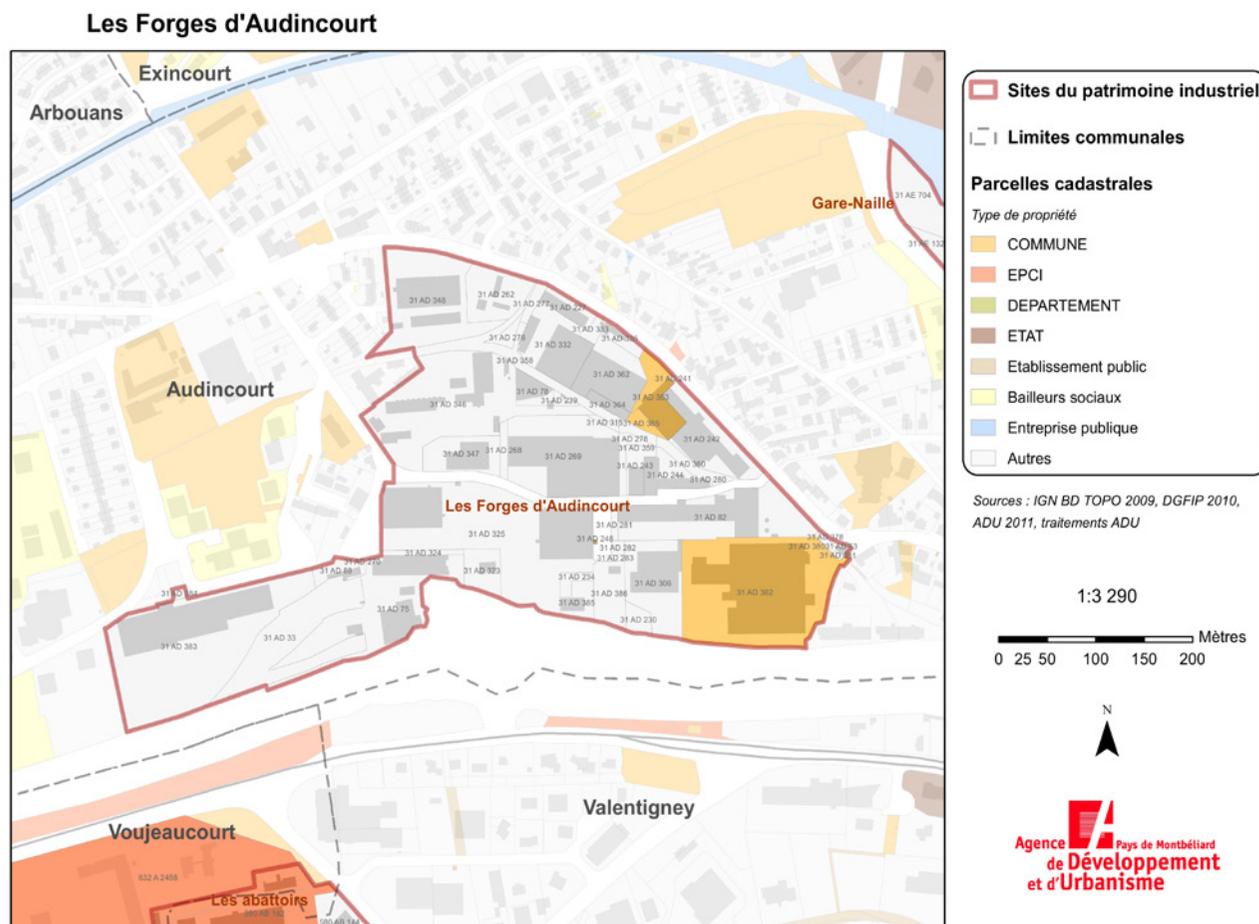
Propriétés publiques : 24 % ce qui représente 41 000 m².

Activités

De nombreuses sociétés sont présentes sur le site des Forges. Il n'y a pratiquement pas de locaux inoccupés. A l'extrémité Ouest du site, le « Patouillet » et la parcelle sur laquelle il est situé est la seule emprise inoccupée qui a une certaine envergure (près de 2 ha).

Le site compte 19 établissements, dont les principaux en terme de surfaces occupées sont un ferrailleur et un grossiste en matériaux. A l'intérieur du site, les sociétés représentées sont plutôt des entreprises du bâtiment. Cela génère de nombreux lieux de stockage, couverts mais aussi à ciel ouvert. On trouve également des espaces de loisirs tels qu'un karting indoor et un bowling. Le long de l'avenue Jean-Jaurès, artère importante d'Audincourt, on trouve également des activités commerciales et tertiaires (notaires).

Toutefois, la seule activité qui semble s'imposer à long terme sur le site est la centrale électrique liée au barrage sur le Doubs.



2. potentiel de valorisation et de reconversion

Contraintes

Le site est partiellement inondable, notamment dans le secteur du Patouillet, à l'Ouest. Pour les bâtiments situés le long de l'avenue Jean-Jaurès, sur laquelle l'aléa d'inondation est faible, le règlement du PPRI n'obère pas la réutilisation des terrains et des bâtiments.

Compte tenu des activités antérieures (forges) ou existantes le risque de pollution est réel. Une étude approfondie devra être réalisée au regard des programmes potentiels.

Enfin, la dureté foncière peut être qualifiée de « moyenne » à « forte » avec un risque non négligeable de spéculation foncière compte tenu de la proximité du centre-ville et du Doubs.

Intérêts du site

La proximité du centre-ville d'Audincourt est un atout majeur pour le site et sa reconversion / réhabilitation. Le deuxième atout est la proximité du Doubs et son cadre paysager. Enfin, l'ampleur du site permet d'envisager une opération d'ensemble nécessairement phasée dans le temps.

Le caractère remarquable de ce site tient également à la présence de bâtiments exceptionnels, avec notamment l'ancien four Martin et son caractère de « cathédrale » industrielle avec ses briques ajourées. Sur ce site, les enjeux sont multiples :

les berges en tant qu'espace d'aménité avec recherche de continuité et de qualité des parcours publics entre le centre-ville d'Audincourt et le quartier Perlinsky à l'Ouest de la ville,

les portes du site avec l'identification des nœuds emblématiques et leur aménagement,

la vitrine urbaine notamment le long de l'avenue Jean-Jaurès, sachant que cet axe était à l'origine un canal d'irrigation des parcelles agricoles,

le patrimoine emblématique avec recherche de synergie entre la culture industrielle (perspective d'installation d'une antenne du centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine) et l'art ou la bande dessinée (spécificité d'Audincourt),

la prise en compte du temps du renouvellement : les interventions se concrétiseront nécessairement en plusieurs phases avec recherche systématique de liaisons inter-quartiers. Le « Patouillet », à l'Ouest du site, pourrait être une opération réalisable à court terme compte tenu de la désaffectation du bâtiment.

Sur le site, certains bâtiments sont recouverts de panneaux photovoltaïques sur les pentes sud des sheds. Une étude sur le potentiel de valorisation des toitures à plus grande échelle serait nécessaire, mais à priori, l'orientation est optimale et aucun masque n'entrave les rayons au sud.

La diversité des formes et de surfaces de bâtiments préservés et la proximité du centre-ville d'Audincourt pourraient permettre d'envisager des programmes mixtes mêlant activités économiques (y compris confortement de la centrale hydro-électrique), équipement en fonction des besoins de la ville (notamment sur la mémoire industrielle), et surtout habitat en rive du Doubs. Ces programmes pourraient être accompagnés d'un parcours paysager public le long des rives qui se prolongerait vers le quartier Perlinsky à l'Ouest et les espaces publics du centre-ville à l'Est.

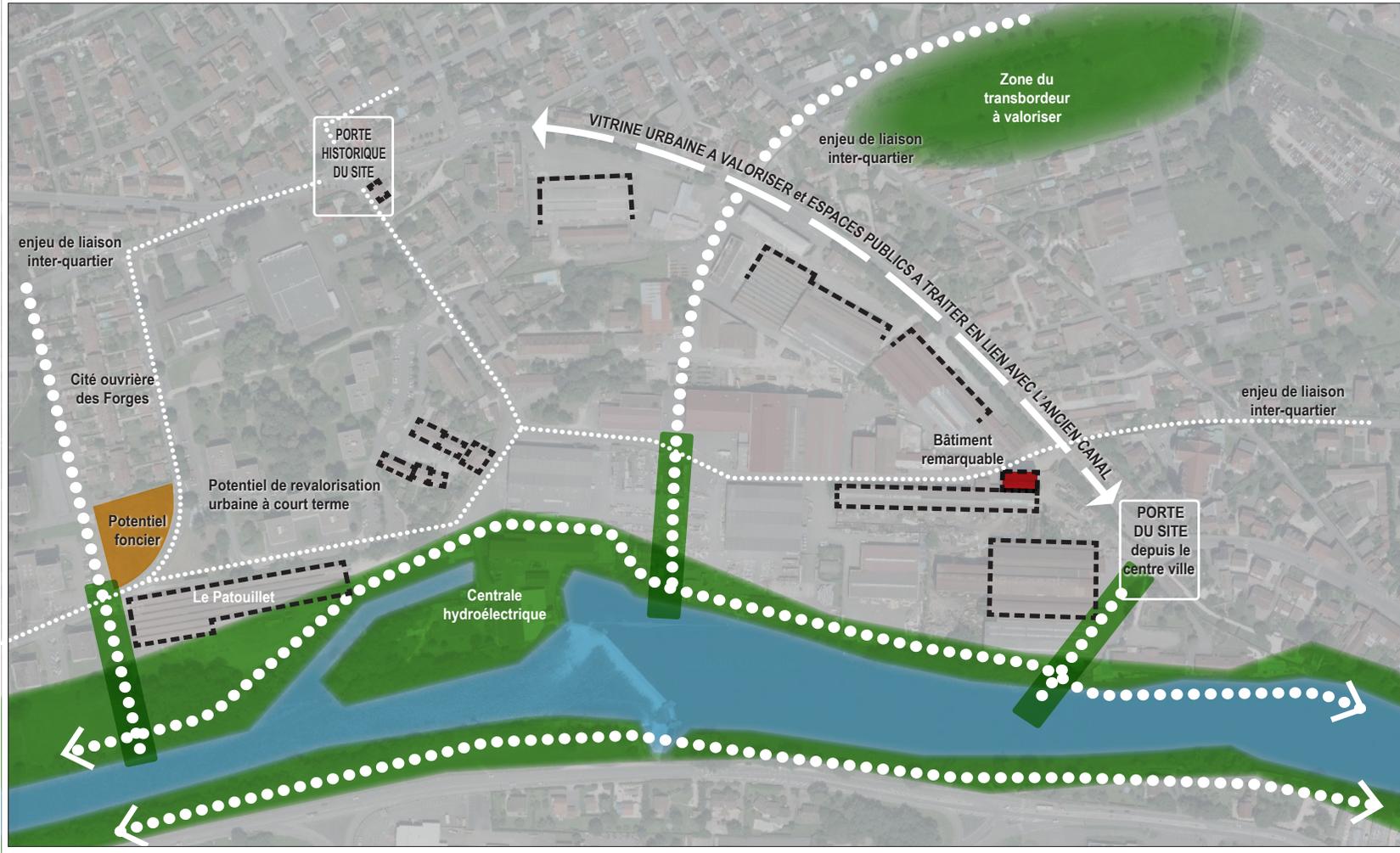
Dans le cadre du projet urbain d'agglomération en 2010/2011, les Ateliers Yves Lion ont produit une image de synthèse illustrant le potentiel de renouvellement du site. Les possibilités de réaffectation du patrimoine pour réaliser des opérations atypiques d'habitat de type loft permettraient de compléter l'offre du Pays de Montbéliard.



Habiter le patrimoine industriel : une proposition des Ateliers Yves Lion et du paysagiste Alfred Peter.

Site des Forges à Audincourt

PATRIMOINE INDUSTRIEL DU PAYS DE MONTBÉLIARD



3. préservation et valorisation du patrimoine industriel

Historique

Paul Payer, originaire de Schaffhouse en Suisse et travaillant comme fermier de la forge de Chagey, acheta en 1616 un moulin situé sur la rive droite du Doubs près de la commune d'Audincourt et demanda l'autorisation de construire un moulin à égruger le minerai, ainsi qu'un lavoir à minerai ou patouillet. En 1619, un haut fourneau et deux feux de forges débutaient leur activité permettant de fabriquer de la fonte à partir du minerai de fer extrait dans toute la région. Le Doubs offrait quant à lui une force motrice et le moyen de transporter le bois en provenance de la montagne qui était transformé en charbon de bois pour le fonctionnement de la forge. Le fer produit était de haute qualité, utilisé pour la fabrication de cuirasses, d'armes à feu, mais également des casseroles. Dès l'année 1628, le prince de Montbéliard, Louis Frédéric, achetait l'établissement.

Pendant la Guerre de Trente ans l'usine fut occupée et incendiée en 1635 par l'armée du Duc de Lorraine. Reconstituée après 1646, elle retrouvait son activité à partir de 1650 pour atteindre 330 tonnes en 1670. Plus d'un siècle plus tard, le site des forges était composé d'un haut-fourneau, quatre feux de forges, deux feux d'affinerie, un patouillet, une platinerie, une étamerie, des halles de charbon. À cette époque, une cinquantaine de logements existaient déjà pour les ouvriers et pour le directeur de l'usine. La Suisse constituait le débouché privilégié du fait de l'existence d'une barrière douanière, coupant le comté de Montbéliard de la Franche-Comté et de l'Alsace. Au 18^e siècle, les pénuries de minerai et de bois engendrèrent une diminution de la production de la forge.

Le début du 19^e siècle commençait sous le signe de difficultés financières. En 1809, l'usine d'Audincourt fut acquise par des financiers strasbourgeois : Humann, Gast et Saglio. Ils fondèrent une société en nom collectif. Par ordonnance du roi Louis XVIII, l'usine devenait en 1824, la « Compagnie des Forges d'Audincourt et Dépendances ». Elle regroupait les usines d'Audincourt, Chagey et Bourguignon. Le développement des productions, la création de filiales pérennisèrent un niveau d'activité jusqu'à la fin des années 1960. Mais, la crise de la sidérurgie entraîna des difficultés. En 1968, la partie sidérurgique des Forges cessa son activité. Après 350 ans d'histoire, la liquidation définitive de la Compagnie des Forges d'Audincourt et dépendances fut effective en 1979.

Usage actuel

D'une contenance totale de 16 ha, le site des Forges est aujourd'hui occupé par un ensemble hétérogène d'entrepôts et d'activités industrielles et artisanales, auxquelles se sont joints quelques commerces, principalement localisés le long de l'avenue Jean-Jaurès.

Ce site vieillissant, localisé aux portes du centre-ville, occupe un emplacement présentant un potentiel de valorisation remarquable, à exploiter pour le développement de programmes à caractère urbain. Il est aujourd'hui occupé de manière plus ou moins active ou stérile selon les emplacements. La part des surfaces utilisées comme dépôt de matériaux est toutefois importante, ce qui souligne la faiblesse du rendement économique et la faible densité d'emploi du site, eu égard à sa situation. (Source : projet de ville d'Audincourt – 2010)



Cadastré napoléonien.



Vue aérienne du site des Forges en 1940 (source IGN).

4. caractéristiques architecturales

Les bâtiments représentent une emprise d'environ 50 000 m², dont 23 bâtiments supérieurs à 500 m².

Avec des bâtiments de grandes hauteurs, ce site est visible en de nombreux endroits, notamment depuis la rive gauche du Doubs qui permet d'en avoir une vision d'ensemble. En venant du centre-ville d'Audincourt, ce sont la façade ajourée de l'ancien Four Martin et la cheminée en brique qui permettent de repérer le site.

L'état général des bâtiments est variable et parfois vétuste. Le long de l'avenue Jean-Jaurès, les façades sont fort souvent recouvertes de bardage métallique, ce qui masque le caractère industriel.

Au cœur du site, dans la rue du Four Martin, l'ambiance industrielle est très présente notamment du fait du remplissage en briques des façades à ossatures métalliques.



Les briques ajourées du Four Martin.



Détail du Patouillet.



Pignon du Patouillet.

5. caractéristiques urbaines

Situation

Ce site marque l'entrée Nord-Ouest d'Audincourt.

Il est limité :

*au Nord et à l'Est par l'Avenue Jean-Jaurès,
à l'Ouest par l'Avenue du Maréchal Foch et le
quartier « Perlinski »,
au Sud par la rivière du Doubs.*

Après le site de PSA, il constitue le plus grand ensemble industriel dans la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard. Grand par sa taille mais aussi par sa valeur symbolique, car il rappelle le riche passé industriel d'Audincourt et de sa région.

Sa requalification est donc un enjeu important pour la commune, mais aussi à l'échelle du Pays de Montbéliard. Il s'agit d'un site toujours en activité mais dont le rendement urbain est très faible ; en témoignent les nombreuses zones de stockage.

Autre proximité, celle du quartier « Perlinski » qui pour l'instant est insuffisamment connecté. Relier l'ensemble permettrait de prendre en compte la mixité des lieux de régler le problème de leur cohabitation.

Accessibilité

Les bâtiments situés le long de l'Avenue Jean-Jaurès sont accessibles depuis cet axe. Des parkings privés ont été aménagés sommairement entre les voies publiques et les bâtiments.

Pour les bâtiments situés à l'intérieur du périmètre, les accès se font principalement par la rue du Four Martin. Cela pose des problèmes de circulation aux poids lourds car cette rue est d'un petit gabarit. Du fait de l'étroitesse de la rue, il y a également des problèmes de sécurité pour le piéton.

De manière générale, le site étant très morcelé, on rencontre des problèmes d'accessibilité à tous les niveaux. Pour l'avenue Jean-Jaurès, la faible lisibilité des différents accès aux magasins entraîne une gêne pour la circulation (piétonne, piste cyclable et routière). Pour l'intérieur du site, la rue du Four Martin n'est pas adaptée au trafic actuel.

Le site est desservi par deux lignes de bus structurantes de la CTPM (Compagnie des Transports du Pays de Montbéliard) : la DIAM et la ligne 1. La cadence de desserte est inférieure à 10 minutes.

Le site est également accessible par une piste cyclable structurante du Pays de Montbéliard.



Vue aérienne juillet 2007.



Traces d'anciennes voies ferrées (photo Jean-Roch Klethy).

Aménagement

Aucun aménagement paysager n'existe sur ce site. Les quelques maisons présentes sur la zone sont isolées par des masses végétales, mais ce sont là les principaux points verts du périmètre. Les rives du Doubs sont végétalisées de manière spontanée, mais sont peu accessibles au public.

Deux portes donnent accès au site. La principale est située à l'articulation avec la rue des Mines au Nord-Ouest du site. Dans ce secteur, des aménagements d'espaces publics ont été réalisés dans les années 90, avec la mise en place d'une sculpture témoignant du passé industriel des forges et la redistribution des espaces publics pour intégrer les problématiques de stationnement et d'accès des piétons aux commerces.

L'autre porte est située à l'intersection de l'avenue Jean-Jaurès avec la rue du Presbytère. Celle-ci n'a pas fait l'objet d'aménagement particulier et n'engage pas à entrer dans le site hormis pour les « initiés ». Pourtant, cette porte mériterait d'être valorisée : elle est située à deux pas de l'église de l'Immaculée Conception, œuvre de Paul Bellot (1876-1944), moine bénédictin et architecte. Cette église vient d'être classée monument historique. Ce bâtiment a été édifié pour remplacer une église vétuste et augmenter sa capacité d'accueil due à l'arrivée de nombreux immigrants polonais, italiens et espagnols employés à la Compagnie des Forges. Son clocher constitue un repère remarquable dans la ville d'Audincourt.

Environnement

Le site longe le Doubs ce qui lui confère un enjeu sociétal. Il s'inscrit, en effet, dans une logique qui est celle de reconquérir les liaisons vertes et bleues et de les relier au centre-ville, mais aussi à l'Ouest en direction d'Arbouans et de Voujeaucourt. Il est un maillon important de l'infrastructure verte et bleue du Pays de Montbéliard. D'ores et déjà quelques chaises témoignent de ce besoin humain de rapport à la nature en ville !



L'immaculée conception et le four Martin, des repères remarquables à Audincourt.



