

IMAGES DU PATRIMOINE



LE PAYS DE MONTBÉLIARD

ET SON PATRIMOINE INDUSTRIEL



FRANCHE-COMTÉ

Cet ouvrage a été réalisé par

la Région Franche-Comté,
service Inventaire et Patrimoine.
Directrice de la publication : Élisabeth Pastwa,
conservatrice régionale du Patrimoine.

Enquêtes d'inventaire

Raphaël Favereaux

Relecture

Région Franche-Comté : Élisabeth Pastwa, Laurent Poupard,
service Inventaire et Patrimoine.
Ministère de la Culture et de la Communication :
Catherine Chaplain-Manigand, Inventaire général
du patrimoine culturel.
Université de Technologie de Belfort-Montbéliard,
Marina Gasnier, maître de conférences.

Nous remercions particulièrement

Toutes les personnes – ouvriers, employés, chefs
d'entreprises, propriétaires, historiens locaux et
collectionneurs de documents – qui nous ont apporté leur
précieux concours.

Pays de Montbéliard Agglomération : le service Animation
du Patrimoine (Élodie Poletto et Gaëlle Cavalli) ; l'Agence de
Développement et d'urbanisme (Cathy Kuhn) ;
Les services des Archives départementales du Doubs
et du Territoire de Belfort ; les Archives municipales de
Montbéliard ;
Le centre d'archives PSA Peugeot Citroën de Terre-Blanche,
Hérimoncourt
Le musée du Château des ducs de Wurtemberg, Montbéliard
Le musée de l'Aventure Peugeot, Sochaux
L'Aspir (Association de sauvegarde du Patrimoine et de
l'Inventaire rudipontain), Pont-de-Roide ; Les Amis du
Vieux Seloncourt ; l'association pour la Mémoire des Forges
d'Audincourt.

MM. Baur, Rérat et Boehm (Seloncourt), M. Bossu
(Castmetal Colombier), M. Croissant et M^{me} Barbier
(Valentigney), M^{me} Delacour, M^{me} Dodane (DJA Cristel),
M^{me} Ferrand (Grand-Charmont), M. Lauret (Pompes Japy),
M. Lefèbvre (site PSA de Sochaux-Montbéliard), M. Lescot
(Rémondans-Vaivre), M^{me} Messagier (Lougres), M. Monnoyeur
(Société d'Exploitation Électrique de Mathay), M^{me} Ravey
(Artothèque – Ascap), M. Seigneur (Papeterie de Mandeure),
M^{me} Selb (Hérimoncourt), M. Thomassin (Axis Architecture,
Troyes) et la famille Peugeot.

Sans oublier toute l'équipe du service Inventaire et Patrimoine.

L'ensemble de la documentation est consultable

- au centre de documentation du service Inventaire et
Patrimoine, Région Franche-Comté, 8 avenue Denfert-
Rochereau, 25000 Besançon
- sur Internet, site du ministère de la Culture et de la
Communication : www.culture.gouv.fr, bases de données
Mérimée, Palissy et Mémoire.
- une déclinaison mobile sélective de cette étude, via une
application de type « contenu embarqué » pour smartphone,
est également disponible sur le site internet http://www.
patrimoine-pays-de-montbeliard.fr.

© Inventaire et Patrimoine, Région Franche-Comté.
Édité par les éditions Lieux Dits, Lyon.

Dépôt légal : avril 2014

Le Pays de Montbéliard et son patrimoine industriel /
Service Inventaire et Patrimoine, Région Franche-Comté.
Réd. Raphaël Favereaux, fotogr. Jérôme Mongreville,
carte et réalisation graphique Mathias Papigny
Lyon : Lieux Dits, 2014.
128 pages, ill. coul. et noir et blanc ; 243 x 297 mm.
(Images du Patrimoine, ISSN 0299-1020 ; 286)
ISBN 978-2-36219-097-1



*Usine d'automobile PSA
Peugeot-Citroën, Sochaux.*

Introduction

Le pays de Montbéliard, une entité historique – Une industrialisation
précoce – Mise en place des infrastructures – Des entrepreneurs
innovants – De nouvelles concentrations ouvrières –
La carte industrielle au XIX^e siècle – Le facteur énergétique –
L'influence de la Suisse – La métallurgie – L'industrie textile
du coton – L'industrie du bois – L'énergie hydroélectrique –
L'architecture industrielle – Le patrimoine industriel aujourd'hui