Réseaux aériens et traitement minimal des espaces publics à proximité du monument historique de l'Immaculée Conception.



Petit morceau de « nature en ville » investi par l'homme.



Canal de dérivation du Doubs passant sous l'usine hydroélectrique.



Badevel : la Fabrique



1. propriétés et activités du site

Propriétés

Le site couvre une superficie totale d'un peu plus de 1 hectare.

La commune de Badevel en possède 419 m². Les autres terrains sont privés.

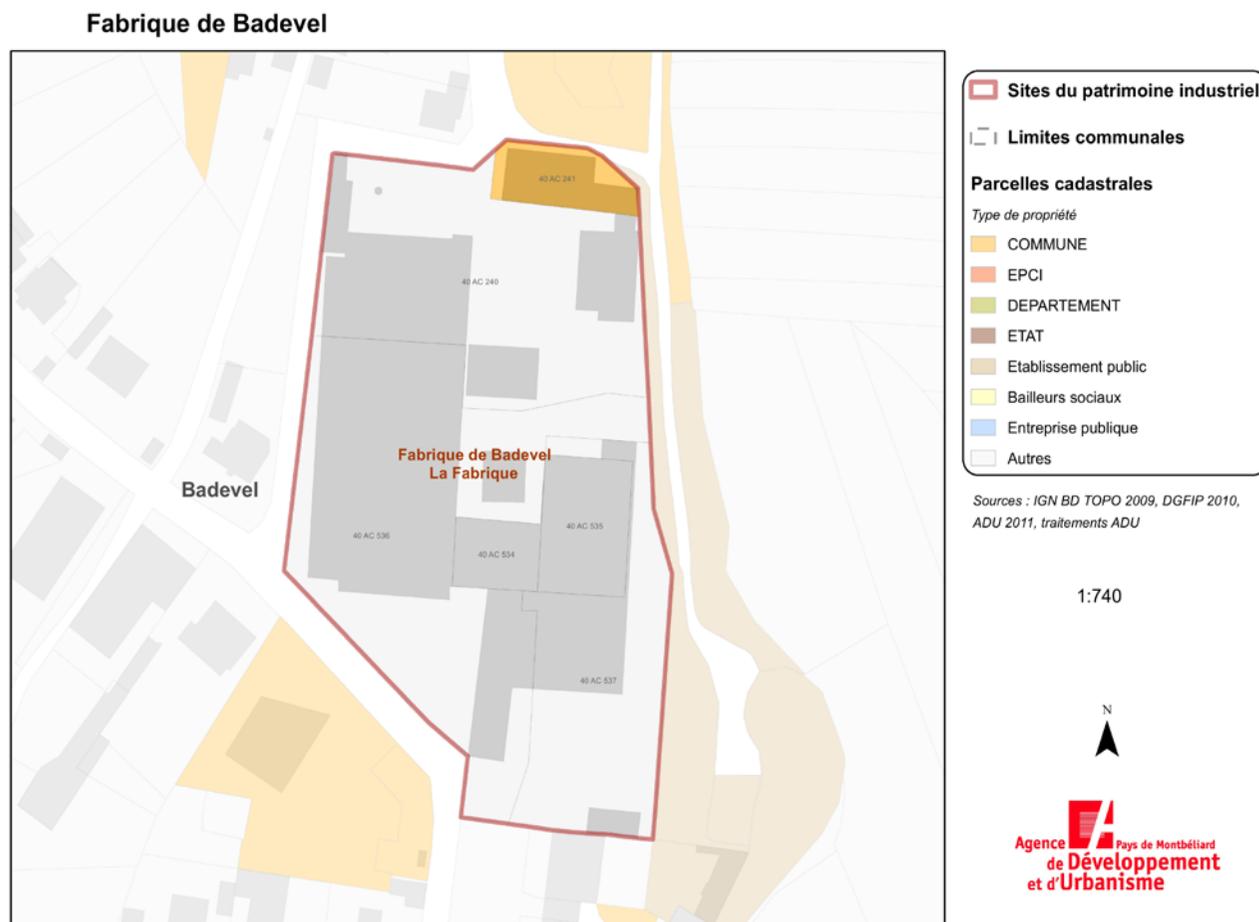
On compte au total 4 propriétaires différents sur le site.

Propriétés privées : 96 % ce qui représente environ 10 352 m².

Propriétés publiques : environ 4 %.

Activités

Les locaux sont occupés pour une majeure partie pour du stockage de matériel. On y trouve également un artisan et la salle polyvalente du village.



2. potentiel de valorisation et de reconversion

Contraintes

Préalablement à tout projet, une étude de dépollution du site est indispensable ; en effet, le transformateur électrique situé au milieu de la fabrique laisse supposer que des agents chimiques se sont répandus dans le sol.

Selon l'étude SOGREAH de mai 2003, le site n'est inondable que sur ses franges Ouest et Sud ; les bâtiments sont épargnés. Les crues s'épandent en aval du site de la Fabrique, à la confluence de la Feschotte et du Mavuron et en amont du site dans le creux de Malfosse. Des photographies d'une inondation de 2008 montrent tout de même un terrain détrempé à proximité des bâtiments à shed implantés à proximité de la Feschotte.

Le développement d'un projet passe également par la maîtrise du foncier par les collectivités publiques ou un partenariat avec les propriétaires.

Intérêts du site

Le site de la Fabrique est le premier site industriel Japy édifié dans le Pays de Montbéliard. Il s'agit d'un potentiel de renouvellement urbain stratégique pour la commune.

L'actuelle « Fabrique », située au sud du territoire, n'est plus en activité depuis de nombreuses années. Son emprise, sa localisation et son patrimoine identitaire en font un site d'enjeu pour ce secteur du bourg. En effet, elle est aujourd'hui insérée dans le tissu bâti existant dense, à proximité immédiate des cités ouvrières édifiées du début du XIX^e siècle jusqu'à la fin des années 1930 et de la source de la Feschotte. Cet ensemble urbain a gardé une certaine cohérence urbaine malgré les démolitions de bâtiments à étages qui ont contribué à la perte d'un patrimoine important.

Un projet urbain sur la friche industrielle de la Fabrique pourrait favoriser la densification urbaine et le maintien ou le développement de services et commerces de proximité. Il s'agit en premier lieu de rouvrir le site sur le bourg en créant une liaison entre la Rue de Saint-Dizier et la rue du Mavuron en traversant le site industriel.

En ce qui concerne le programme, une option pourrait consister à reconverter les bâtiments industriels existants pour développer de l'habitat et utiliser une partie du bâtiment à sheds pour le stationnement des véhicules du quartier, voire des quartiers limitrophes. Des constructions neuves pourraient être implantées perpendiculairement à la Feschotte, permettant ainsi de créer un dialogue entre patrimoine industriel reconverti, architecture contemporaine et cadre paysager. Cette organisation permettrait également de réinterpréter la trame urbaine des cités ouvrières environnantes.

Un projet sur ce site ne peut se limiter à l'emprise de la Fabrique. Pour garantir une cohérence, il est nécessaire d'intervenir parallèlement sur :

le réaménagement des espaces publics en lien avec la source de la Feschotte et le mausolée Japy,

la revalorisation des cités ouvrières environnantes pour maintenir, voire retrouver leur caractère identitaire.



Site de la Fabrique à Badevel

SITES INDUSTRIELS ANCIENS DU PAYS DE MONTBELIARD

0 100m



3. préservation et valorisation du patrimoine industriel

Historique

Frédéric Japy acquiert – en tant que bien national – aux alentours de la fin du 18^e siècle et au début du 19^e siècle le site d'un ancien moulin le long du ruisseau de la Feschotte dans la commune de Badevel. Une fabrique d'horlogerie fut établie sur ce dernier en 1810 pour devenir la première usine Japy sur le Pays de Montbéliard.

En janvier 1812, Frédéric Japy « meurt en son moulin » à Badevel. Au cours des années suivantes (entre 1814 et 1817), la « Fabrique » comme elle est communément appelée, fut en travaux. Une première mention du site était faite dans l'annuaire du département du Doubs, avec pour activité : « fournisseur de mouvements de pendules depuis 18 mois ». Le site de Badevel était tenu par Jean-Charles et Frédéric junior (dit Fido) Japy. Ce dernier vendit sa part aux fils aînés. L'activité de la fabrique entraîna des modifications de bâtiments et des constructions nouvelles entre 1810 et 1835.

À la suite de diverses difficultés et ayant changé plusieurs fois de propriétaires, l'usine revenait dans le giron des Etablissements Japy Frères en 1833. En 1837, la « Fabrique » représentait la troisième unité de production de la société. L'activité de la « Fabrique » perdura pendant un siècle. Entre la 2^e moitié du 19^e siècle au premier quart du 20^e siècle le site a connu de nouvelles constructions et modifications.

Au début des années 1930, la crise en France impacta fortement l'activité de la société Japy Frères. Le conseil d'administration souhaitant une réorganisation complète de l'ensemble des services, l'usine de Badevel fut abandonnée. La fabrication d'horlogerie

était désormais centralisée à Beaucourt. L'année 1935 marquait la cessation des activités sur le site de Badevel. Actuellement, il ne subsiste qu'une partie minimale des bâtiments construits entre 1810 et 1835, les constructions antérieures ayant disparues lors d'une démolition importante entreprise en 1978.

Usage actuel

Le site de la Fabrique de Badevel est constitué d'un ensemble relativement hétérogène de bâtiments dont les plus anciens datent du XIX^e siècle. Des extensions ont été greffées pour répondre de l'évolution de la production (bâtiments à sheds). Les hangars industriels ont été édifiés après démolition des deux grands bâtiments à étages de l'horlogerie.

Les locaux sont occupés pour une grande partie par des forains qui y stockent leur matériel. On y trouve également une petite entreprise de restauration de meubles ainsi que la salle polyvalente de la commune. Celle-ci est aujourd'hui sous-dimensionnée et relativement enclavée ; un projet de salle commune entre Fêsche-l'Église et Badevel est en discussion.

Ce site bénéficie d'un environnement naturel intéressant ce qui lui donne un atout certain pour le développement d'habitat et le confortement d'activités artisanales.

Notons également que les habitants des cités ouvrières environnantes ne sont plus liés à l'activité actuelle du site de la Fabrique.



Sources : archives départementales du Doubs et société d'émulation du Pays de Montbéliard.

4. caractéristiques architecturales

Les bâtiments industriels anciens sont construits en maçonnerie de moellons enduits. Les encadrements de fenêtres sont soit en briques, soit en pierre calcaire. Ce site a conservé son enclos constitué d'un mur bahut et de grilles en ferronnerie au sud et à l'ouest, mais les piliers des portails ont tous perdu de leur superbe.



Pignon de l'un des bâtiments anciens, l'un des derniers témoins du site de production.



Le monument funéraire de Jean-Charles Japy (1792-1821), un des jeunes patrons de la fabrique de Badevel.



Cité ouvrière de la rue de la Voûte située en surplomb de la Fabrique et édifée en 1872.

5. caractéristiques urbaines

Situation

Le site de la Fabrique de Badevel se développe selon un axe Nord/Sud entre la rive gauche de la Feschotte et la rive droite du Mavuron.

Il est situé à une distance d'environ 500 mètres du centre du village. La création des cités ouvrières et le développement du village le long de la Grande Rue ont progressivement contribué à insérer ce site industriel dans le tissu urbain.

Aujourd'hui, le projet d'aménagement et de développement durable du PLU devrait permettre d'affirmer le positionnement du site à l'articulation du « village rue » et des extensions urbaines qui sont envisagées en limite Est du village, dans le prolongement de la cité ouvrière.

Accessibilité

L'accès au site en véhicule nécessite de traverser l'ensemble du village. Des activités générant du trafic de poids lourds ne sont donc pas indiquées d'autant que le pont sur la Feschotte est interdit aux plus de 3,5 t.

La Compagnie des Transports du Pays de Montbéliard propose un service de transports publics à la demande et connecte le site de la Fabrique à Audincourt (Buxi ligne 20). En période scolaire, 3 trajets réguliers à destination d'Audincourt sont proposés (matin, midi, soir).

Badevel est également située sur la ligne Andelnans-Morvillars-Delle-Beaucourt avec la ligne 30 du réseau suburbain Optymo (compagnie belfortaine). Avec son cadencement à la demi-heure et son passage par la gare TGV et l'Université de Technologie de Belfort Montbéliard, cette ligne est un atout pour Badevel. Toutefois, la distance entre le site de la Fabrique et l'arrêt est de 800 mètres environ.

Quant aux cyclistes et aux piétons, ils empruntent les voies publiques sans qu'il n'y ait d'aménagement spécifique.

Aménagement

A son origine, la Fabrique était organisée autour d'une grande cour aujourd'hui occupée par les bâtiments à sheds et des hangars industriels plus récents. Les principaux corps de l'usine qui étaient situés en bordure de la Feschotte et bâtis sur plusieurs étages ont été démolis en 1978 et 1981.

La rue du Mavuron offre une façade industrielle intéressante avec ses ouvertures encadrées de briques et la clôture en ferronnerie.

Au Sud de la Fabrique, les espaces publics semblent aujourd'hui complètement dilatés du fait de la démolition d'une partie des bâtiments. Il s'agit d'un espace peu qualitatif qui juxtapose un point de recyclage, les ateliers municipaux et le mausolée Japy sans logique d'ensemble.

Globalement, les abords du site de la Fabrique et des cités ouvrières mériteraient un traitement plus qualitatif pour valoriser le patrimoine industriel.

Environnement

Adossé à un coteau à l'Est et longé par la Feschotte et le Mavuron, le site dispose d'un écrin naturel intéressant ; plus largement, sa position en fond de vallon et son orientation Nord/Sud permettent d'envisager un projet de renouvellement et de densification très en lien avec le paysage.



Bart : les Andanges



1. propriétés et activités du site

Propriétés

Le site couvre une superficie totale de 4,3 hectares.

Tous les terrains sont privés.

On compte au total 5 propriétaires différents sur le site, dont Réseau Ferré de France.

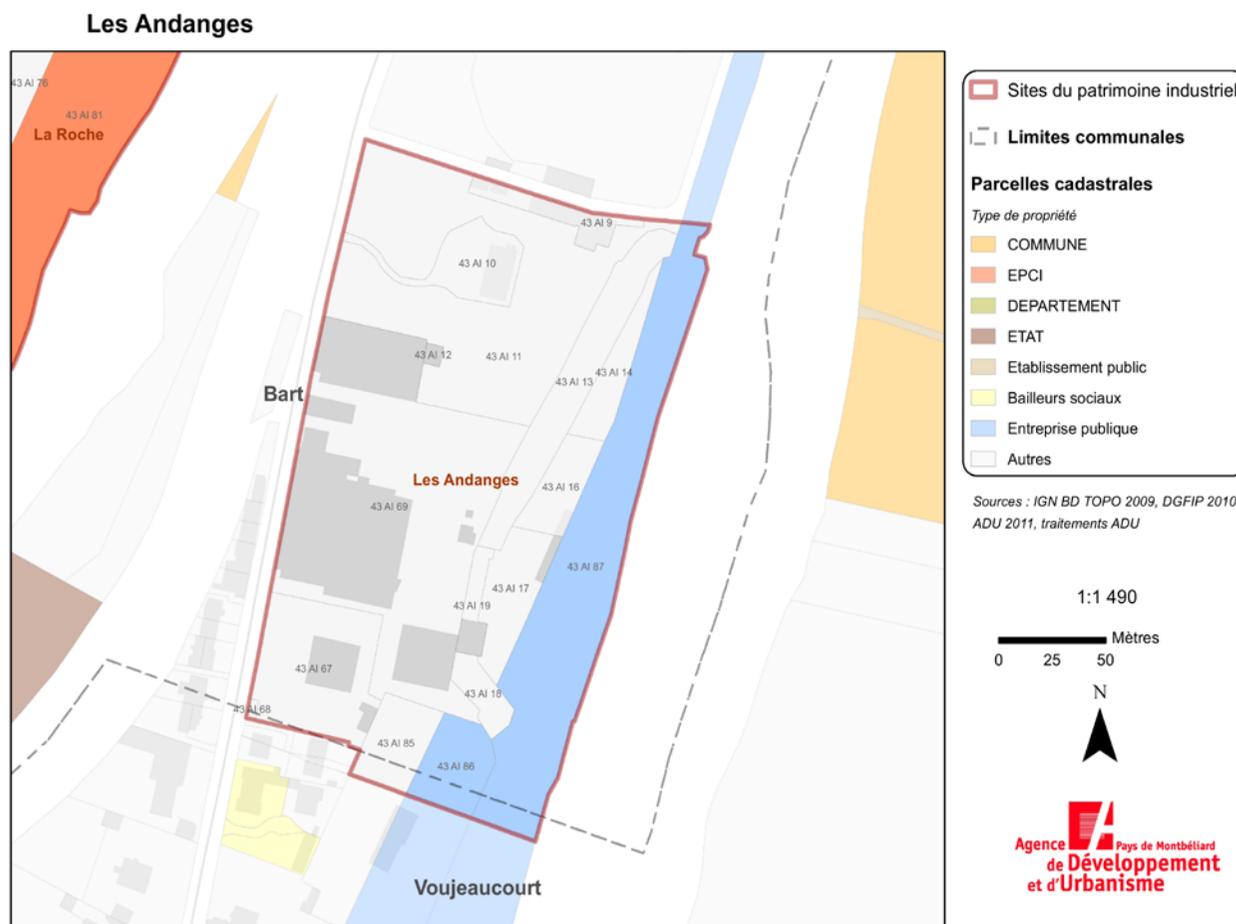
Propriétés privées : 100 % ce qui représente 43 148 m²,

Propriétés publiques : 0 %.

La société Panopack est propriétaire de 1,5 hectare. À proximité, existent des parcelles appartenant à la RFF. Ces parcelles représentent une surface totale de 1 hectare environ, ce qui permettrait une extension non négligeable de la zone.

Activités

L'ancienne fonderie a laissé place à une activité industrielle et une activité de production d'énergie. La gare de Voujeaucourt, au sud du site, est toujours en service.



2. potentiel de valorisation et de reconversion

Contraintes

Le plan de prévention des risques d'inondation montre que l'aléa d'inondation est faible à moyen. Le site est classé en PPRI bleu clair.

La pollution du site est probable compte tenu de l'activité initiale (fonderie).

Intérêts du site

L'intérêt du site réside dans la qualité de la desserte et notamment la présence de la gare de Voujeaucourt qui présente des opportunités d'accroissement de sa desserte. En effet, la mise en service de la ligne à grande vitesse le 11 décembre 2011 pourrait entraîner une suppression du passage des trains grandes lignes dont le réseau régional pourrait tirer profit.

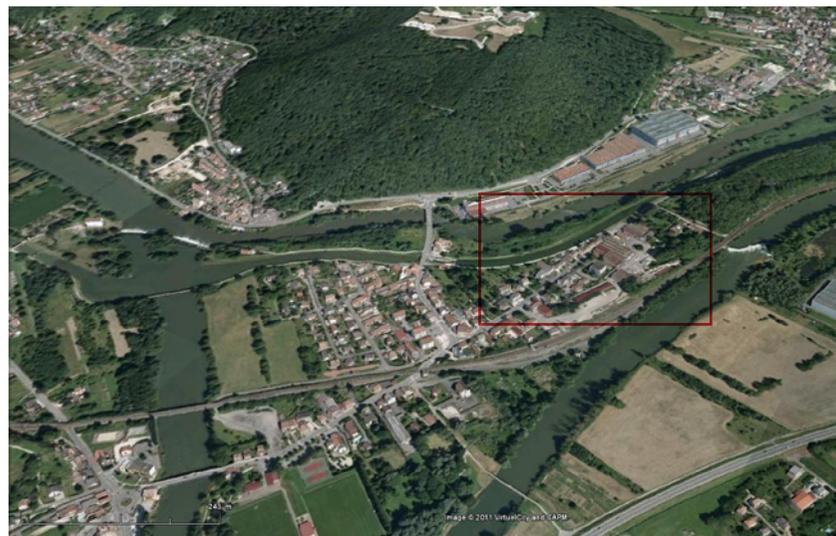
Les enjeux du site sont :

la qualité de la façade industrielle,

la requalification urbaine et la densification du quartier de la gare à Voujeaucourt,

l'articulation avec le centre de Voujeaucourt,

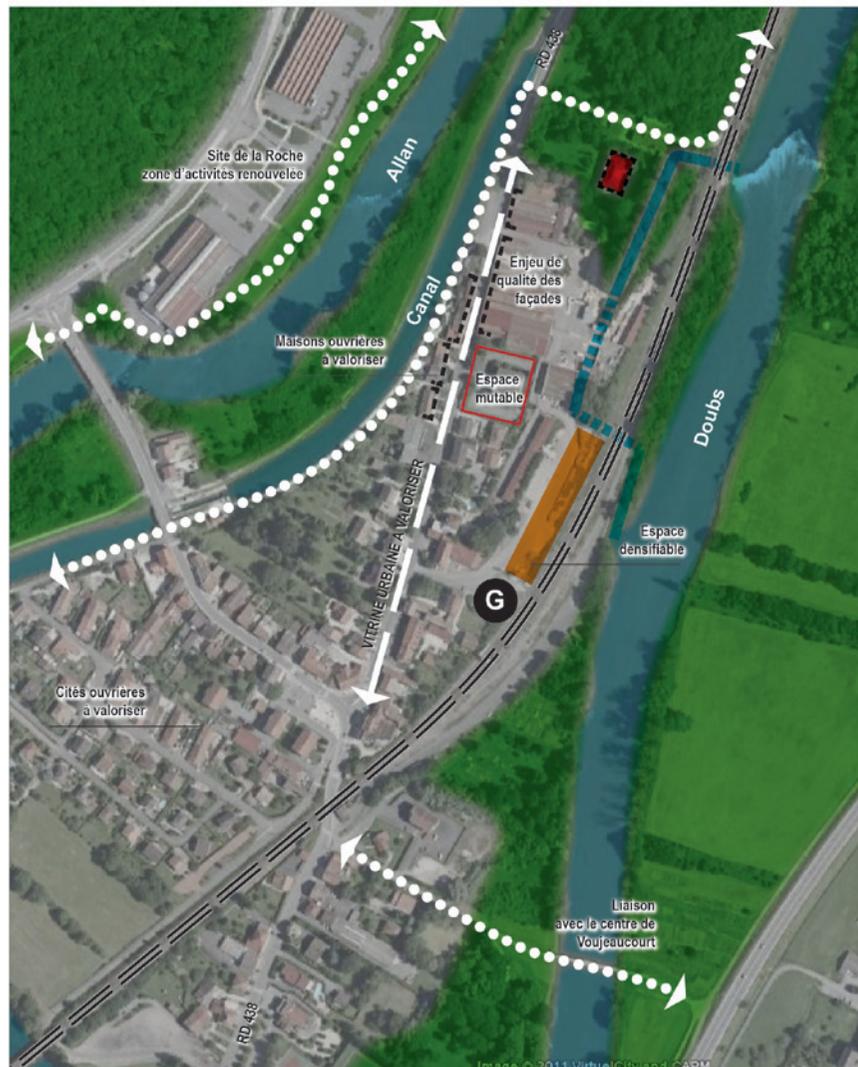
et le confortement des activités économiques.



Vue aérienne du site des Andanges. Source : Google Earth.

Les Andanges à Bart

PATRIMOINE INDUSTRIEL DU PAYS DE MONTBÉLIARD



G Gare de Voujeaucourt
 Voie ferrée : ligne Besançon Belfort

0 200 m

3. préservation et valorisation du patrimoine industriel

Historique

En 1869 Gabriel Henri Scellier fait construire une fonderie de seconde fusion comprenant un « bureau-magasin, une fonderie, et un atelier de moulage » et une maison, achevée en 1870. L'usine est équipée d'une turbine hydraulique, mise en service en février 1873. Cinq maisons sont construites entre 1873 et 1877. La fonderie fabrique des poteries de fonte de fer, des appareils de cuisine et de chauffage, des articles d'ornement (flambeaux, bougeoirs, lampes, etc.) et pratique également l'émaillage sur fonte. L'usine est agrandie à plusieurs reprises à la fin du 19^e siècle :

en 1880 : atelier de moulage et fonderie, « maison-cité ouvrière »,

en 1883 : atelier, logement du cocher, écurie, remise, serre,

et en 1886-1887 : magasin à sable et à charbon, « des cuvettes », hangar.

Un four à gaz est construit en 1902, des bureaux, un magasin et un logement de concierge en 1905 et un « pavillon et belvédère » en 1909. En 1923, la fonderie apparaît sous le nom de E. Gauthier et Cie. Elle fabrique des appareils sanitaires et de la robinetterie, et emploie 176 ouvriers en 1912 et 187 en 1926. Une cité ouvrière est édifiée au sud de l'usine vers 1929. La fonderie est reprise par la famille Lévy, puis Pourquery de Boisserin après la Seconde Guerre (fabrication de réservoirs de chasse d'eau). Elle cesse ses activités vers 1958. Le site est aussitôt acquis par la société Joseph Lévy, qui exploite un négoce d'acier jusqu'au début des années 1980. Plusieurs ateliers de fabrication ont été détruits dans les années 1960, tandis qu'un bâtiment de bureaux a été édifié vers 1970.

Usage actuel

Les bâtiments sont repris en 1985 par la société Panofil (devenue Panopack en 2001), qui implante son entreprise de conditionnements en bois pour fils et câbles (bobines, palettes, caisses, etc.). La société Panopack emploie 28 personnes. Un atelier de fabrication et de conditionnement a été construit vers 1995 au sud du site, en partie sur la commune de Voujeaucourt.

La centrale hydroélectrique est exploitée par un particulier.



La rue de la Gare et l'ancienne fonderie en arrière-plan lors de la crue de 1911. Source : archives municipales de Montbéliard.



4. caractéristiques architecturales

Construit en moellon de calcaire enduit, l'ancien atelier de la fonderie est couvert de travées de sheds pourvues d'une charpente en bois. Il comprend néanmoins une travée couverte d'un toit à longs pans, équipée d'un pont roulant et dotée d'une charpente métallique (avec une partie en bois pour la partie la plus ancienne). Cet atelier, ainsi que l'ancien atelier d'émaillerie, ont été habillés d'un bardage métallique. Le bâtiment des bureaux est pourvu d'un toit à croupes à longs pans brisés couvert en tuiles mécaniques. Une partie des ateliers et les anciens magasins industriels ont été couverts en tôle.

Le bâtiment de bureaux est construit en parpaing de béton enduit et béton armé, couvert d'une toiture terrasse. Pour l'instant, l'immeuble est inoccupé. La surface de cette parcelle est de 3 200 m² et l'emprise au sol du bâtiment est de 560 m² ; il compte 3 niveaux.

Le logement patronal, reconstruit après un incendie, se compose d'un rez-de-chaussée surélevé et d'un étage carré ; il est couvert d'un toit à croupes en tuile mécanique.



Les anciens ateliers de la fonderie avec ses toits à longs pans.



Les bâtiments anciens ont été habillés de bardage métallique. A l'arrière-plan, le bâtiment de bureaux des années 1970, inoccupé à ce jour.

5. caractéristiques urbaines

Situation

Les Andanges sont situées en majeure partie sur le ban communal de Bart et dans une moindre mesure sur Voujeaucourt. Toutefois, le site est rattaché au contexte urbain de Voujeaucourt.

Il est limité :

à l'Ouest par la RD 438 (rue de la Gare) du cette voie est elle-même bordée par le canal du Rhône au Rhin et la rivière de l'Allan,

à l'Est par la ligne de chemin de fer Besançon-Belfort et le Doubs,

au Nord par une maison de maître et son parc,

au Sud, par une cité ouvrière de la fin des années 1930 et la gare de Voujeaucourt (14 arrêts par jour).

Accessibilité

L'accès en véhicules s'effectue par la RD 438 qui relie Voujeaucourt à Montbéliard. Le site est à équidistance de deux diffuseurs autoroutiers situés à 4 km environ. Il faut toutefois traverser le centre de Voujeaucourt pour les rejoindre.

La zone est desservie par la ligne 5 de la Compagnie de Transports du Pays de Montbéliard. La ligne permet notamment de rejoindre Voujeaucourt, Montbéliard et Sochaux. Avec un bus toutes les 40 minutes environ, le niveau de service est relativement faible.

Le site est longé par l'euro-véloroute Nantes-Budapest au Près la Rose, le parc urbain de Montbéliard. En rive droite de l'Allan, une deuxième piste cyclable structurante longe la vallée et permet de rejoindre la vallée du Rupt.

Aménagement

La RD 438 présente un caractère routier. Dans le cadre de la mise en œuvre du projet de l'euro-véloroute Nantes-Budapest, des aménagements ont été réalisés par la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard. La mise en place d'un garde-corps, la réfection de la bande roulante et l'implantation d'un carrefour à feu pour sécuriser la traversée de la RD438 et ralentir la circulation à l'entrée de ville ont permis de qualifier une partie des espaces publics. A l'arrière du site et aux abords de la gare, les espaces semblent délaissés.

Environnement

L'environnement naturel est complexe. Le site est à quelques centaines de mètres en amont de la confluence du Doubs et de l'Allan. Malgré la proximité des voies d'eau, le site en est séparé par des infrastructures parallèles les unes aux autres (RD 438, voie ferrée, canal). Plus en amont, le secteur des sablières de Bart a été réaménagé en parc naturel par la communauté d'agglomération du pays de Montbéliard.



L'entrée du site est accessible depuis la RD 438 et l'euro-véloroute Nantes Budapest qui longe le canal.



Une passerelle sur le Doubs permet de relier les Andanges et la gare au centre historique de Voujeaucourt.



Les abords de la gare et l'arrière du site renvoient une image de délaissés.



Exincourt : La Champagne



1. propriétés et activités du site

Propriétés

Le site couvre une superficie totale de 7 hectares environ.

La CAPM possède 9 212 m² de terrain nu. Les autres terrains sont privés.

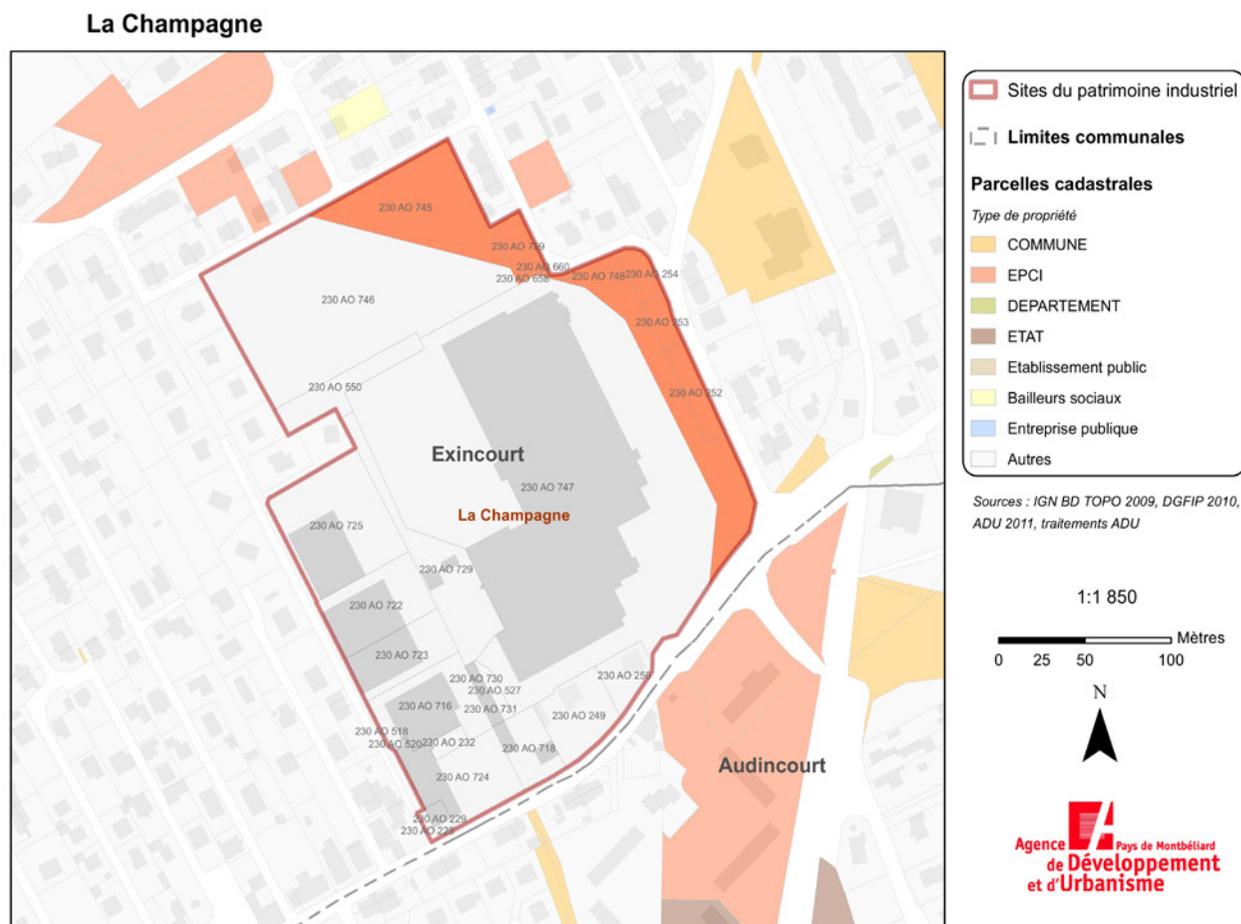
On compte au total 8 propriétaires différents sur le site dont une copropriété. L'un des propriétaires privés possède plus de 4,6 hectares dont une partie est construite et accueillent les bâtiments principaux et le pavillon à l'entrée et une partie est libre au nord du site.

Propriétés privées : 87 % ce qui représente près de 62 000 m².

Propriétés publiques : 13 % ce qui représente environ 9 000 m².

Activités

L'activité industrielle a laissé place à une vocation principale de stockage.



2. potentiel de valorisation et de reconversion

Contraintes

Le plan de prévention des risques d'inondation du Doubs et de l'Allan montre que le site de la Champagne n'est pas inondable.

Deux puits de mines de fer sont existants sur le site. Ils étaient liés à l'activité des Forges d'Audincourt. La présence d'eau au fond de l'un d'entre eux a été constatée à 4.00 m de profondeur environ. Ce niveau pourrait être le niveau de la nappe phréatique et à priori celui du Doubs.

Intérêts du site

Le site de la Champagne dispose d'atouts remarquables en termes de localisation et d'accessibilité, surtout si la décision d'y faire passer le TCSP se confirme. Il offre l'opportunité d'une intervention forte de renouvellement urbain à l'échelle de la commune d'Exincourt, et plus largement, du cœur d'agglomération.

Le réaménagement du site risque de s'étaler sur une longue durée, car il dépend notamment du rythme des changements d'affectation et de libération des différents bâtiments par les activités existantes. Dans un tel contexte, le travail sur l'espace public revêt une importance particulière car celui-ci peut permettre :

d'afficher rapidement une identité renouvelée du site,

de transformer progressivement la perception des lieux,

d'induire une accélération des mutations.

En terme de programmation, il s'agit de concevoir un projet d'aménagement tout en étant extrêmement attentif à toute opportunité d'intégrer des éléments de patrimoine que ce soit dans la composition des espaces publics ou la réaffectation du bâti à de nouvelles fonctions.

Les espaces publics pourraient s'organiser selon 3 principes :

organiser une continuité paysagère et naturelle entre le site de la Naille à Audincourt et le Plateau des Gros Pierrons à Montbéliard permettant de gérer les eaux pluviales sur site,

faire passer le TCSP au cœur du site des filatures plutôt qu'en rive Est (proposition de variante issue du projet urbain d'agglomération élaborée par les ateliers Yves Lion et Alfred Peter),

créer un maillage de perméabilités Est/Ouest complétant ces deux axes Nord/Sud.

En termes de fonctions, il s'agit de diversifier l'habitat, de créer de la centralité, de la densité et de la mixité urbaine dans un secteur où ces trois qualités font défaut, en fondant le développement sur :

une dominante d'habitat en cherchant la diversification de l'offre résidentielle : habitat atypique de type lofts dans certaines travées de bâtiments à sheds et densification sur les terrains libres de construction avec création de logements intermédiaires et collectifs contemporains,

l'accroissement de la mixité à proximité d'une halte TCSP et de la rue des Mines : commerces et services de proximité, restaurant, café, activités tertiaires, ...

le confortement d'activités artisanales sur la rue du Tissage.



Ateliers Yves Lion | Alfred Peter : une vision du projet pour le site de la Champagne à Exincourt.



3. préservation et valorisation du patrimoine industriel

Historique

Les activités des Etablissements Japy étaient diversifiées : horlogerie, visserie-boulonnerie, etc. Toutefois, le territoire du Pays de Montbéliard connaît également une expansion du secteur textile. Dès le 18^e siècle, des ateliers se développèrent dans le territoire.

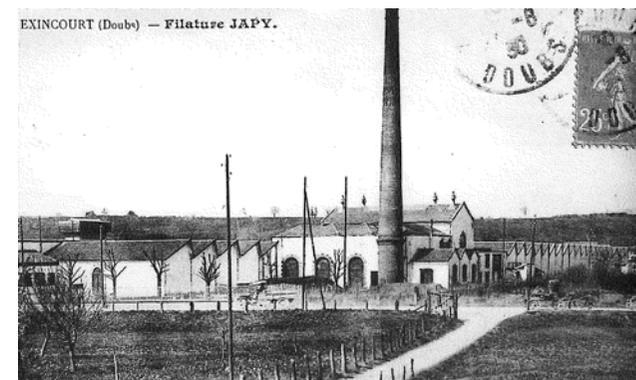
Les frères Philippe et Marcel Japy fondèrent ainsi une usine sur le site de La Champagne à Exincourt en septembre 1893. L'association avec la famille Sahler qui possédait déjà filature et tissage à Audincourt, conduisit à ce qui allait devenir « les filatures et tissages Japy », regroupant les ateliers d'Audincourt, Exincourt et par la suite de Baume-les-Dames.

La filature se développa rapidement. En 1903, le site possédait 18 000 broches dont 3 500 en continu. Les fabrications se composaient de fil à coudre très fin pour dentelle, puis du fil à tricoter ainsi que du fil destiné à la fabrication des bas. Par la suite, l'entreprise travailla également pour Michelin lors de la production de fil adapté à la réalisation de pneumatiques de voitures et de camions. Le site employait prioritairement une main-d'œuvre féminine. Souvent, les maris travaillaient quant à eux aux Forges d'Audincourt. En 1930, la filature Japy avait un effectif de 370 personnes.

Après la seconde guerre mondiale, cet empire du textile est en fort déclin causé par l'introduction des fibres chimiques. Il n'y a pas possibilité d'adaptation du matériel existant. Les pertes furent lourdes, mais après plusieurs années difficiles, la société retrouve une marche stable grâce à un renouvellement du matériel et de nouveaux produits.

Usage actuel

Au cœur du site, la majeure partie des locaux sont loués pour du stockage ou des petites entreprises. Certaines halles sont vides. Sur la rue du tissage, les entreprises sont propriétaires des ateliers qui ont été morcelés. Enfin, le poste de transformation électrique n'est plus en activité.



Le site avec sa cheminée démolie en 1978.



Le site de la Champagne en 1940. Source : IGN.



4. caractéristiques architecturales

Tous les bâtiments se développent sur un seul niveau. Ils sont couverts de toitures à sheds et à longs pans en tuiles mécaniques, en métal ou en verre. Les murs sont généralement montés en maçonnerie de pierre calcaire enduite à la chaux avec quelques réparations en ciment. Un hangar est constitué d'une façade et d'une charpente traditionnelle en bois.

L'ensemble des bâtiments n'a connu que quelques rénovations sommaires et est dans un état général plutôt médiocre : certains murs sont décrépis et des auréoles d'infiltration apparaissent en sous-face de toiture. Les structures semblent relativement saines exceptées quelques traces de corrosion sur les charpentes métalliques ou les assemblages.



Halle principale : une lumière homogène de grande qualité.



Façade en bois d'un hangar légèrement surélevé par rapport au terrain.



Ancien poste de transformation électrique l'un des éléments verticaux avec la chaufferie et la salle des machines.