Un patrimoine en images

Le patrimoine Peugeot – p. 24

Le patrimoine Japy – p. 60

À la source de la réussite industrielle : le métal... – p. 80

L'industrie textile – p. 104

Morceaux choisis – p. 112

Annexes

Bibliographie – p. 126

Crédits photographiques – p. 128



*Atelier de l'usine Sous-Roches,
Valentigney.*

Introduction

B ordé au nord par le versant méridional du massif des Vosges et à l'est par le Haut-Rhin et la Suisse, le pays de Montbéliard est placé au centre d'une dépression communément appelée Porte de Bourgogne, zone de passage naturel vers la plaine d'Alsace. La partie septentrionale, où est implanté le chef-lieu, est traversée par les plaines alluviales de la Savoureuse et de l'Allan. Le relief est marqué au sud par le premier plateau, duquel surgit la rivière du Doubs après avoir sillonné la montagne jurassienne. Orienté sud/nord, le cours d'eau décrit un large méandre entre Mandeure et Voujeaucourt, avant de bifurquer vers le sud-ouest et de longer le massif du Lomont en direction de Besançon.



Usine d'horlogerie de la Mangue à Hérimoncourt, vers 1900 (AM Montbéliard, 20 Fi 1159).

offertes par la construction mécanique. Outre la fabrication de machines agricoles, commencée en 1882, elle entreprend dès 1890 la production de moteurs thermiques (pétrole, alcool, gaz) et électriques, destinées à actionner de petites machines (motopompes, scies). En revanche, si les ingénieurs travaillent entre 1897 et 1901 à la mise au point de plusieurs modèles de voitures et de « voiturettes » automobiles, il semble qu’aucun prototype ne soit sorti des ateliers. Au début du XX^e siècle, l’entreprise poursuit sa diversification dans les domaines de la mécanographie (machines à écrire à partir de 1910) et du matériel électrique (moteurs, alternateurs, convertisseurs, etc.).

Naturellement, des entreprises de seconde importance investissent ce créneau de la transformation des métaux. Implantée à Meslières, en amont d’Hérimoncourt, la société des industriels Juillard et Amstutz commence par fabriquer vers 1870 des fournitures pour l’horlogerie (roues, pignons, balanciers), avant de se recentrer dans les années 1930 sur la production d’articles tréfilés et décolletés (rayons et écrous pour cycles et automobiles).

À partir de 1850, des fonderies de seconde fusion se développent afin de satisfaire la demande en équipements industriels, telle la société Cuvier Fils, à Seloncourt, qui fabrique des châssis de machines-outils, des pièces de transmission (arbres, engrenages), des carcasses de moteurs, etc. D’autres usines fabriquent des pièces moulées pour Peugeot (articles de quincaillerie, moulins à café) ou des appareils de



Fonderie Castmetal Colombier. Prélèvement dans un four à induction.

cuisine, de chauffage ou de sanitaire, de la robinetterie et des fontes d’ornement (Scellier à Bart). Les grosses fonderies créées au début du XX^e siècle (Fonderies de l’Est à Colombier-Fontaine, Véron et C^{ie} à Sainte-Suzanne, toujours en activité) travaillent pour les industries du chemin de fer, des mines, des transports, de l’agriculture et bien évidemment de l’automobile.

L'horlogerie et la mécanique de précision

Présente sur les plateaux du Haut-Doubs dès le XVIII^e siècle, l’industrie horlogère fonctionne selon le système de l’établissage reposant sur une extrême spécialisation des tâches, où chaque horloger ou petit atelier familial réalise une opération spécifique (« passe »). L’établisseur – le commanditaire –, souvent installé en Suisse, assemble ou fait assembler les pièces et commercialise les produits finis.

Lorsqu’il met en activité sa fabrique d’ébauches de montres en 1777, Frédéric Japy propose une nouvelle organisation du travail : la concentration en un même lieu de différentes opérations réalisées avec des machines-outils par une main-d’œuvre non qualifiée. Cette fabrication en série entraîne d’importants gains de productivité et une forte baisse du prix de revient de l’ébauche, provoquant au début du XIX^e siècle la colère des fabricants d’horlogerie français et suisses.