Copenhague : locaux tertiaires aménagés dans d'anciens hangars en bois.

5. caractéristiques urbaines

Situation

Les anciennes filatures appartiennent à la partie sud de la commune d'Exincourt qui a supporté la deuxième grande phase d'urbanisation au début du XX^e siècle. Cette activité ainsi que la proximité des Forges d'Audincourt expliquent le développement d'un grand nombre de cités ouvrières aux alentours de la Champagne.

Le site est bordé :

au sud, par la rue des Mines et quelques anciennes habitations (maison du gardien, maison du directeur et maison du contremaître),

à l'Ouest par la rue du Tissage et des maisons d'habitation individuelle,

au Nord, par la rue de Champagne et ses anciennes cités ouvrières ainsi qu'un vaste terrain ouvert,

à l'Est, par la rue des Ecoles et un espace vert appartenant à la CAPM.

Accessibilité

La RD 207 (la rue des Mines) dessert la partie basse d'Exincourt et relie Audincourt par la RD 437. Elle supporte un trafic d'environ 6 600 véhicules par jour.

Aucune ligne de bus ne dessert le site. Les arrêts les plus proches sont situés à environ 700 mètres (Forges ou RD 437). **Toutefois, le tracé pressenti pour le futur TCSP traverse le site de la Champagne et permettrait une desserte idéale.**

Une piste cyclable faisant partie du réseau primaire de la CAPM traverse la commune dans le sens Sud Nord et permet de relier Audincourt avec le Nord de la CAPM via la véloroute située le long du canal Rhin – Rhône. Elle est accessible directement au Sud-Est du site.

Aménagement

L'aménagement des espaces publics est sobre. Sur le site, les espaces extérieurs sont aménagés de manière très sommaire, souvent en stabilisé.

Environnement

La perspective sur le site est largement ouverte depuis la corniche d'Exincourt. Cette vue permet d'appréhender son ampleur. De la même manière, des percées visuelles depuis la Champagne permettent au regard de s'échapper vers la ligne de crête.



L'ancienne filature vue depuis la corniche d'Exincourt. Photo Ateliers Yves Lion.



Rue du Tissage, la modénature des façades est soignée et les sheds sont de petite dimension. Photo REDD.



Vue de l'ancienne chaufferie et de la salle des machines depuis la rue des Mines. Photo REDD.

Fesches-le-Châtel : le Rondelot



1. propriétés et activités du site

Propriétés

Le site élargi couvre une superficie totale d'environ 5,8 hectares répartis de part et d'autre de la rue de Dampierre.

A l'Ouest, une large partie des terrains est publique, tandis qu'à l'Est, ils sont quasiment tous privés. Récemment, l'EPF vient d'acquérir plus d'un hectare de terrains et bâtiments industriels de l'usine du Rondelot.

Sur l'ensemble du site, on compte 15 propriétaires différents dont 4 propriétaires publics (communes de Fesches et Dampierre, CAPM, EPF).

Propriétés privées : 38 % ce qui représente environ 22 057 m²,

Propriétés publiques : environ 62 %, y compris acquisition récente de l'EPF, ce qui représente 36 204 m².

Activités

Rondelot Est

Le site non urbanisé est délimité par un canal de dérivation au nord, le long de la rue du 8 Mai, et la Feschotte au sud.

Rondelot Ouest

Ce site est un espace constitué aujourd'hui d'un ensemble urbain relativement hétérogène qui comprend :

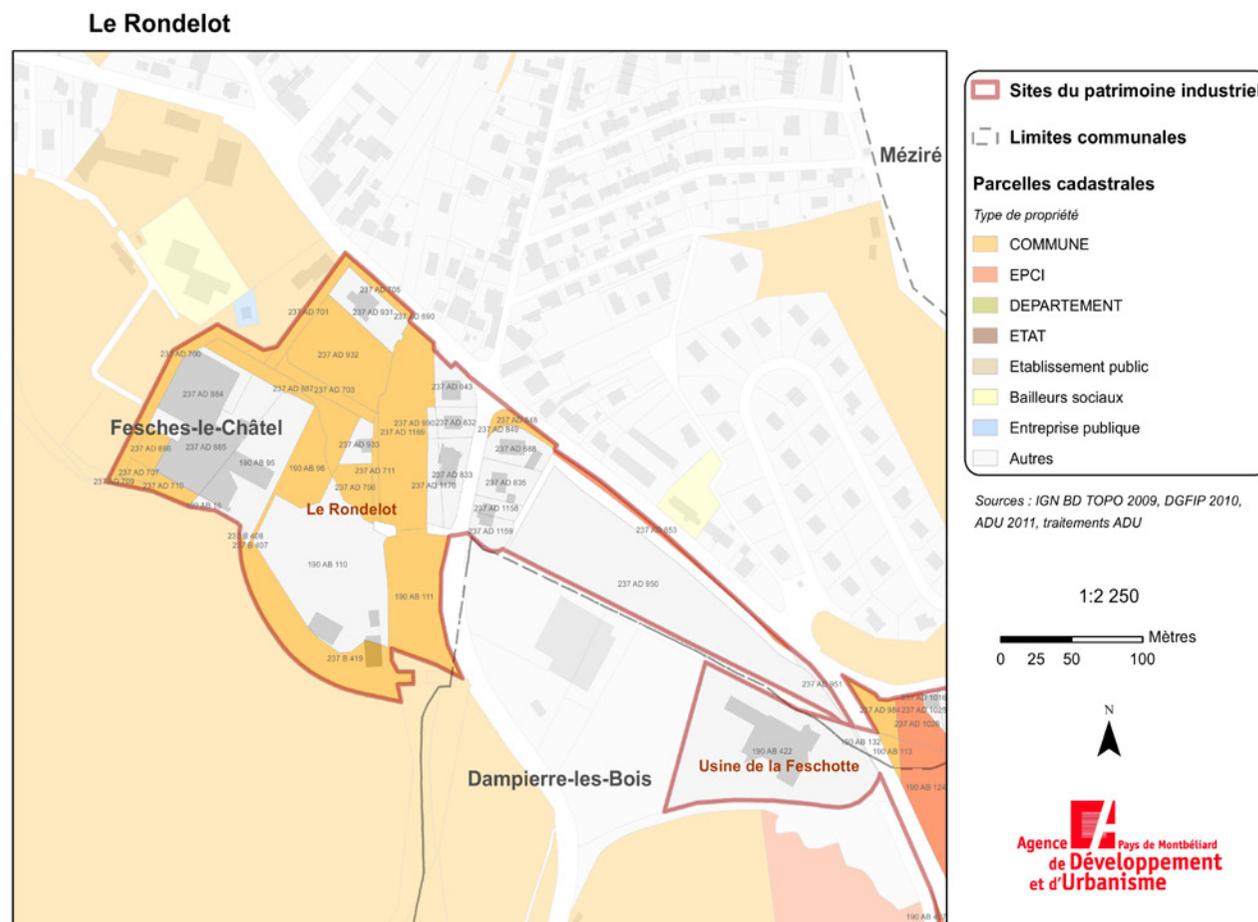
une vaste esplanade tenant lieu de parking et de place du marché à proximité de la mairie,

un remblai d'environ 4 mètres de haut correspondant à l'ancienne voie ferrée Audincourt - Delle,

un espace anciennement urbanisé le long du talus de l'ancienne voie ferrée et aujourd'hui envahi par du taillis,

un stade de football et un gymnase,

une usine partiellement désaffectée.



2. potentiel de valorisation et de reconversion

Contraintes

La Feschotte est un petit cours d'eau affluent de l'Allan. Sa situation géographique et géologique le rend capricieux et vecteur d'un risque d'inondation important, pour les communes riveraines.

Des travaux, sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard, ont permis de protéger les secteurs habités des communes traversées et notamment Fesches-le-Châtel contre une crue de la Feschotte de fréquence décennale.

Le développement d'un projet d'ensemble passe également par la maîtrise du foncier par les collectivités publiques et notamment le bâtiment actuellement occupé par l'entreprise Ditec.

Intérêts du site

En opposition au noyau villageois de l'Ouest, la partie Est de la commune correspond au centre commercial et administratif. Si la commune de Fesches dispose d'une structure commerciale et de services dont l'aire d'attraction dépasse les limites communales et même celles de la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard (Méziré, Fêche-Eglise), le tissu urbain lâche ne crée pas d'effet de centralité urbaine.

L'objectif de la commune est donc de structurer un centre village autour du Rondelot par la réalisation d'un projet urbain réparti sur deux sites :

Rondelot Est

D'une superficie de 1 hectare et non inondable, le site du Rondelot Est, à proximité immédiate du centre constitue une opportunité de développement urbain pour qualifier l'entrée de la commune. Constitué d'une seule parcelle, ce site pourrait accueillir une opération de logements tout en préservant les boisements des rives de la Feschotte.

Rondelot Ouest

L'objectif des élus est de conforter le centre administratif et commercial de la commune autour de la Mairie et de la place du marché et de développer de l'habitat. La mise en œuvre de ce projet urbain nécessite la mise en place d'une stratégie d'évolution urbaine à long terme sur ce site.

En ce qui concerne le programme, sur les terrains et bâtiments récemment acquis par l'EPF, une option pourrait consister à reconvertir les bâtiments industriels existants pour créer un passage couvert et public entre la piste cyclable d'agglomération et le stade qui est aujourd'hui relativement enclavé. Cette liaison urbaine desservirait de part et d'autre les bâtiments industriels qui pourraient être reconvertis en :

marché couvert en lien avec la place de la Mairie (nécessité d'acquérir le bâtiment occupé par DITEC),

ateliers municipaux pour le bâtiment au sud du site sous réserve que l'usage soit compatible avec l'aléa d'inondation et la trame des poteaux.

Des constructions neuves à dominante d'habitat pourraient être implantées à proximité des voiries internes sur les secteurs non inondables, tirant parti de la valorisation des espaces naturels et du potentiel foncier existant depuis la démolition de certains bâtiments industriels.

Pour assurer une cohérence globale dans l'intervention, il est nécessaire de renforcer et qualifier les liaisons, notamment avec la place de la mairie et les cités ouvrières. La prise en compte de l'eau comme fil conducteur de l'aménagement permettrait de redonner du sens au lieu et d'accompagner les itinéraires piétons.



Site du rondelot à Fesches-le-Châtel

PATRIMOINE INDUSTRIEL DU PAYS DE MONTBÉLIARD

0 100 m



3. préservation et valorisation du patrimoine industriel

Historique

L'année 1834 marquait le début de la construction de l'usine Japy sur le site du Rondelot, situé sur le territoire de la commune de Fesches-le-Châtel. A travers cette construction, la présence de Japy dans le Pays de Montbéliard fut accentuée. Les territoires des communes de Fesches-le-Châtel et Dampierre-les-Bois présentaient un véritable maillage d'établissements Japy avec les sites de Lafeschotte-du-haut (1806), la Casserie (1825) ou encore le Gros Pré (1889). Ils étaient reliés entre eux par un réseau interne de voies ferrées qui sera raccordé à la gare de Fesches-le-Châtel en 1895. Le site du Rondelot était dévolu à la fabrication d'articles de quincaillerie, de ménage et de meubles en bois courbé. La cessation des activités Japy et les diverses destructions conduisirent à une mince subsistance des bâtiments d'origine essentiellement sur la Casserie et le Parc d'activités du Moulin situés en amont (Cristel et Pompes Japy).

Usage actuel

Sur le Rondelot Ouest les terrains et bâtiments rachetés par l'EPF font l'objet d'une convention d'occupation à destination de la commune de Fesches-le-Châtel. Des aménagements sommaires à l'intérieur des bâtiments permettront d'installer provisoirement des associations et des locaux pour les services techniques en attendant la réalisation d'un projet global.

Par ailleurs, l'entreprise DITEC n'exclut pas la possibilité de se relocaliser dans un parc d'activités. Ceci libèrerait un bâtiment à sheds d'environ 2 600 m².



Le site du Rondelot, ses cheminées et la ligne ferrée reliant Audincourt à Delle. La majeure partie des bâtiments de production a été démolie.



Les cités ouvrières à proximité du site du Rondelot et le square. La rive gauche de la Feschotte n'était pas urbanisée.



Ile de Nantes : exemple de transformation d'une halle en espace public traversant.



Fesches-le-Châtel : espace potentiellement traversant et lumineux.

4. caractéristiques architecturales

Le Rondelot a été quasiment complètement détruit entre 1956 et 1960. Il ne reste sur le site que deux bâtiments à sheds entre lesquels est glissé un bâtiment à charpente métallique plus récent.

Toutefois, ces bâtiments permettent d'expliquer la présence des nombreuses cités ouvrières sur Fesches-Le-Châtel et les canaux de dérivation de la Feschotte. En effet, la fabrication de meubles en bois courbé nécessitait de tremper le bois avant son utilisation.

Les sheds assurent à ces deux bâtiments un très bon niveau d'éclairage intérieur. La toiture est soutenue par une charpente en bois posée sur des poteaux en fonte. Leur trame est relativement dense. Les murs extérieurs sont constitués de moellons de calcaire enduits. La brique est également présente sur certains encadrements de baies.



Le bâtiment à sheds situé au Nord du Rondelot a subi de nombreuses modifications des ouvertures.



Détail d'encadrement d'une baie obturée.



Le bâtiment à sheds situé au Sud du Rondelot dispose d'une grande qualité d'éclairage naturel. La trame des poteaux est relativement dense.



Détail de connexion poutres bois / poteau fonte.

5. Caractéristiques urbaines

Situation

Situé en plein centre de Fesches-le-Châtel, le site du Rondelot, comme l'ensemble du complexe industriel a été accompagné par l'édification de cités ouvrières. Elles ont des formes urbaines variées telles que des maisons isolées ou en bandes mais aussi des logements en immeubles. On compte également plusieurs maisons de maîtres.

Accessibilité

L'accès au site en véhicule se fait par une impasse perpendiculaire à la RD 208, à proximité de la place de la Mairie. Des activités générant du trafic poids lourds ne seraient donc pas indiquées sur le site.

La Compagnie des Transports du Pays de Montbéliard propose une ligne régulière (4B) toutes les 40 minutes avec un arrêt sur la place de la Mairie.

Fesches-le-Châtel est également connecté au réseau cyclable structurant de l'agglomération qui innerve directement le site du Rondelot grâce à la reconversion de l'ancienne voie ferrée.

Aménagement

A son origine le site industriel du Rondelot occupait l'ensemble des terrains en contrebas du talus de l'ancienne voie ferrée. Le site s'est partiellement enfriché.

Les aménagements récents de Pays de Montbéliard Agglomération lors de la création de la piste cyclable permettent de remettre en valeur les rives de la Feschotte.

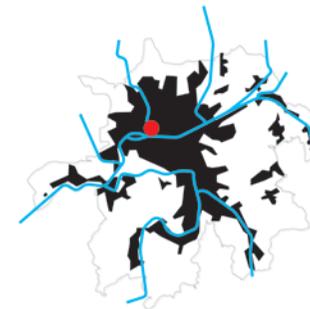
Dans l'ensemble, les abords du site du Rondelot mériteraient un traitement plus qualitatif des espaces publics pour redonner une cohérence d'ensemble et valoriser le patrimoine industriel, à la manière de la valorisation de l'entrée Ouest du bourg. Un plan programme de réaménagement des espaces publics réalisé en 2004 permet à la commune de phaser les travaux dans le temps tout en gardant une logique d'ensemble.

Environnement

Situé au pied d'un coteau boisé, le site dispose d'un écrin naturel intéressant et gagnerait à s'ouvrir sur les espaces publics du centre administratif et les espaces sportifs de plein air.



Montbéliard : îlot Bourcart



1. propriétés et activités du site

Propriétés

Le site couvre une superficie totale de plus de 10 hectares.

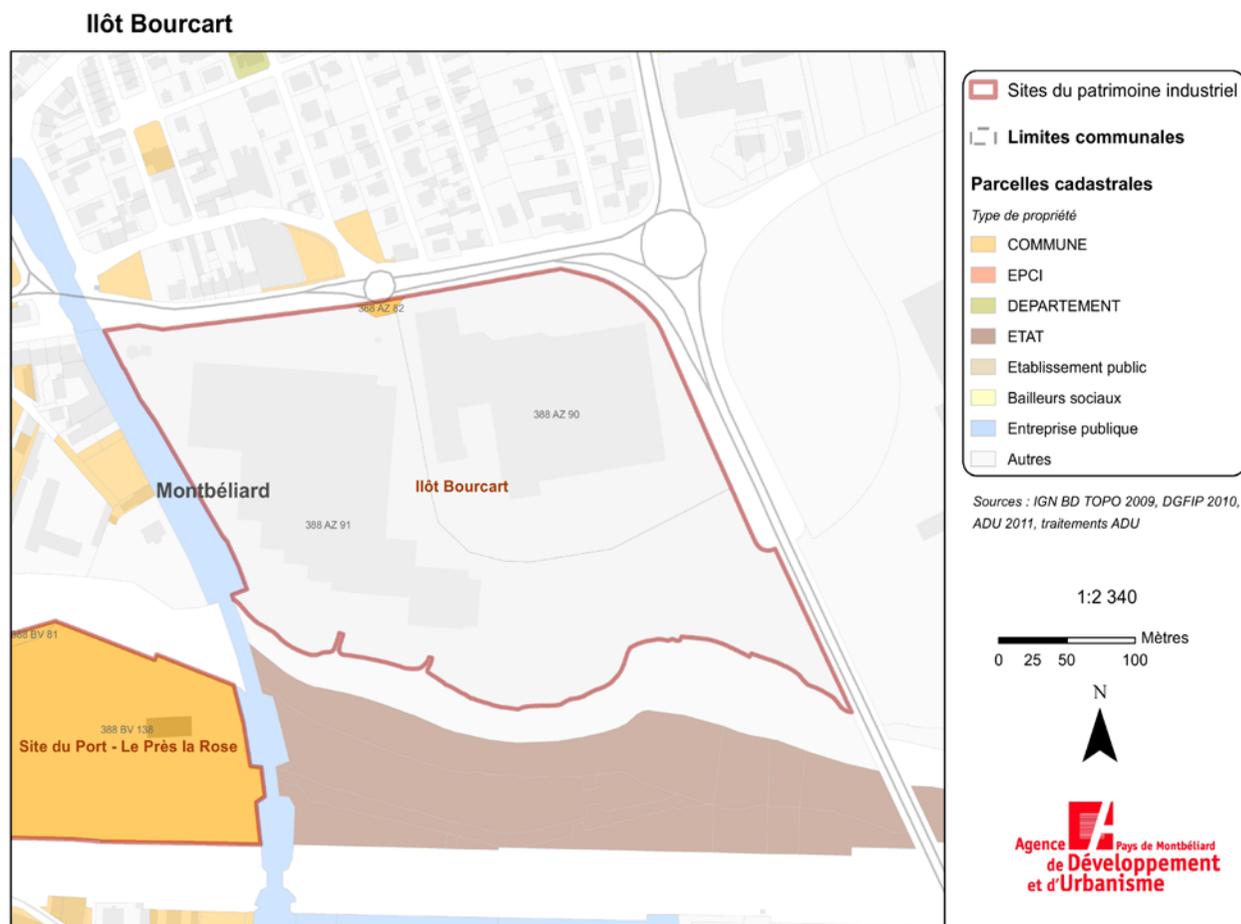
La majorité des terrains est privée et appartient à PSA Peugeot-Citroën.

Propriétés privées : 99,7 % ce qui représente 103 336 m².

Propriétés publiques : 0,3 % soit 266 m².

Activités

Les anciennes filatures ont laissé place à une activité industrielle liée à l'automobile et à deux activités commerciales.



2. potentiel de valorisation et de reconversion

Contraintes

Une voie ferrée permettant de relier le site de production de PSA aux grandes lignes longe le site au Sud. Son fonctionnement est capital pour l'approvisionnement de pièces le transport de véhicules neufs qui sortent des lignes de production.

Au Nord de la voie ferrée le site est soumis à un aléa d'inondation faible. Son classement en PPRI n'obère pas les possibilités de confortement ou de reconversion. Au sud de la voie, les espaces naturels sont fréquemment inondés par les fluctuations du niveau de l'Allan.

Intérêts du site

Ce site conjugue des enjeux d'image de l'entrée de ville, de qualité des façades urbaines donnant sur les rives de l'Allan, de confortement de la centralité de Montbéliard et d'articulation entre le quartier de la Prairie et les rives de l'Allan.

Les nouveaux marchés remportés par le sous-traitant de PSA ne permettent pas d'envisager de mutation à moyen terme. Le réaménagement du site dépendra du rythme des changements d'affectation et de libération des différents bâtiments par les activités existantes.

Toutefois, si une ou plusieurs activités devaient être relocalisées, il serait important de :

*qualifier les liaisons avec le centre historique,
désenclaver le site en l'ouvrant sur le Quartier de la Prairie et l'extrémité Est du Près-la-Rose.*

Sur ce site, l'enjeu du patrimoine réside moins dans les bâtiments que dans l'organisation du site en s'appuyant sur les implantations des constructions.

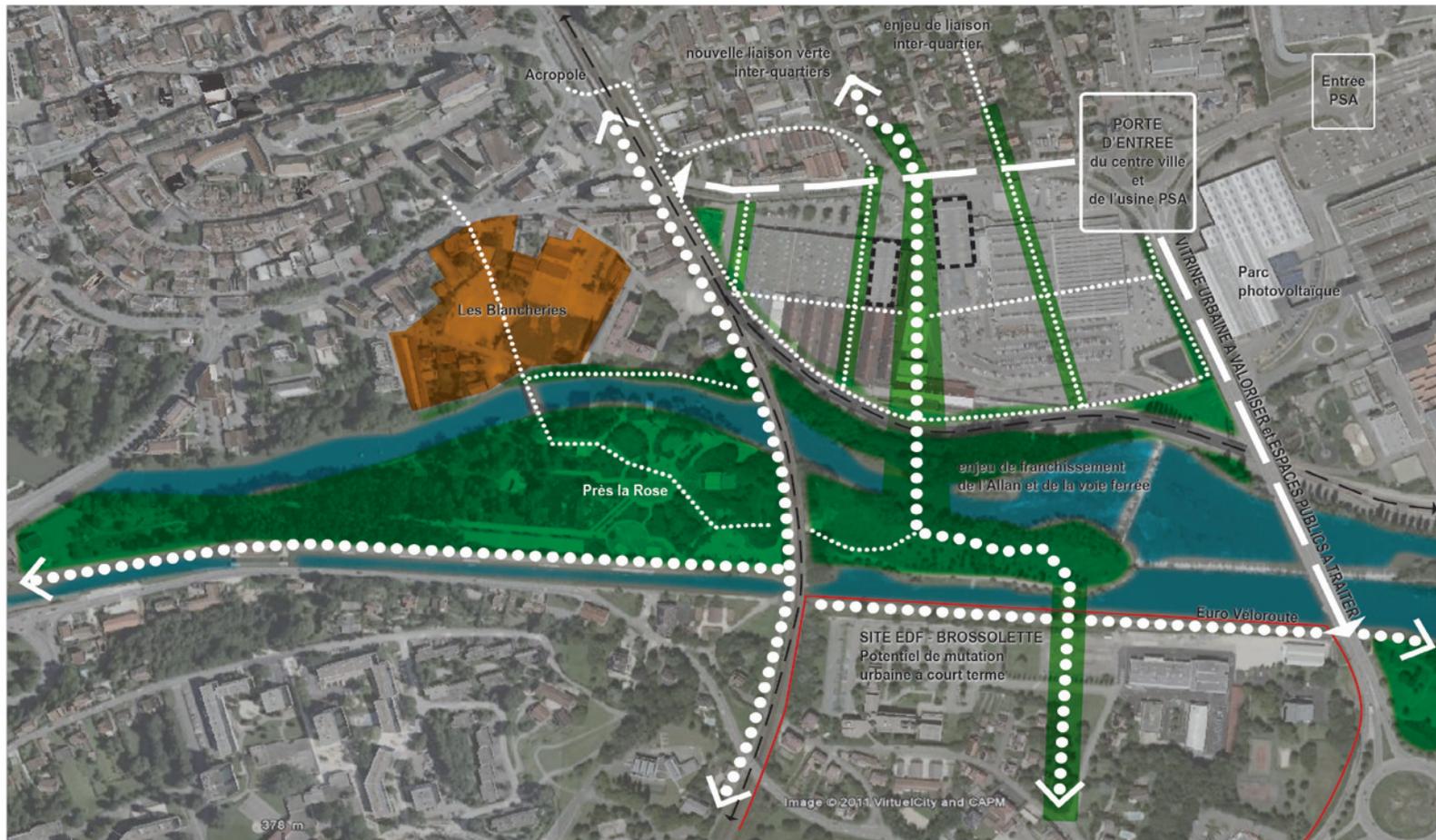


Un site en bordure de l'Allan communiquant avec PSA Peugeot Citroën par des voies internes et une voie ferrée privée. Photographie Claude Nardin © ADU.

Ilot Bourcart à Montbéliard

PATRIMOINE INDUSTRIEL DU PAYS DE MONTBÉLIARD

0 160 m





3. préservation et valorisation du patrimoine industriel

Historique

Au XIX^e siècle, le développement de la ville de Montbéliard s'organise sur de nouvelles bases avec l'arrivée des industries (filatures, mécaniques, tréfileries,...) et le développement de nouveaux modes de transport. Une préfiguration de zone industrielle se dessine au Sud de l'Allan. Le canal du Rhône au Rhin est creusé de 1825 à 1832 ainsi qu'un port. En 1858, la voie ferrée arrive à Montbéliard et la gare est construite.

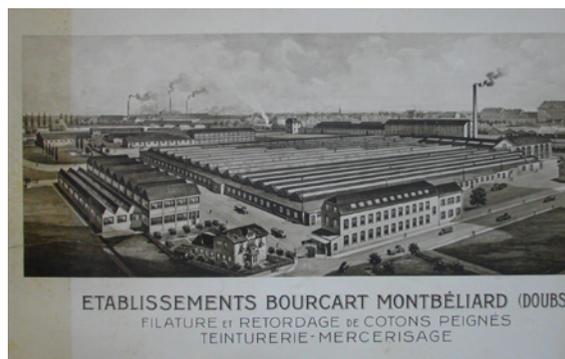
La vallée de l'Allan accueille des entreprises de textile et des cités ouvrières sont construites à proximité (filature Bourcart et cité de la Prairie). Implantée vers 1872 par Bourcart Frères (maison de Guebwiller fondée en 1852), la filature compte à ses début 30 000 broches ainsi que 3 000 broches de filés retors (pour le retordage). L'usine est agrandie en 1879, 1881 et 1890 (retordage, blanchiment et teinturerie). Elle emploie 436 ouvriers en 1926.

La fermeture des établissements Bourcart date d'avant 1957. Les bâtiments ont alors été rachetés par l'entreprise Peugeot.

Usage actuel

L'emprise des anciennes filatures et les extensions plus récentes au Sud sont aujourd'hui occupées par l'entreprise Faurecia Siedoubs qui emploie environ 300 salariés. Elle est spécialisée dans l'assemblage de sièges auto, moutage de matelassures pour l'automobile.

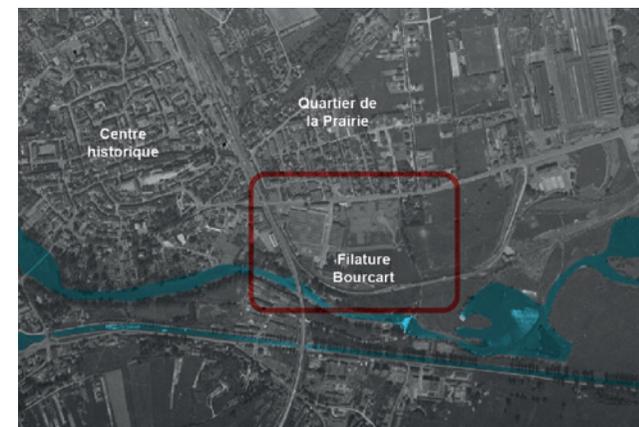
Les terrains non urbanisés au temps de la filature sont occupés par un concessionnaire Peugeot et une station-service.



Gravure des établissements Bourcart.
Source : archives municipales de Montbéliard.



Vue sur les usines Bourcart depuis le château de Montbéliard.
Photographie datant de 1901. Source : archives municipales de Montbéliard.



Photographie aérienne de 1940. Source : IGN.

4. caractéristiques architecturales

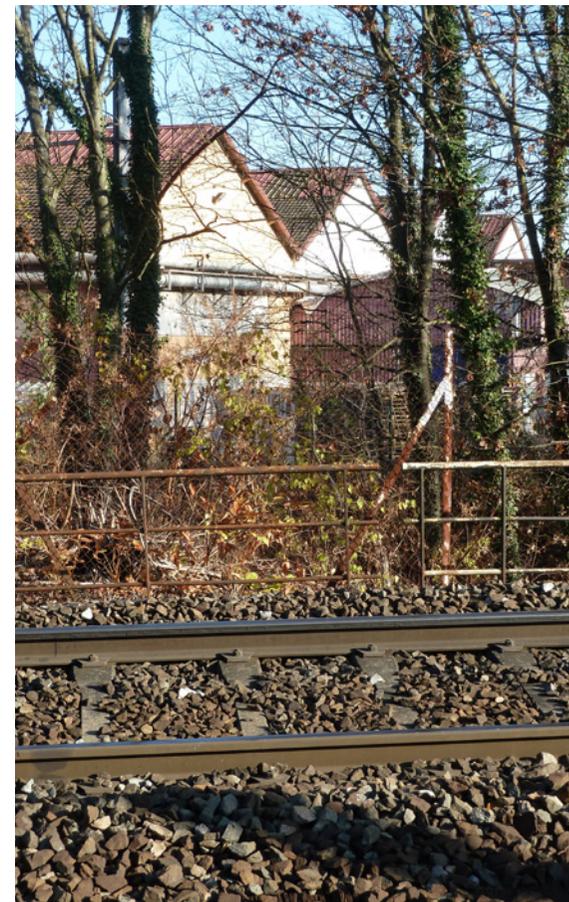
La superposition des vues aériennes avec les vues actuelles montre qu'il reste peu d'éléments de l'ancienne filature. Le bâtiment sur deux étages et plusieurs travées de sheds ont été totalement détruits au nord du site pour créer un parking. Les ateliers à sheds ont été remplacés par des toitures à longs pans.



L'entrée du site Faurecia Siedoubs. Les bâtiments ont été rhabillés de bardage métallique. On lit encore les toitures à sheds.



La partie latérale du bâtiment occupée par les « occasions du Lion » laisse apparaître le remplissage en brique des façades (bâtiment postérieur à 1940).



A l'arrière du site, les ateliers donnent sur l'Allan. La voie ferrée sépare le site du parc Urbain du Près-la-Rose.

5. caractéristiques urbaines

Situation

Les anciennes filatures Bourcart appartiennent au quartier de la Prairie de la ville de Montbéliard qui s'est développé à la fin du XIX^e siècle. Cette activité explique le développement des cités ouvrières de la Prairie.

Le site est bordé :

au sud, par la voie ferrée connectant le site de production de PSA aux grandes lignes, et en contrebas, par l'Allan,

à l'Ouest par la voie ferrée Dole / Belfort,

au Nord, par l'avenue d'Helvétie et ses maisons de ville,

à l'Est, par le Pont de Ludwigsburg, principale entrée de la ville.

Accessibilité

Le site est accessible depuis l'avenue d'Helvétie. Il est très rapidement connecté à l'autoroute A36, ce qui est un atout pour le fonctionnement des usines en flux tendu. L'aménagement par la ville de Montbéliard d'un carrefour giratoire facilite l'accès au site. La parcelle occupée par le garage Peugeot et la station-service est quant à elle accessible directement depuis l'avenue d'Helvétie.

Une desserte régulière est assurée par les transports en commun. Plusieurs lignes structurantes font halte à la porte du site dont les lignes DIAM, 1, 2, 3 qui sont cadencées de 10 à 20 minutes et permettent notamment de rejoindre Audincourt, Valentigney, Sochaux.

Des bandes cyclables ont été aménagées sur l'avenue d'Helvétie. Toutefois, le passage sous la voie ferrée n'est pas adapté aux modes doux. La jonction avec le centre-ville de Montbéliard s'effectue par le quartier de la Prairie.

Aménagement

Des murs d'enceinte en voiles de béton préfabriqué clôturent le site le long de l'avenue d'Helvétie. Plus récemment, l'habillage du passage sous-rail en panneaux de terre cuite a permis de changer l'image de l'entrée de ville.

Environnement

L'environnement naturel est peu perceptible depuis l'avenue d'Helvétie. Côté Allan, le taillis des berges masque le site industriel.



A l'origine, l'avenue d'Helvétie se prolongeait sur l'avenue Carnot en passant sur un passage à niveau avec la voie ferrée. Aujourd'hui, les liaisons sont moins lisibles du fait du dénivelé et des passages sous rails.



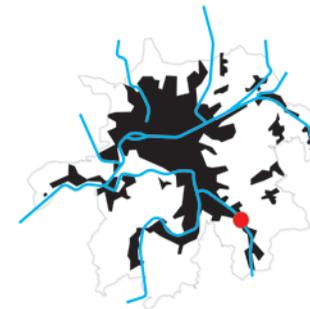
Le long de l'avenue d'Helvétie, le site est masqué par un mur d'enceinte en béton qui se prolonge par un mur ancien en moellons de pierres calcaires enduites à la chaux.



Lorsque les arbres ont perdu leurs feuilles, le site apparaît en arrière-plan du pont de la voie ferrée, depuis le parc urbain du Près la Rose.



Seloncourt : usine Paul Japy



1. propriétés et activités du site

Propriétés

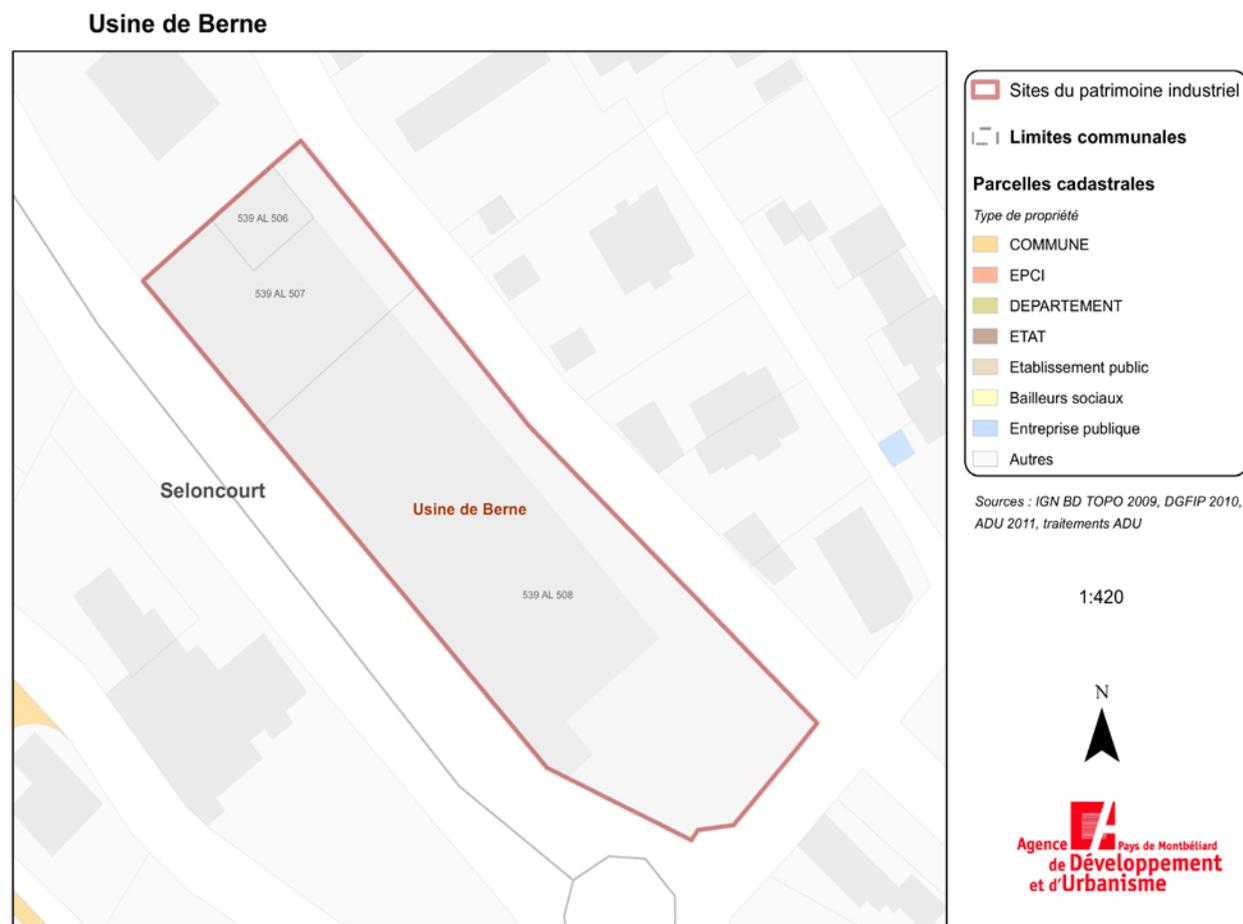
Le site couvre une superficie totale de 2 729 m².

Tous les terrains sont privés.

On compte 3 propriétaires privés différents sur le site, dont 1 SCI.

Activités

L'activité industrielle a été remplacée par de l'artisanat (1 menuisier ébéniste) et du stockage dans la majeure partie du bâtiment. Le nombre d'emplois est estimé à 1.



2. potentiel de valorisation et de reconversion

Contraintes

La proximité de la RD 34 représente une contrainte du fait de la charge de trafic sur cette voie qui compte en moyenne 14 000 véhicules par jour ; toutefois, ce transit assure une grande visibilité au site. La deuxième contrainte provient de l'ombre portée du coteau situé au Sud-Ouest. A la fin de l'automne et jusqu'au début du printemps, l'ensoleillement est limité l'après-midi. Enfin, au regard des cartes d'aléas, le site est partiellement inondable sur l'angle Nord. Quant au risque de pollution, il est probable du fait de l'activité d'origine (fonderie).

Intérêts du site

Les villes d'Hérimoncourt et de Seloncourt conduisent actuellement une révision mutualisée de leurs documents d'urbanisme. A l'échelle intercommunale, l'un des objectifs des élus est de faire du front bâti de la RD 34, un axe dynamique, de grande qualité urbaine et favorisant les proximités. Il s'agit notamment :

d'améliorer le cadre environnemental et paysager des communes, par la reconquête de la vallée urbanisée et de créer un rapport plus étroit entre la ville et la nature,

de conforter l'attractivité résidentielle et économique actuelle, en équilibrant les dynamiques entre les deux communes (équipements, services).

Mettre l'accent sur le renouvellement urbain implique de mobiliser du foncier et du bâti. Les friches ou les espaces au rendement urbain faible ont été pointés comme des potentiels. Une intervention sur le site de Berne répondrait aux objectifs de :

recomposition de la façade bâtie le long de la RD 34 et qualification des espaces publics,

aménagement des berges du Gland,

confortement de l'attractivité économique.

Situé à l'articulation entre Hérimoncourt et Seloncourt, ce projet aurait en outre une dimension intercommunale. Il peut avantageusement tirer parti de la proximité du pôle commercial et artisanal situé plus au sud.

Enfin, le dernier enjeu est celui de la mémoire. Avec ses sheds et surtout sa cheminée repérable en de nombreux points, le site de Berne est un témoin du passé industriel et contribue à préserver le sens du château Japy et des cités ouvrières environnantes.