Cependant, le processus d’industrialisation est lancé et la société Japy Frères essaime à Seloncourt et à Badevel. Vers 1860, les usines d’horlogerie sont celles qui génèrent les plus grosses concentrations ouvrières du pays de Montbéliard (500 ouvriers à Berne-Seloncourt, 1530 à Beaucourt). À cette époque, la capacité de production de cette zone est estimée à 1,1 million d’unités de petit volume, dont la majorité est exportée en Suisse. Sous le Second Empire, l’industrie horlogère du pays de Montbéliard occupe, pour la fabrication réunie de petite et grosse horlogerie, une position de quasi-monopole.

En outre, cette branche industrielle suscite des vocations auprès des petits entrepreneurs, certains travaux de montage se prêtant facilement à la division du travail : ébauchage et finissage des montres, fabrication des pignons, remontoirs, cadrans, boîtiers, etc. Par ailleurs, la profession requiert le concours d’artisans spécialisés, tels que pierristes, doreurs, poseurs d’échappements ou de ressorts. Si la ville de Montbéliard recense nombre de ces artisans, elle abrite aussi deux fabriques – Roux et Marti – établies vers 1830.

À partir de 1850, des ateliers dédiés aux productions horlogères fleurissent dans la vallée du Gland (Hérimoncourt, Glay, Meslières), et principalement à Seloncourt. Au début du XX^e siècle, une douzaine de fabriques et d’usines sont en activité dans cette petite ville. En ajoutant les petits entrepreneurs, ce sont près de 28 patrons qui emploient 700 personnes, tant pour la fabrication de pièces détachées de petit volume que pour le montage de montres complètes ou de



Cercle à calculs fixé sur une montre et machine à tailler les engrenages (Les Amis du Vieux Seloncourt).

pièces de grosse horlogerie (réveils, pendules, carillons). Parmi ces entrepreneurs, plusieurs sont des techniciens issus de grosses usines d’horlogerie (Berne, Badevel). Avec la crise de l’industrie horlogère dans les années 1920, certaines de ces sociétés s’orientent vers la production d’instruments de précision (curvimètres, podomètres, compteurs, indicateurs de vitesse, cylindres enregistreurs, etc.), tandis que d’autres commencent à travailler en sous-traitance pour les industries du cycle et de l’automobile (décolletage, découpage, emboutissage).

L'INDUSTRIE TEXTILE DU COTON

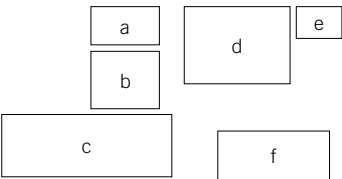
Il faut attendre le rattachement de la principauté de Montbéliard à la France, et la disparition de taxes douanières prohibitives, pour qu’émerge une véritable industrie textile. En 1764, l’initiative de Georges-Samuel Sahler, autorisé à établir pour une période de douze ans une « manufacture en filage et tissure de coton », était restée sans suite. Après avoir ouvert en 1805 leur filature de coton de la Chapotte, les frères Peugeot construisent vers 1815 à Audincourt une usine de même nature, mais bénéficiant cette fois de la force motrice du Doubs. À cette date, la ville d’Héricourt (Haute-Saône), avec des entrepreneurs comme Méquillet, Noblot, Nifenecker ou Lods, conforte sa place de premier foyer textile du pays de Montbéliard.

Trois autres filatures mécaniques voient le jour dans le second quart du XIX^e siècle : Montbéliard, Courcelles-lès-Montbéliard et Vieux-Charmont. Si les deux premières sont bâties à l’initiative de notables montbéliardais, la famille Sahler, la dernière est fondée par Charles-Christophe Lods, industriel originaire d’Héricourt.

Le patrimoine Peugeot

Le nom de Peugeot est si bien ancré dans le pays de Montbéliard qu'en 1982, le journaliste Jean Lacouture résume ainsi son passage à Sochaux : « Peugeotville, Peugeotland, Peugeot tout ». Pendant deux siècles, les sociétés Peugeot ont fondé ou repris une dizaine d'établissements industriels qui ont accédé au rang de grandes usines **(c)** (plaquette publicitaire, vers 1953, fonds archives Peugeot Terre-Blanche). Toutes ont connu le succès économique et l'expansion territoriale et, au prix de changements de raison sociale ou d'activités, six d'entre elles poursuivent encore une activité de production liée totalement ou partiellement à l'industrie automobile. Seules ont disparu la fabrique originelle de Sous-Cratet à Hérimoncourt et l'usine des Roches à Seloncourt, active de 1923 à 1938 pour Peugeot et C^{ie}. L'abondante main-d'œuvre requise dans ces usines de transformation du métal a généré un important patrimoine immobilier résidentiel, caractérisé par une trentaine de cités ouvrières. Parfaitement identifiables dans le paysage actuel, elles ont permis le développement de quartiers autour des centres-bourgs, échelons intermédiaires précédant les zones péri-urbaines de l'après seconde guerre mondiale. À l'instar de

Japy à Beaucourt, de nombreuses propriétés patronales ont été édifiées par différents membres de la famille entre 1850 et 1910 (demeure Jean-Pierre Peugeot à Seloncourt) **(d)**. Dès le milieu du XIX^e siècle, les sociétés Peugeot se distinguent par une tradition d'innovation sociale : caisses de secours mutuels en 1853, pensions puis cotisations de retraite en 1876, allocations familiales en 1917, service médico-social en 1925, etc. Des équipements spécifiques sont créés à cet effet autour des usines : hôpitaux, cercles, bains-douches. Si l'on prend en compte les multiples aspects que revêt le patrimoine industriel dans le pays de Montbéliard, on peut estimer que près de 40 % du total relève du monde Peugeot, bâti par ou pour lui.



Déjà associé à la construction d'une cité-jardin à Valentigney, l'architecte Jean Walter collabore de nouveau avec Peugeot et signe en 1909 à Montbéliard un immeuble aux armes du constructeur. De style gothique allemand, le bâtiment porte haut les noms de LION – PEUGEOT, d'après des inscriptions et un bas-relief en grès réalisés par Alexandre Bigot **(a)** (Montbéliard, place du Général de Gaulle, cf. p. 127). La sculpture en grès reprend le dessin imaginé en 1847 par Justin Blazer : un lion de profil posé sur une flèche. Déjà représenté sur les armoiries du comté de Bourgogne (correspondant approximativement à l'actuelle Franche-Comté), le lion choisi par Émile et Jules Peugeot symbolise la qualité des scies de la marque : résistance des dents, rapidité de la coupe et souplesse de la lame. Ce logotype ne sera déposé au Conservatoire impérial des Arts et Métiers qu'en 1858. De nos jours, la marque au lion est indéfectiblement liée à l'automobile. Même si des dizaines de modèles sont sorties

des lignes de montage de l'usine de Sochaux (modèle 402 décapotable, vers 1940, fonds archives Peugeot Terre-Blanche) **(f)**, le nom même de Peugeot tend à disparaître de l'usine, au profit de l'appellation adoptée en 1976 suite au rachat de l'autre grand constructeur : PSA Peugeot Citroën (inscription des années 1930, au nord du site) **(e)**. Au milieu du XIX^e siècle, l'image se met au service de la politique commerciale de la

société, indispensable pour écouler la production de masse des usines de quincaillerie et d'outillage, à travers les catalogues de vente, affiches et dessins publicitaires, cartes postales, etc. Lorsque l'usage de l'automobile se démocratise après la première guerre mondiale, Peugeot cible une clientèle plus aisée et développe des campagnes publicitaires autour d'arguments « mécaniques » : puissance, robustesse, sécurité.

Elle cherche aussi à conquérir une clientèle féminine avec les thèmes du confort, du silence, et les valeurs du raffinement, de la mode et de l'élégance. Construite de 1929 à 1937, la 201 est produite à plus de 142 000 exemplaires et constitue le premier vrai succès commercial de la marque, avec une campagne de promotion massive. **(b)** (Publicité, vers 1930, fonds archives Peugeot Terre-Blanche).