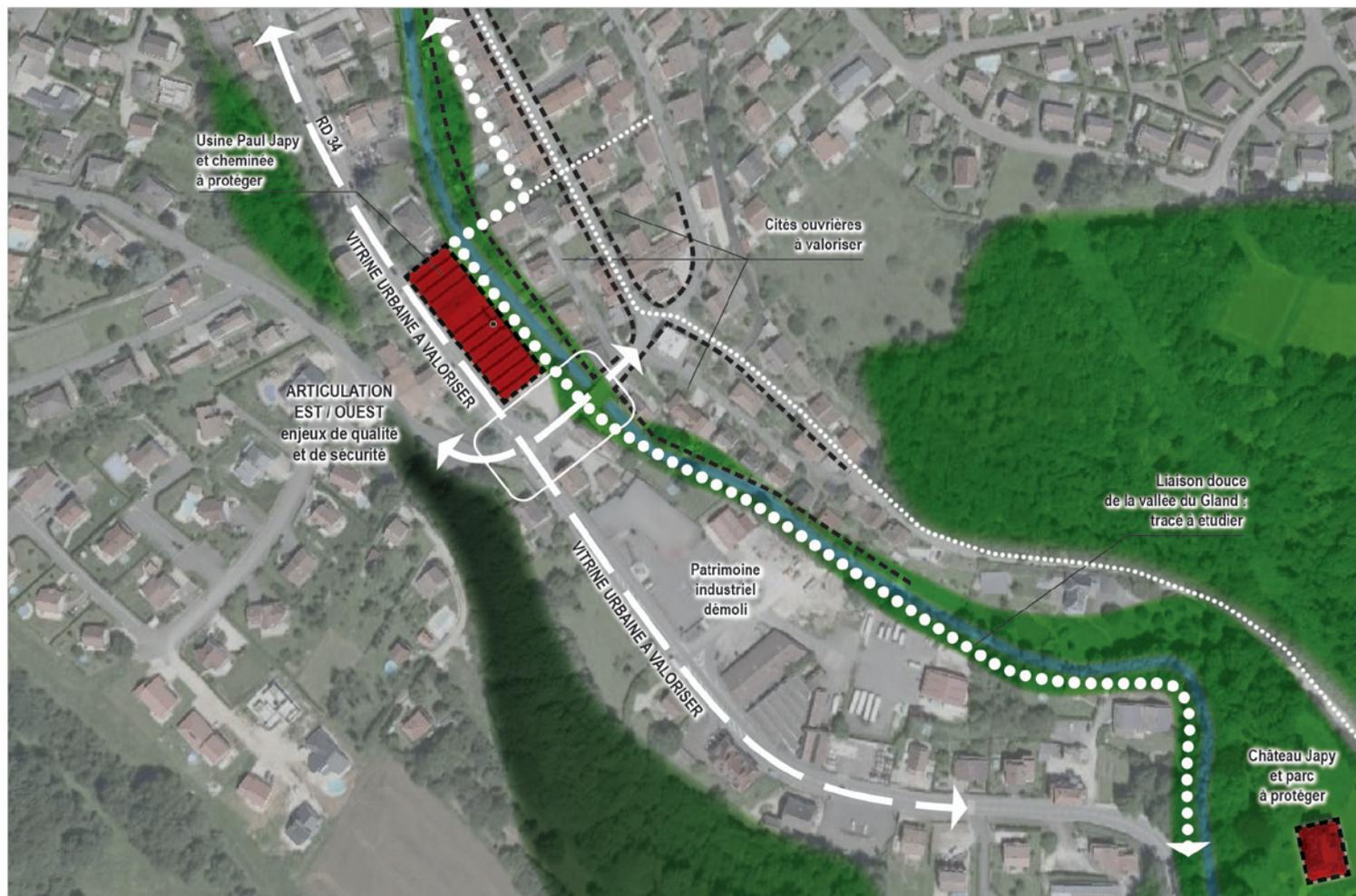
Compte tenu du faible niveau d'ensoleillement qui pénaliserait le développement de logements, les pistes de programmes potentiels pour l'ancienne usine Paul Japy seraient soit de regagner de l'emploi par développement de l'activité artisanale en complément du menuisier ébéniste déjà installé, soit l'implantation d'un équipement intercommunal en fonction des besoins qui seront identifiés pendant l'élaboration du PLU. En termes d'espaces publics, un aménagement global intégrant à la fois le carrefour et les berges du Gland serait opportun.



Usine de Berne à Seloncourt

PATRIMOINE INDUSTRIEL DU PAYS DE MONTBÉLIARD

0 100 m



3. préservation et valorisation du patrimoine industriel

Historique

On distingue deux sites industriels sur le hameau qui s'est développé dans la boucle du Gland : l'usine dite de Berne construite dans la première moitié du XIX^e siècle à proximité du « contour ou virage de Berne », presque totalement rasée en 1982, et la tréfilerie-fonderie construite par Paul Japy vers 1913 qui était située dans le bâtiment toujours existant. Le 25 novembre 1818, Louis Japy acheta le moulin de Berne à la famille Fainot. Cet achat offrant plusieurs bâtiments sur plusieurs étages devait servir à la fabrication de visserie et de peignes à tisser métalliques. En 1826, cette branche fabriquait 3 000 peignes avec 30 ouvriers. Cependant, cette production était bien éloignée des productions habituelles de Japy. Aussi en 1829, Japy Frères décidait de laisser cette activité à leurs neveux Peugeot. En 1837, Louis Japy reprend à son compte l'usine de Berne. Avec cette reprise, Louis Japy fils entreprend la fabrication de mouvements de pendules, ébauches et finissage. Cette activité entre toutefois en concurrence avec ses oncles. En 1863, l'usine acheta à MM. Peugeot Frères Aînés la fonderie du Martinet située à Pont-de-Roide. Cet achat devait permettre l'augmentation de l'approvisionnement en laiton.

En 1911, les « Fils de Peugeot Frères » devenaient associés de Paul Louis Ferdinand Japy et de son fils Paul. Suite au transfert de sa laitonnerie du Martinet (Hérimoncourt) à Berne, Paul Japy construit une tréfilerie-fonderie en 1913. En 1926, les « Fils de Peugeot Frères » quittent la société. Elle cessa son activité lors de la crise de 1932. En 1933, la partie horlogerie était encore à vendre.

La cheminée et les sheds de l'usine Paul Japy constituent aujourd'hui encore un repère important dans la vallée du Gland.

Usage actuel

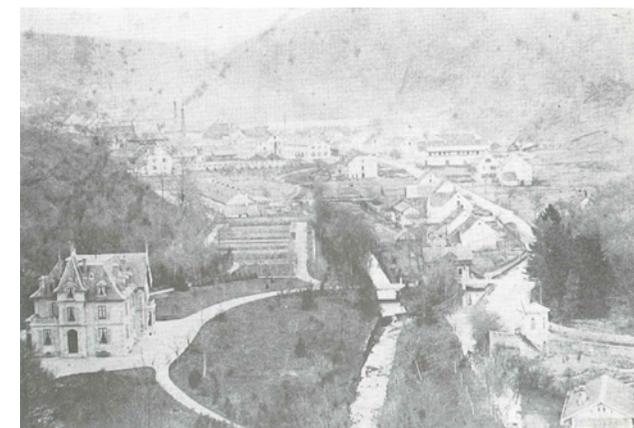
3 établissements sont présents sur le site dont l'un dans la catégorie BTP construction (menuisier ébéniste). Les autres bâtiments sont loués par une SCI à des fins de stockage.



Ateliers d'horlogerie photographiés au début du XX^e siècle. Le corps de ferme à l'arrière-plan correspond à l'actuel restaurant Le Monarque.



La fonderie-tréfilerie construite par Paul Japy en 1913 cessera son activité en 1932. L'une des deux cheminées a été démolie.



Au premier plan le château Japy construit vers 1860 divisé en plusieurs appartements aujourd'hui. A l'arrière-plan le site de Terre Blanche à Hérimoncourt.

Seloncourt en cartes postales anciennes, présenté par les amis du Vieux Seloncourt.



4. caractéristiques architecturales

Le bâtiment est principalement construit en moellons de pierre calcaire enduits d'un mortier à la chaux. Il est couvert de travées de sheds à ossature métallique dont les pans Nord sont vitrés et les pans Sud recouverts de tuiles mécaniques. Il comprend également une travée couverte d'un toit à 2 longs pans. Quelques extensions ont été rajoutées en bordure du Gland et sur la façade Sud.

Excepté les 4 travées au Nord occupées par le menuisier, le bâtiment semble en mauvais état, notamment en toiture.



Vue de l'usine depuis la RD 34 en provenance d'Hérimoncourt.



Une couverture en piètre état.



La dernière cheminée de la vallée du Gland.

5. caractéristiques urbaines

Situation

L'ancienne usine Paul Japy est installée dans un ancien hameau en fond de vallée, le long de la rivière du Gland, à l'articulation des villes de Seloncourt et d'Hérimoncourt. Le développement industriel de la vallée du Gland a entraîné la construction de cités ouvrières sur le bas du coteau et d'un « château » Japy dans le virage de Berne en 1860 environ.

Accessibilité

L'accès du site s'effectue par la RD 34, qui traverse Seloncourt et Hérimoncourt de part en part. La circulation y est particulièrement contrainte et engorgée aux horaires de pointe. Des accès secondaires sont possibles en venant de la rue Neuve qui innerve le coteau Sud de Seloncourt et la rue de la Carrière.

La Compagnie des Transports du Pays de Montbéliard dessert le site avec la ligne DIAM cadencée à 20 minutes sur ce tronçon. Elle permet de rejoindre Audincourt, puis Montbéliard.

Quant aux piétons et aux cyclistes, un projet de liaison douce à l'échelle de la vallée du Gland devrait permettre à terme d'échapper à la congestion et à l'insécurité de la RD 34. Cette liaison permettrait en outre de mettre le Parc de la Panse à Seloncourt en réseau avec l'ensemble de la vallée.

Aménagement

Sur la RD 34, un giratoire a été aménagé pour ralentir la circulation. La présence d'engrenages sur ce giratoire rappelle le passé horloger. Le long du Gland, les espaces sont complètement privés. Seules les vues depuis le pont de la rue des Carrières permettent d'appréhender le cours d'eau.

Globalement, les espaces publics aux abords de l'ancien site de production et des cités ouvrières mériteraient un traitement plus qualitatif pour redonner une cohérence d'ensemble à ce hameau.

Environnement

Au droit de l'ancienne usine Japy, la faible largeur de la vallée et le coteau abrupt au sud donnent une impression de fermeture d'autant plus forte que le bâtiment est implanté à l'alignement. L'environnement devient plus agréable lorsque l'on perçoit le Gland et que l'on remonte vers la rue des Carrières qui surplombe la vallée. Ce coteau dispose également d'une meilleure qualité d'ensoleillement.



Vue google earth. Juillet 2007.



Un site repérable depuis les coteaux.



Deux pavillons ont été construits en 2006/2007 dans le parc du Château Japy



Sochaux : Ancienne Brasserie



1. propriétés et activités du site

Propriétés

Le site couvre une superficie totale d'environ 4,7 hectares.

Tous les terrains sont privés et appartiennent à un seul propriétaire.

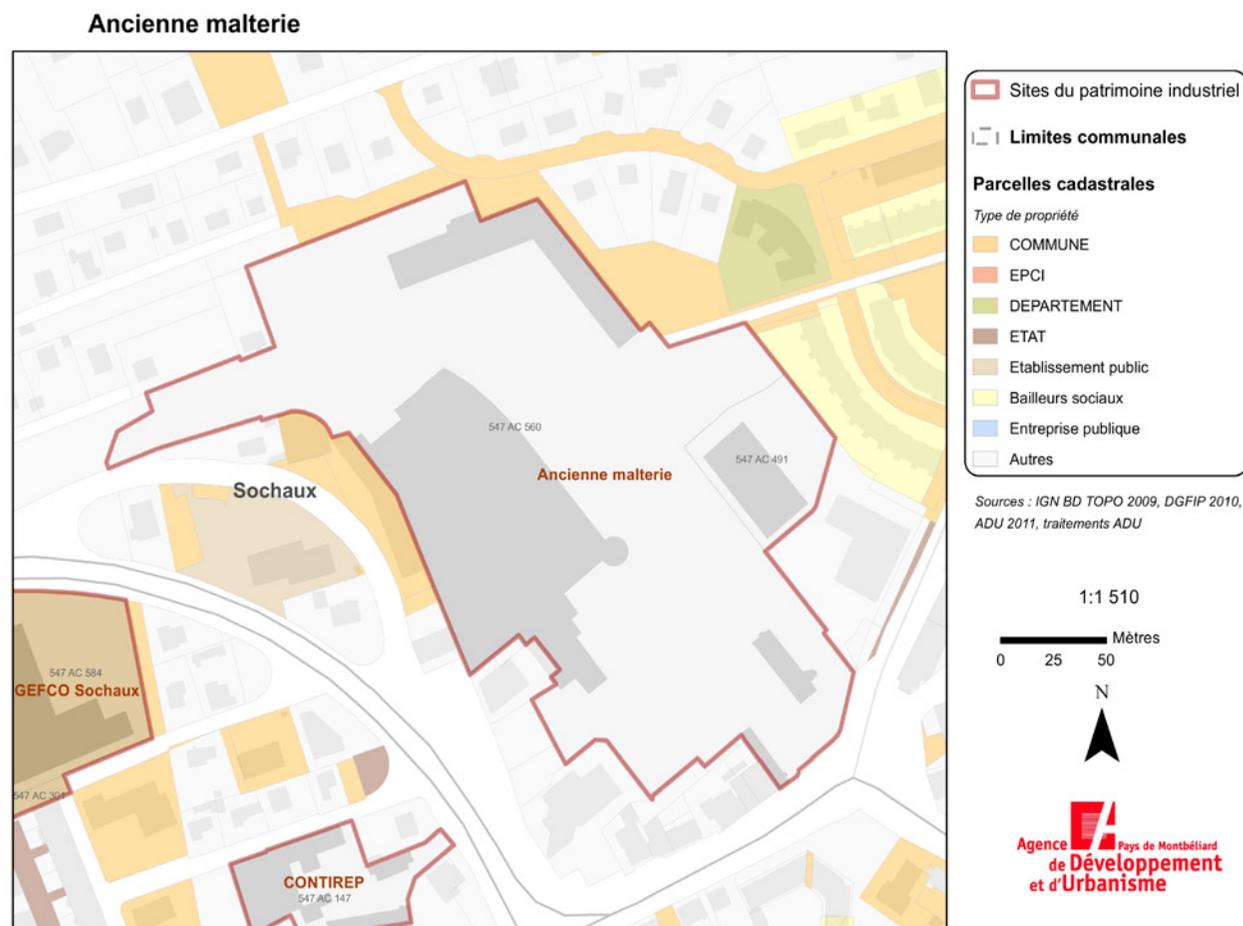
Des négociations sont en cours pour le rachat d'une partie des terrains par la ville de Sochaux, dont une partie de la cour du musée et, en fonction des potentialités, les anciennes malteries et la conciergerie.

Activités

L'activité industrielle a laissé place à une activité touristique. En 1982, Pierre Peugeot, alors président du Conseil de Surveillance du groupe PSA Peugeot-Citroën, crée l'association l'Aventure Peugeot dont l'objet est de collecter et d'animer tout ce qui constitue le patrimoine d'une famille et d'une société.

Dès 1984, commencent à s'établir les bases d'un futur musée qui pourra permettre d'exposer le savoir-faire de centaines de milliers de salariés qui ont travaillé et travaillent pour les différents produits frappés de la marque du lion depuis deux siècles.

Le musée, dans sa version initiale, est inauguré en juillet 1988 et triple ses surfaces d'exposition et de réception en juin 2000. La partie exposition / restaurant / boutique occupe aujourd'hui les anciens magasins et bâtiments d'expédition de la brasserie ; les ateliers sont situés dans l'ancienne réserve de bois de tonnellerie.





2. potentiel de valorisation et de reconversion

Contraintes

La principale contrainte du site est liée à son fonctionnement en impasse et aux difficultés d'accès notamment depuis la rue d'Épinal. Par ailleurs, le fonctionnement du musée impose la fermeture du site en soirée et la nuit.

Le risque d'inondation est moyen, mais son classement en zone bleu clair n'obère pas la réalisation de projets de densification.

Enfin, l'ancienne malterie nécessiterait une mise aux normes quant au risque sismique pour permettre un changement d'affectation.

Intérêts du site

Situé en plein cœur de l'agglomération, le territoire de la ville de Sochaux est très fortement urbanisé. Les seuls espaces encore libres sont soit contraints par le risque d'inondation, soit difficiles d'accès (Fort Lachaux). Aussi, le travail avec les élus sur un projet de développement stratégique a permis de mettre l'accent sur la nécessité de renouveler la ville sur elle-même, de la densifier et de tirer parti de sa renommée et de son patrimoine. Ce projet identifie le Nord du centre-ville comme un espace stratégique pour le développement de la ville lié à :

une visibilité très importante depuis des axes routiers structurants et convergeant sur le carrefour de l'Europe,

l'attractivité d'équipements majeurs tels que le musée et la MALS (Maison des Arts et Loisirs de Sochaux),

un projet de densification sur la friche industrielle Gefco avec la création d'un éco-quartier,

un ensemble d'espaces potentiels de mutation urbaine de grande ampleur qui dessine autant de lieux à projets envisageables avec une vision d'ensemble.

Par ailleurs, le projet de renouvellement du quartier des Evoironnes dont l'engagement opérationnel est prévu en 2012 intègre la création d'une coulée verte traversant le quartier et permettant de lier le site de l'ancienne Brasserie avec la plaine ludique et sportive de la basse vallée de la Savoureuse.

Les pistes programmatiques proposées visent à valoriser les derniers témoins de l'activité de la brasserie avec :

la réhabilitation de l'ancienne malterie et ses 4 niveaux de près de 1 000 m² chacun soit en logements atypiques, soit en résidence service liée à l'activité automobile, voire en hôtel,

la réhabilitation de l'ancienne conciergerie en un programme mixte mêlant activités touristique et commerciale en lien avec la mémoire de la brasserie : relocalisation de l'amicale des anciens brasseurs ? estaminet ?

Les bâtiments sont des témoins de l'activité de la Brasserie de Sochaux dont la mémoire est perpétrée par l'Amicale des Anciens Brasseurs de Sochaux. Cet enjeu est important pour rappeler la diversité de l'activité économique qui existait dans le Pays de Montbéliard.

L'ancienne conciergerie est aujourd'hui menacée de démolition. Elle mérite d'être protégée pour continuer à marquer l'entrée principale du site.

Ancienne malterie à Sochaux

PATRIMOINE INDUSTRIEL DU PAYS DE MONTBÉLIARD

0 160 m



3. préservation et valorisation du patrimoine industriel

Historique

L'histoire de la Brasserie de Sochaux commence en 1845 lorsque Théodore Ienne fonde sa « maison » sur une ancienne fabrique de toile de coton. La situation de la Brasserie s'explique notamment par la qualité de l'eau de la Savoureuse filtrée par la plaine alluvionnaire et qui est nécessaire à la fabrication d'une bonne bière.

L'essor de la Brasserie interviendra à partir de 1889, lorsque son fils, Théodore Ienne reprend les rênes de la Brasserie. Après avoir suivi un stage de quatre ans en Allemagne et en Autriche pour parfaire ses connaissances sur la fabrication de la bière, il met en application son savoir-faire, tire parti des travaux de Louis Pasteur, fonde un laboratoire et aseptise les locaux. Son paternalisme le conduit à construire des maisons pour ses ouvriers. En 1896, il transforme son établissement en société anonyme. En 1912, il cède des terrains qu'il avait acquis aux prés de la Vouivre à l'entreprise Peugeot, en contrepartie du raccordement de la société au chemin de fer Paris-Lyon-Marseille. En 30 ans, la production triple pour dépasser les 100 000 hectolitres en 1930, l'entreprise compte près de 150 personnes. A cette époque, la Brasserie de Sochaux rachète des brasseries comtoises et alsaciennes et devient le groupe des Brasseries et Malteries Franche-Comté Alsace.

Le bombardement du 16 juillet 1943 touche durement la Brasserie : on ne compte pas moins de 31 impacts. L'usine est entièrement reconstruite en 1948 et diversifie sa production avec des limonades et sodas. En 1962, l'entreprise est absorbée par le groupe des grandes Brasseries et Malteries de Champigneulle.

Dans les années 70, la production est mécanisée et la flotte de livraison et de distribution est abandonnée. Mais la concentration de la production sur d'autres sites entraîne la fermeture définitive de la Brasserie de Sochaux le 1er janvier 1979. La société Peugeot rachète les terrains et les bâtiments et reclasse la totalité du personnel dans ses usines de production.