Le patrimoine Peugeot Valentigney – Usine Sous-Roches



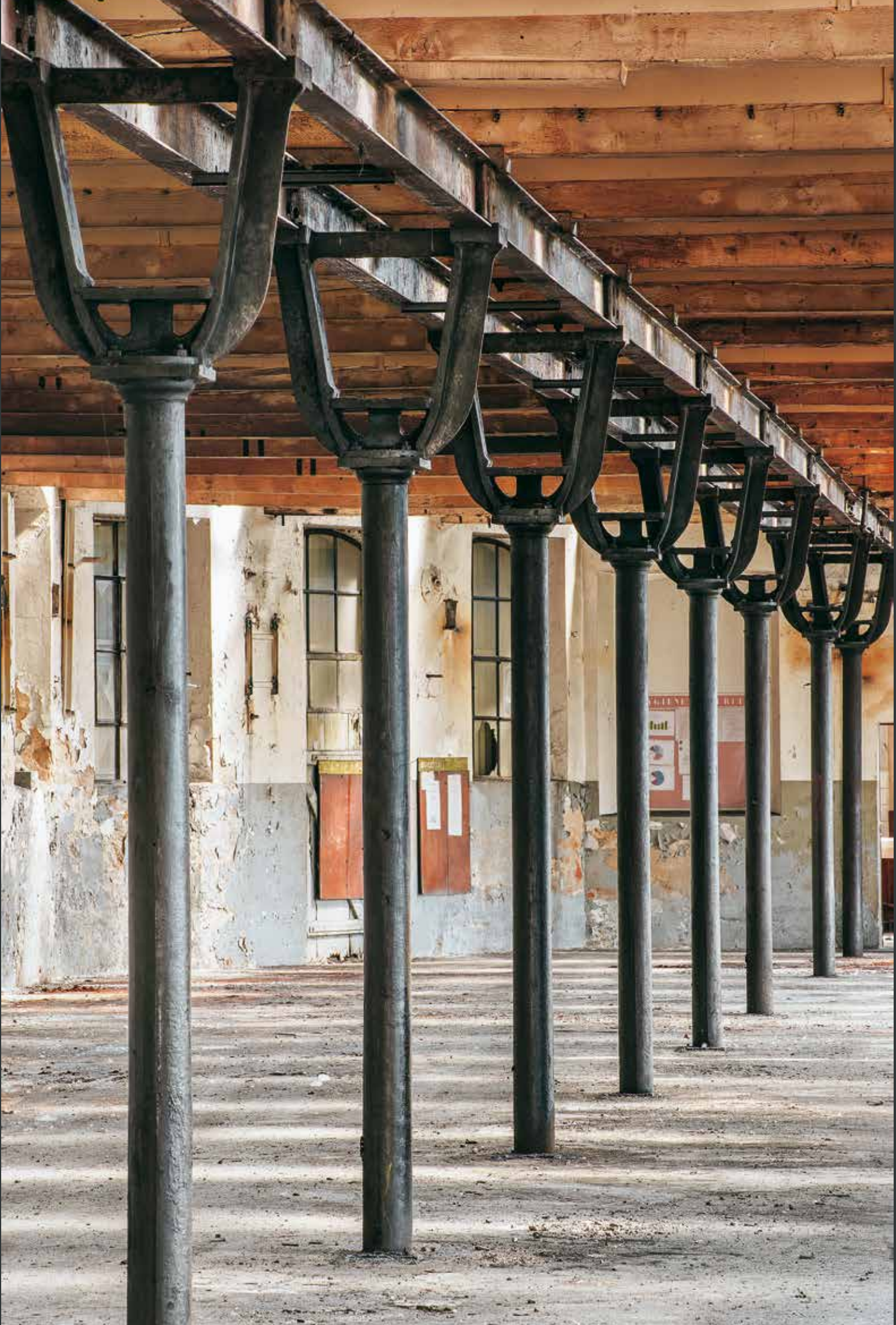
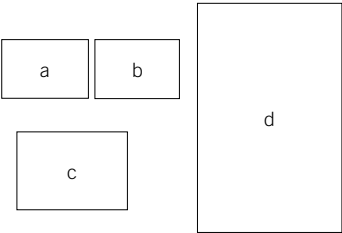
En 1830, Constant Peugeot et trois de ses cousins fondent la société Constant Peugeot et C° et créent une fabrique de pièces pour machines de filature dans le moulin Remond, sur la rive gauche du Doubs. Peu après, le moulin laisse place à une nouvelle usine, communément appelée Sous-