Usage actuel

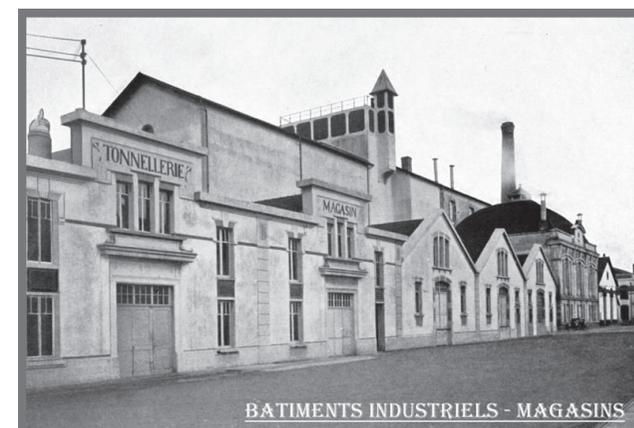
Le musée de l'aventure Peugeot est l'un des principaux sites touristiques de la région : il accueille plus de 90 000 visiteurs par an et occupe le bâtiment principal. Le site comporte également les ateliers du musée au Nord, des bureaux de l'entreprise PSA près du carrefour de l'Europe, un bâtiment en friche de 4000 m² (ancienne malterie) et l'ancienne conciergerie de la Brasserie.



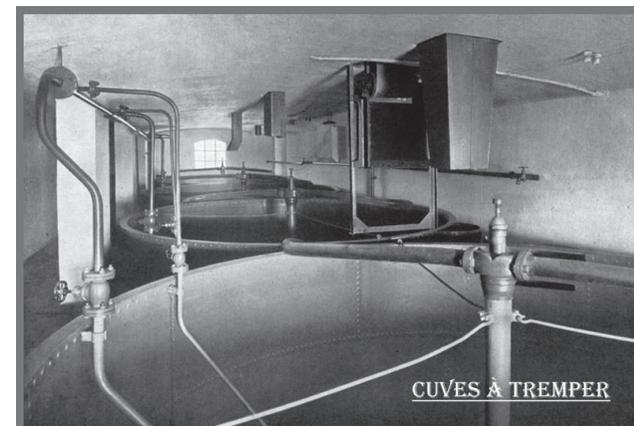
Aujourd'hui, il ne subsiste que les ateliers du musée, le musée, l'ancienne malterie et la conciergerie. Les magasins, la tonnellerie, la cheminée et bien d'autres bâtiments ont été démolis.



A l'origine, les angles et les encadrements en brique de l'ancienne conciergerie étaient apparents.



Les magasins sont entièrement démolis ; l'espace est aujourd'hui occupé par le parking du musée et des bureaux de PSA.



Les cuves aujourd'hui démontées, tout comme la majeure partie du patrimoine de production, ont été vendues. Dans le bâtiment de l'ancienne malterie, les trous circulaires dans les dalles sont toujours visibles.

4. caractéristiques architecturales

Les bâtiments occupés par le musée et ses ateliers représentent une emprise d'environ 45 000 m² dont 10 000 ouverts au public. Les façades du musée sont recouvertes d'un bardage métallique qui masque les murs anciens (ossature et charpente métallique et remplissage en maçonnerie).

L'ancienne malterie compte environ 4 000 m² répartis sur 4 niveaux. C'est un bâtiment en structure poteaux-poutres avec des plafonds voutés et des linteaux de fenêtres et des angles en briques.

La conciergerie a subi des transformations dans la modénature des façades, les angles en briques ont été recouverts de mortier imitant la pierre ou des colonnes et ses linteaux cintrés en briques ont été recouverts (années 1920 ou 30 ?).

Enfin, les ateliers du musée sont installés dans un bâtiment dont l'aile principale a été construite après-guerre.



Ancienne malterie aujourd'hui en friche. Un bâtiment repérable en de nombreux points de la ville.



Les fenêtres de la façade ouest de la malterie laissent pénétrer la lumière de part en part. Les sections des poteaux témoignent des charges admissibles.



Ancienne conciergerie. Les façades de ce bâtiment ont été remaniées.



Détail du fronton d'une porte de l'ancienne conciergerie.



Les ateliers du musée et la pente Sud de la colline du Fort Lachaux.

5. caractéristiques urbaines

Situation

Ce site en plein cœur de Sochaux s'ouvre sur le carrefour de l'Europe et dans une moindre mesure sur la rue d'Epinal. Il est limité :

au Nord, par les pavillons qui se sont développés sur les pentes du Fort Lachaux,

à l'Ouest par une banque, des parkings ainsi que les ateliers municipaux accolés au musée,

à l'Est par les jardins privatifs de maisons en bande,

au Sud par des maisons de ville et un hôtel.

Accessibilité

Le site est accessible depuis la RD 613 (rue d'Epinal) qui compte près de 12 000 véhicules par jour et par le carrefour de l'Europe, à l'extrémité de la rue de Pontarlier où se croisent pas moins de 17 000 véhicules par jour. Ces axes étant très fréquentés, les accès posent des problèmes de sécurité malgré les aménagements sur le carrefour de l'Europe.

Le site est desservi par 4 lignes de bus dont 2 structurantes de la CTPM (Compagnie de Transports du Pays de Montbéliard) : les lignes 2 et 3 cadencées à 15 et 20 minutes. Elles permettent de rejoindre Montbéliard et Audincourt.

Enfin, le site se connecte par l'avenue du Général Leclerc à une piste cyclable structurante permettant de rejoindre Montbéliard et à moyen terme, à la coulée verte de la vallée de la Savoureuse par le quartier des Evoirannes.

Aménagement

En 2004, la ville de Sochaux a fait réaliser une étude pour le réaménagement et la requalification des espaces publics en vue d'améliorer son image et de sécuriser sa traversée. Cette étude a conduit la ville à réaliser d'importants travaux de réduction de la largeur des chaussées au niveau du carrefour de l'Europe. Cette réduction a permis de redistribuer des espaces publics aux piétons et aux cyclistes et de créer une fontaine. Ce projet a été réalisé dans le cadre d'un projet global de réaménagement des espaces publics qui devrait conduire à changer à court ou à moyen terme l'image de la rue de Pontarlier et de la rue d'Epinal.

Environnement

Le site est inscrit dans un environnement urbain tout en offrant des perspectives visuelles sur la pente sud de la colline du fort Lachaux. Cette colline fait partie du réseau des belvédères de Pays de Montbéliard Agglomération est sera aménagée début 2012 pour rouvrir des vues vers la ville de Sochaux et le site de production de PSA Peugeot Citroën.



Un site en plein cœur de ville, à deux pas de la plaine ludique et sportive de la basse vallée de la Savoureuse et du centre de production de PSA.



Les aménagements sur le carrefour de l'Europe, l'ancienne conciergerie et l'enseigne du musée permettent de repérer l'une des entrées du site.



Valentigney : Peugeot-Japy

1. propriétés et activités du site



Propriétés

Le site couvre une superficie totale d'environ 6,8 hectares dont environ 5,4 hectares à l'Ouest de la RD 38 et 1,4 hectares à l'Est de la RD 38 et en rive du Doubs.

On compte au total 3 propriétaires différents sur le site.

Propriétés privées : 80 % ce qui représente environ 5,4 hectares.

Propriétés publiques : 20 %, ce qui représente environ 1,4 hectares.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard a racheté la majeure partie des bâtiments et des terrains situés en rive du Doubs. La société Peugeot-Japy en est locataire et a un bail de 9 ans. Une désaffectation des bâtiments loués et des terrains est prévue au cours des quatre prochaines années, au profit des bâtiments à l'Ouest de la RD 38.

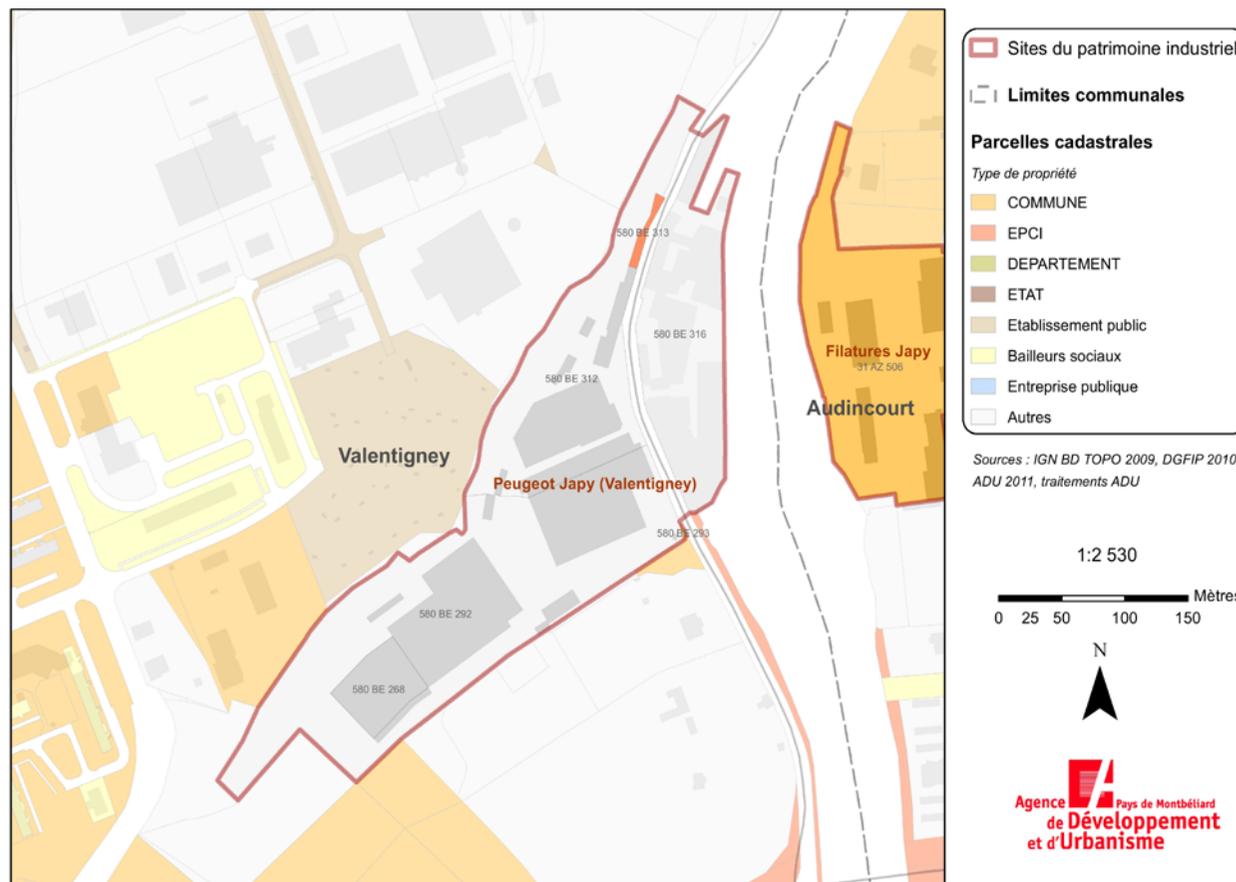
Les autres terrains sont privés.

Aussi, nous nous attacherons plus particulièrement à étudier la partie Est du site.

Activités

Pendant quelques années encore, l'activité industrielle perdura en rive Est du site. L'autre activité existante est la fabrication d'énergie électrique à partir de la force motrice du Doubs.

Peugeot Japy (Valentigney)



2. potentiel de valorisation et de reconversion

Contraintes

Le plan de prévention des risques d'inondation montre que l'aléa d'inondation est faible et circonscrit au Nord du site. Cette partie est classée en PPRI bleu clair.

Le fonctionnement de la centrale hydroélectrique coupe le site en deux parties, la turbine étant située dans un bâtiment positionné au cœur du site. Toutefois, cette activité n'entraverait pas la réaffectation des autres bâtiments et terrains à des fonctions urbaines.

Intérêts du site

A l'articulation entre Valentigney et le centre-ville d'Audincourt auquel il est relié par le pont François Mitterrand, le site peut avantageusement tirer parti de la fréquentation commerciale et culturelle d'Audincourt et de ses anciennes filatures. Il aura fallu dix ans d'études et de travaux pour que celles-ci passent du statut de friche industrielle à celui d'un espace urbain destiné aux loisirs, à la culture et à l'enfance. Le site Peugeot Japy offre l'opportunité de créer un doublement du nouvel espace Japy et de renforcer le rôle de Valentigney dans le cœur d'agglomération.

Le deuxième atout est la proximité du Doubs et de son cadre paysager qui est valorisé en rive droite et plus au sud sur Valentigney.

Enfin, la maîtrise foncière de la quasi-totalité des terrains et bâtiments en rive du Doubs par la collectivité publique permet d'envisager un projet de revalorisation d'ensemble. Il s'agit de tendre vers un équilibre entre reconversion du patrimoine, création d'espaces ouverts sur le Doubs et porosités du site. L'identification de « bâtiments témoins » à préserver ou à revaloriser tient à leur singularité :

maintien du bâtiment à petits sheds situé au Nord du site et de l'ancienne fonderie au Sud,

maintien de bâtiments dont la hauteur est plus importante en tant que repère,

réaffirmation du patrimoine industriel le long de la RD 38.

La diversité des formes et des surfaces de bâtiments préservés et la proximité de l'espace Japy d'Audincourt pourraient permettre d'envisager des programmes mixtes mêlant équipements culturels, services et activités économiques (y compris confortement de la centrale hydro électrique).

Ces programmes pourraient être accompagnés d'un parcours paysager public le long des rives. Un bouclage avec les aménagements paysagers de l'espace Japy assurerait à terme une complémentarité entre les deux sites. Le principe de franchir le Doubs par le barrage demande des études approfondies.



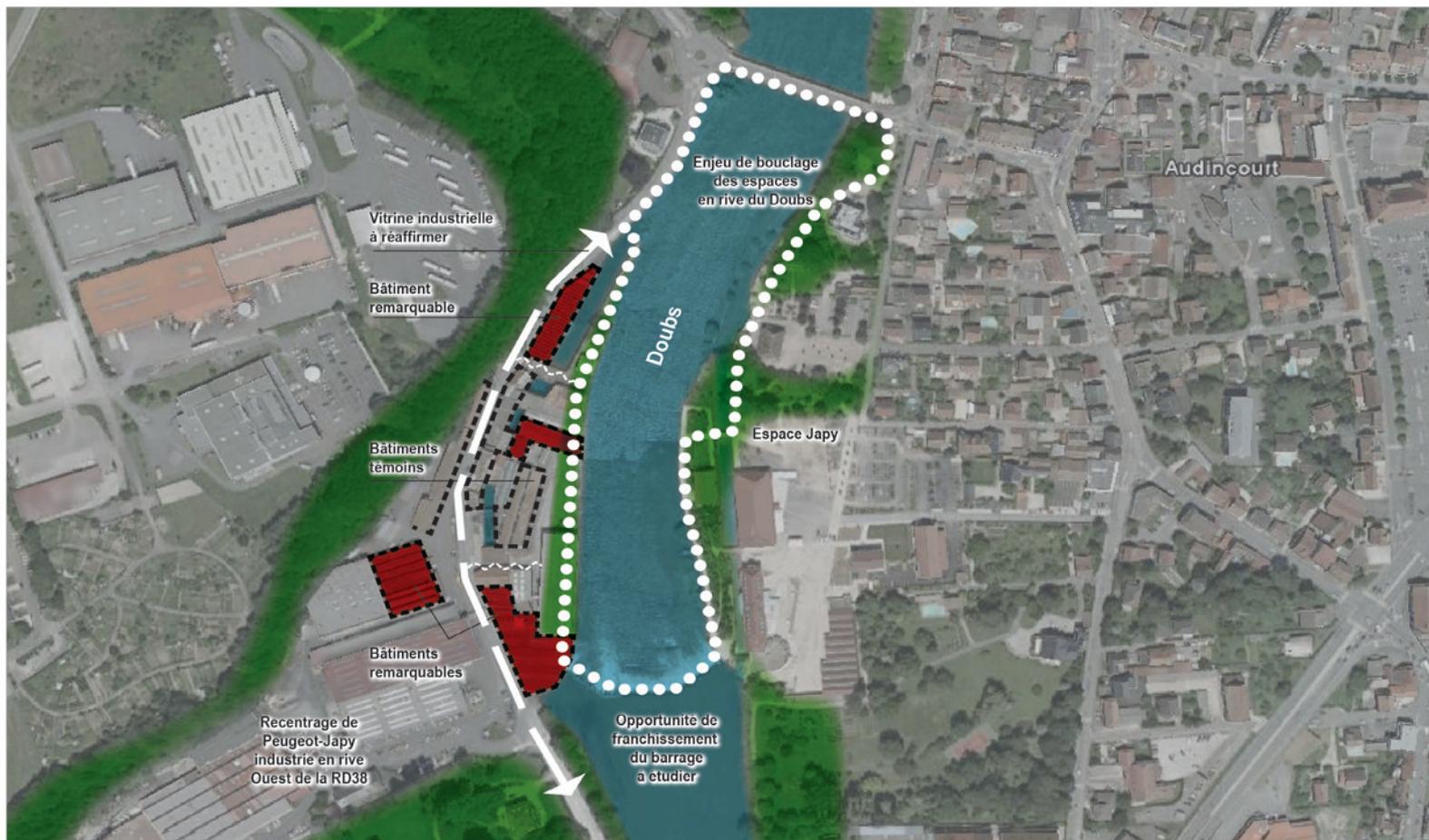
Vue aérienne du site Peugeot-Japy. Source : Google Earth.



Peugeot-Japy à Valentigney

PATRIMOINE INDUSTRIEL DU PAYS DE MONTBÉLIARD

0 200 m



3. préservation et valorisation du patrimoine industriel

Historique

L'établissement de Sous Roches à Valentigney est fondé dans l'ancien moulin Rémond, en 1830, sous la raison sociale « Constant PEUGEOT et Cie ». Il est situé sur la rive gauche du Doubs, juste en face de la filature d'Audincourt. Constant PEUGEOT adresse une demande officielle au préfet pour transformer le moulin en usine à fer en 1838 et prolonger le canal en 1840. Le petit établissement qui a débuté avec une dizaine d'ouvriers se spécialise ensuite dans la fabrication de pièces détachées destinées à toutes espèces de filatures de coton, laine ou lin.

A partir de 1840 sont construits un bâtiment rectangulaire (à l'emplacement du moulin), une fonderie et des hangars (actuels bureaux), un atelier de fabrication (dit la fabrique) sur le bras ouest du Doubs et un bâtiment sur l'île. En 1842, la société construit un pont reliant Audincourt à Sous-Roches.

En 1865, Constant, resté seul actionnaire, s'associera avec son gendre Philippe JAPY pour fonder l'usine PEUGEOT-JAPY qui continuera à livrer des pièces pour filatures. De 1867 à 1904, la société fabrique des machines à coudre en fonte et acier. Une cité ouvrière est édifiée au sud de l'usine en 1871-1872. En 1878, l'usine possède 40 ateliers.

En 1957, la société se convertit dans la fabrication automobile (arbres de transmissions et de roues, axes culbuteurs). Dans les années 1970, les ateliers de forage sont construits à l'ouest de la RD 38. Suite à un incendie de la toiture en juin 1985, l'atelier des axes de fourchettes est abaissé d'un étage (bâtiment 19°).

Usage actuel

L'entreprise Peugeot-Japy existe encore aujourd'hui. En 1991, la société devient société anonyme Peugeot-Japy Industries. Il s'agit d'un équipementier automobile qui travaille à 25 % pour PSA Peugeot-Citroën. Ce spécialiste de l'usinage de barres, de tubes et de pièces forgées, en grandes et moyennes séries, pour l'industrie automobile réalise des axes et arbres de boîtes de vitesses manuelles et automatiques, des arbres de transmissions, des crémaillères de directions, des rails d'injection, des tiges d'amortisseurs et des axes de culbuteurs.

Le site est également occupé par une centrale hydroélectrique. La SARL est également propriétaire du barrage sur le Doubs et du pignon de l'usine avec ses vannes.



Les allées des aménagements sécuritaires... Photographie Claude Nardin ©ADU.



L'ancien atelier de contrôle aujourd'hui démolit. Source : Inventaire général du patrimoine de Franche-Comté. Photographie Jérôme Mongreville.



Façade de l'ancienne fonderie avant son doublage par du bardage acier. Source : Inventaire général du patrimoine de Franche-Comté. Photographie Jérôme Mongreville.



4. caractéristiques architecturales

L'usine Peugeot-Japy se divise en deux parties séparées par la RD 38. Les bâtiments les plus anciens sont situés en rive du Doubs. Ils sont, pour la plupart, édifiés en moellons de pierre calcaire enduits d'un mortier à la chaux et couverts de toits à longs pans et de tuiles mécaniques. Au Nord du site, les anciens ateliers de fins de série et d'usinage sont en moellons enduits et couverts de sheds et de tuiles mécaniques. La brique est également très présente sur le site, soit en remplissage d'une ossature bois, soit en encadrement de fenêtre. Au cœur du site, un bâtiment à étage présente des encadrements de fenêtres en grès.

Le long de la RD 38, les bâtiments ont été recouverts de bardage métallique faisant disparaître les ouvertures et les matériaux d'origine.



Détail du pignon Sud de l'usine permettant d'ouvrir des vannes.
Photographie Claude Nardin © ADU.



Atelier des fins de série et ses petits sheds.



Intérieur de l'atelier des fins de série. Le bâtiment a été désaffecté en 2011.

5. caractéristiques urbaines

Situation

Peugeot-Japy est situé au Nord de la ville de Valentigney et à moins de 500 mètres du centre-ville d'Audincourt.

Le site est limité :

à l'Ouest par les roches du coteau des Combottes,

à l'Est par la rivière du Doubs,

au Sud et au Nord, il s'ouvre sur le Doubs.

Accessibilité

L'accès en véhicules s'effectue par la RD 38 qui relie Valentigney à Audincourt. Le site est à moins de trois kilomètres du diffuseur autoroutier de Montbéliard Sud par la RD 126 qui dessert essentiellement des zones d'activités.

Aucune ligne de transports publics ne dessert directement le site. Toutefois, la DIAM et la ligne 1 ont des arrêts à 400 mètres environ. Le pôle d'échange « Temple » à Audincourt est quant à lui à 500 mètres environ. Aussi, malgré la distance, le niveau de service est bon.

Le site est accessible par une piste cyclable en provenance d'Audincourt et empruntant le pont de Bollardière inauguré en 2008. La traversée des usines reste toutefois dangereuse pour les cyclistes et les piétons.

Aménagement

L'aménagement du pont de Bollardière par la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard a permis de requalifier les espaces publics à proximité. La nouvelle répartition du trafic a eu une incidence sur le site industriel : des bâtiments ont été démolis pour sécuriser la traversée au droit de l'usine Peugeot-Japy et les façades ont été recouvertes de bardages métalliques.

Environnement

La traversée des usines par la RD38 pénalise son image. Depuis le cœur du site, des percées visuelles s'ouvrent sur le Doubs et sur la réhabilitation des anciennes filatures d'Audincourt. Ces deux éléments placent ce site dans des environnements naturel et urbain remarquables. Le canal de dérivation qui traverse le site du Sud au Nord présente un attrait complémentaire.



Un site à deux pas du centre-ville d'Audincourt et du pôle d'échange « Temple ». En arrière-plan les travaux sur l'espace Bazaine qui comptera plus de 100 logements à terme.



Vue sur le Doubs et les anciennes filatures Japy d'Audincourt depuis le site Peugeot-Japy.



Le barrage sur le Doubs et le pignon sud du site industriel Peugeot-Japy, deux éléments emblématiques. En arrière-plan les filatures réhabilitées par Jean-Pierre Drezet et les espaces paysagers conçus par Alfred Peter. Photographie Claude Nardin © ADU.

Valentigney : les Rives du Doubs



1. propriétés et activités du site

Propriétés

Le site couvre une superficie totale de plus de 5,5 hectares dont environ 3,8 ha en amont du pont de la Libération et 1,8 ha en aval.

L'Établissement public foncier du Doubs possède environ 3 000 m² de foncier. La ville de Valentigney en possède environ 10 000 m². Les autres terrains sont privés.

On compte au total 16 propriétaires différents sur le site dont plusieurs SCI.

Propriétés privées : 75 % ce qui représente environ 39 000 m²,

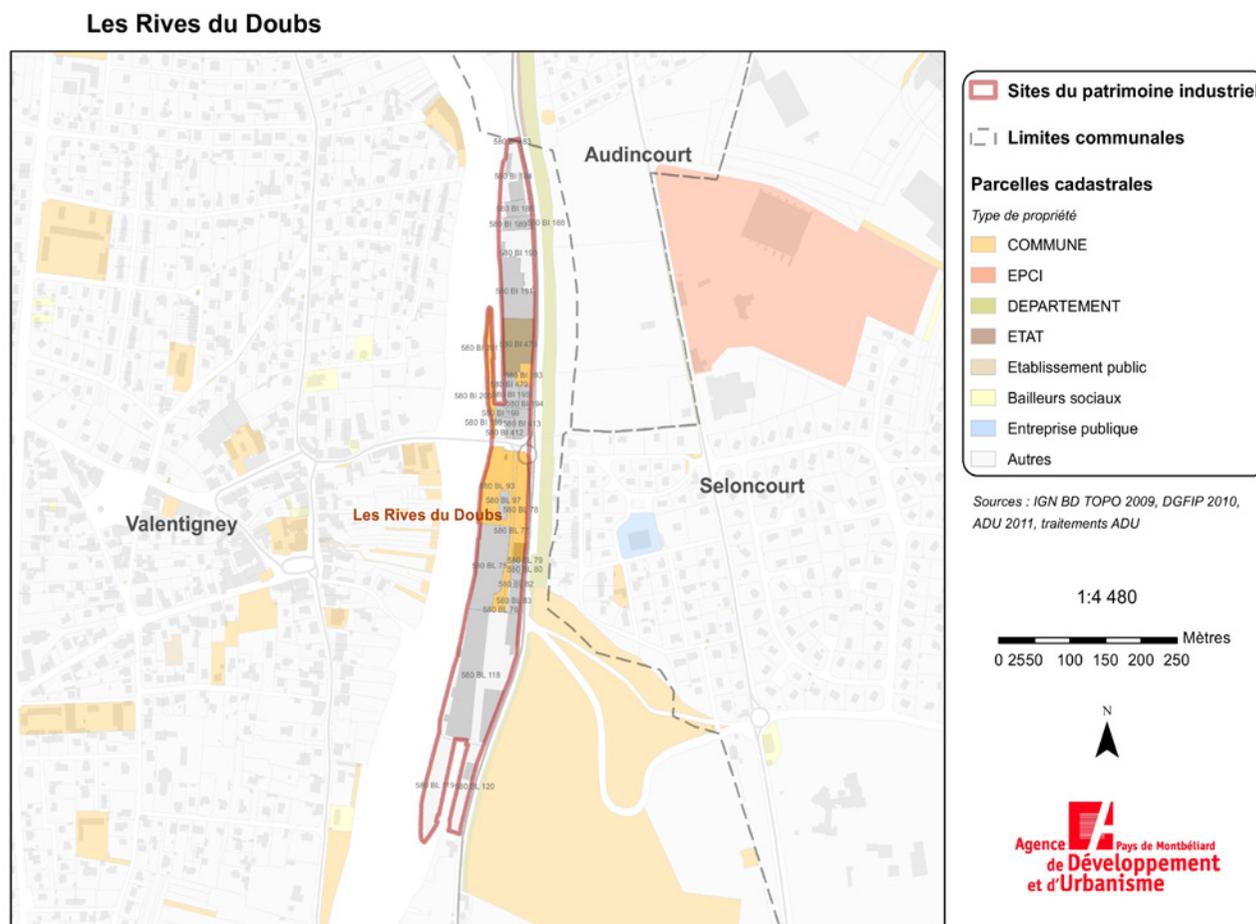
Propriété publiques : 25 % ce qui représente environ 13 000 m².

Activités

Les locaux sont occupés pour une grande partie par des artisans ou des petites industries.

Cela répond à une demande très locale de l'artisanat et de la petite industrie qui s'accommode de parcelles et de locaux de petites et moyennes surfaces et qui est sensible à l'immédiate proximité de la ville de Montbéliard.

On compte 5 établissements, dont une activité commerciale, une de construction, deux activités industrielles et une de services. Le nombre d'emplois (inférieur à 5 emplois par hectare) témoigne d'un rendement urbain faible à ce jour.



2. potentiel de valorisation et de reconversion

Contraintes

Excepté en bordure immédiate du Doubs, le risque d'inondation est très faible.

En ce qui concerne le foncier bâti et non bâti, la ville possédait la totalité du site il y a quelques décennies. Aujourd'hui elle ne maîtrise plus que 25 % du foncier. Toutefois, l'EPF est systématiquement sollicité pour le portage foncier lorsqu'une vente se présente.

Intérêts du site

La proximité du centre-ville de Valentigney est un atout majeur pour le site et sa reconversion / réhabilitation. Le deuxième atout est la proximité du Doubs et son cadre paysager. Enfin, l'ampleur du site permet d'envisager une opération d'ensemble.

Le caractère remarquable de ce site tient à son ampleur et sa cohérence notamment dans la structure des bâtiments. Il s'agirait de tendre vers un juste équilibre entre « perméabilités vers le Doubs » et maintien de « bâtiments remarquables ». L'identification des « bâtiments remarquables » par des pointillés sur la carte tient à plusieurs facteurs :

maintien de bâtiments dont la hauteur est plus importante que les bâtiments à sheds pour garantir des jalons et des repères à l'échelle du site,

maintien de linéaires de façades et toitures à sheds relativement importants pour garantir la cohérence d'ensemble,

création de « percements » par démolition de certaines travées de bâtiments à sheds pour assurer la perception du Doubs depuis des « cours » à aménager ou depuis la descente en provenance de Seloncourt.

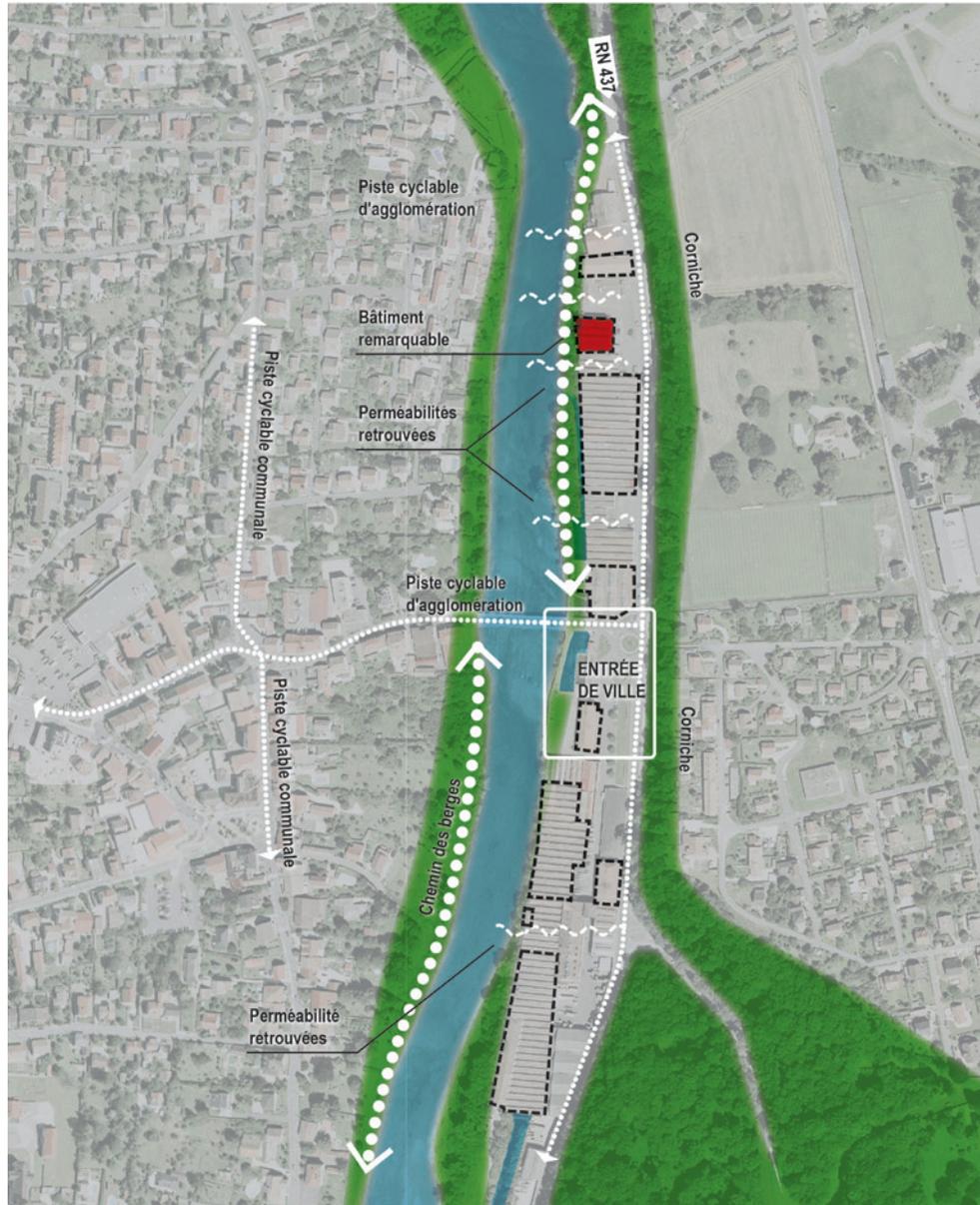
Une étude sur le potentiel de valorisation des toitures à sheds par l'installation panneaux photovoltaïques serait nécessaire, notamment pour vérifier l'impact de l'ombre créée par la corniche naturelle à l'Est.

La diversité des formes et des surfaces de bâtiments préservés et la proximité du centre-ville de Valentigney pourrait permettre d'envisager des programmes mixtes mêlant activités économiques (y compris confortement d'activités existantes), équipement en fonction des besoins de la ville, voire habitat sur les parties les mieux exposées et en relation avec le Doubs. Ces programmes pourraient être accompagnés d'un parcours paysagé public le long des rives.



Site des rives du Doubs à Valentigney

SITES INDUSTRIELS ANCIENS DU PAYS DE MONTBELIARD



3. préservation et valorisation du patrimoine industriel

Historique

Par son implantation au bord du Doubs, la ville de Valentigney a connu un certain essor industriel au 19^e siècle. **En effet, c'est à Valentigney que les Cycles Peugeot naquirent avant de connaître une véritable réussite qui nécessita le transfert sur Beaulieu-Mandeure.** L'établissement date de 1820 et a été bâti pour fabriquer des outils et de la quincaillerie par F.L. Calame. En 1851, Jules et Emile Peugeot deviennent seuls propriétaires de l'usine, alors appelée « le Moulin de Bélieu sur le Doubs » qu'ils géraient avec quatre associés depuis 1846. La production de quincaillerie et d'outils (scies, buscs en acier pour corsets, ressorts, aciers laminés), puis de la crinoline en 1852, ont assuré à Valentigney une activité et une prospérité débordante pendant plus de vingt ans. C'est en 1885, que Peugeot se lance dans la fabrication des « vélocipèdes » dont les pièces sont produites à Valentigney et à Hérimoncourt.

Ce fut rapidement une réussite et A. Peugeot, contrairement aux autres constructeurs français, passe de la fabrication du bicycle à celle de la bicyclette. Beaulieu en sera le site privilégié. Plus tard, dans l'usine de Valentigney, seront également fabriquées des pièces nécessaires à la production des automobiles du centre de Sochaux, par la Société Aciers et Outillage Peugeot (A.O.P.). En même temps, se poursuit la fabrication d'accessoires pour vélos. La diminution de l'activité et les difficultés rencontrées par la firme ont entraîné la fermeture des usines en 1982.

Usage actuel

D'une contenance de plus de 5,5 hectares, le site des Rives du Doubs à Valentigney est constitué d'un ensemble relativement homogène de bâtiments datant pour la plupart du XIX^e siècle auquel se sont greffés des extensions de taille modeste. Il comptait près de 4 000 emplois au plus fort de son activité.

Aujourd'hui, certains bâtiments sont entièrement désaffectés, comme les anciens établissements Noirod en amont du site et les anciens ateliers Bertin en aval du site.



4. caractéristiques architecturales

L'état général des bâtiments est variable et parfois vétuste avec des traces d'infiltrations d'eau en toiture ou sur les murs, notamment du fait de dégradation des chéneaux. Toutefois, le site présente une grande homogénéité dans la structure des bâtiments avec leur ossature métallique et les remplissages souvent constitués de briques ou de moellons de pierres calcaires enduits de mortier à la chaux.

A noter, sur le pignon de l'un des bâtiments en amont du pont de la Libération, une fresque de Jean-Marie Pierret (auteur du « Géant » sur le barrage du Chevril à Tignes) qui rappelle la sortie des usines au début du XX^e siècle et rend hommage à Etienne Oehmichen qui a résidé à Valentigney et dont les travaux sur le vol vertical ont contribué à l'invention de l'hélicoptère.



Fresque de Jean Marie Pierret.



Bâtiment « repère » remarquable.



Établissement Noiroit (détail de la structure).



Les anciens ateliers Bertin.



5. caractéristiques urbaines

Situation

Le site des Rives du Doubs se développe selon un axe Nord/Sud sur la rive droite du Doubs et sur une longueur de près de 900 mètres. Une grande partie est située vis-à-vis du centre-ville de Valentigney. Les deux quartiers sont reliés par le pont de la Libération qui est l'une des entrées de la ville. Cette entrée de ville scinde le site en deux parties :

une partie en amont en direction Beaulieu Mandeure au Sud,

une partie plus petite en aval en direction Audincourt au Nord.

Le site des Rives du Doubs est dans une position géographique relativement enclavée entre une corniche naturelle qui surplombe la RD 437, d'une part, et le Doubs, d'autre part. Pendant des années d'activités industrielles, le Doubs a fourni l'énergie nécessaire à la production de ces usines. Cette situation génère un sentiment d'exiguïté et parfois une certaine « monotonie » dans le paysage côté route, mais d'une grande variété côté Doubs.

Accessibilité

L'accès principal du site s'effectue à partir de la RD 437 qui relie Audincourt à Mandeure et qui est doublée d'une piste cyclable. Il est également desservi par les lignes de transports publics régulières (DIAM et ligne 1) dont les arrêts les plus proches sont au centre-ville de Valentigney (300 mètres environ).

Globalement la zone artisanale « les rives du Doubs » est bien signalée depuis les communes voisines.

Aménagement

En dehors du carrefour entre le pont de la Libération et la RD 437, les aménagements sur le site sont plutôt sommaires, voire inexistantes.

L'accès est aisé pour la partie amont du site. En effet, une entrée a été aménagée sur le rond-point à l'extrémité du pont de la Libération. Un parking permet de manœuvrer facilement.

Pour la partie en aval, les accès aux différents bâtiments se font le long de la RD 437. Cela pose des problèmes de sécurité. L'accès au site est dangereux pour le piéton, car il n'existe pas de trottoir permettant de relier les bâtiments entre eux. Le cheminement doit se faire sur la route.

Environnement

La présence du Doubs et de sa végétation sont ressentis dès que l'on amorce la traversée du pont de la Libération. Certains aménagements semblent appeler à la promenade et à la flânerie en rives du Doubs où les façades industrielles attendent d'être valorisées.



Qualité des espaces en rive du Doubs.



Vue du site industriel depuis le pont de la Libération.



L'agence de développement
et d'urbanisme du pays de Montbéliard

8, avenue des Alliés - BP 98407
25208 Montbéliard cedex
Tél. : +33 (0)3 81 31 86 00
Fax : +33 (0)3 81 31 86 19

www.adu-montbeliard.fr / blog.adu-montbeliard.fr

Étude réalisée dans le Cadre du programme partenarial 2011

Rédaction : Cathy Kuhn, Oliver Schmitt

Réalisation - cartographie : Olivier Poncelet, Philippe Bozon, Cathy Kuhn, Oliver Schmitt

Relecture : Raphaëlle Dembowiak

Mise en page : Christine Maffli

Illustrations : ADU, sauf mention contraire