Roches, dans laquelle sont fabriquées, en plus du matériel de filature, des machines à coudre et diverses machines à navettes pour lingerie, broderie, cordonnerie et ganterie. Forte de 700 ouvriers en 1878, l'usine est réputée posséder « 40 ateliers », dont les équipements (laminatoires,

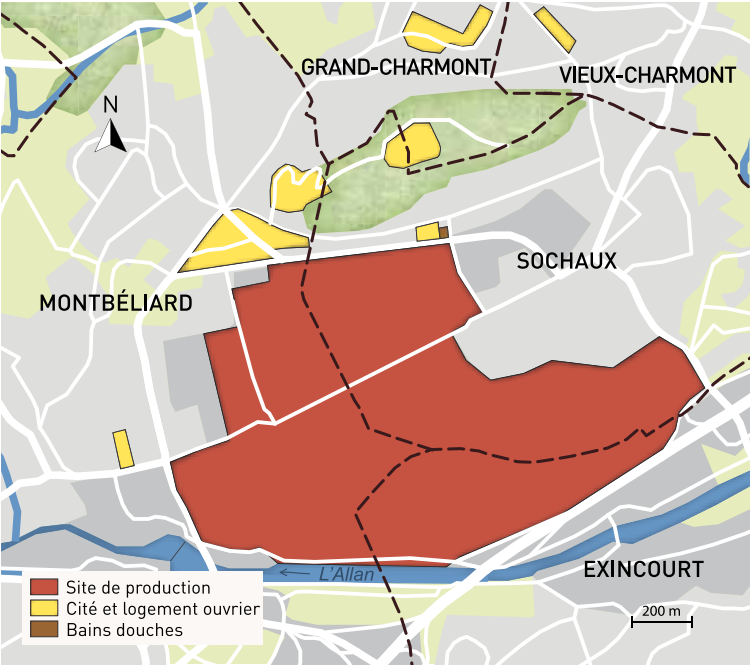


machines à forger, fonderie de fonte et de bronze, etc.) sont mis en jeu par quatre turbines et une machine à vapeur totalisant une puissance de 430 chevaux. (cliché J. Manias, début XX° siècle) **(a)**. L'île, sur laquelle s'appuyait le barrage du moulin, est progressivement colonisée par les

bâtiments industriels. En 1957, l'usine se reconvertis dans la production de pièces pour la construction automobile. Devenue Peugeot-Japy Industries en 1991, la société est reprise en 2011 par le groupe Maïke Automotive et poursuit aujourd'hui dans des ateliers modernes construits à l'ouest du site la fabrication de pièces de direction, d'injection et de transmission. Les anciens bâtiments, **(c et d)** et notamment ceux situés sur l'île, sont rachetés par Pays de Montbéliard Agglomération, qui réfléchit à moyen terme à l'aménagement de la rive gauche du Doubs **(b)**. L'un de ces bâtiments abrite encore une petite centrale hydroélectrique.



Le patrimoine Peugeot Sochaux-Montbéliard – Usine de construction automobile



En 1910, la société anonyme des Automobiles et Cycles Peugeot, issue de la fusion de la société anonyme des Automobiles Peugeot et des Fils de Peugeot Frères, décide de construire une nouvelle usine dans la plaine située entre le village de Sochaux et la ville de Montbéliard. Originellement dédiée à la fabrication de camions et de véhicules utilitaires, l'usine est inaugurée en 1912 et comprend des ateliers de forge, d'usinage, de montage, des « essais » et un bâtiment de bureaux. Très rapidement, les locaux de l'ancienne fonderie Louis Peugeot, mitoyenne, lui sont annexés, tandis qu'un atelier d'emboutissage et une nouvelle forge flanquée d'un atelier d'outillage sont bâtis à l'ouest sur la commune de Montbéliard. En 1920, la capacité de production mensuelle est de 300 camions et de 50 tracteurs. Les premières automobiles sorties de

l'usine, en 1921, sont les modèles types 156, 161 (Quadrillette) et 163. En 1926, année de la construction d'un vaste atelier de carrosserie au sud de la route reliant Montbéliard à Sochaux, la société anonyme des Automobiles et Cycles Peugeot cède sa branche cycles et devient société anonyme des Automobiles Peugeot. Entre 1928 et 1932, le site connaît une profonde restructuration, incluant une nouvelle logique organisationnelle et une rationalisation des flux. Le projet d'usine du « Grand Sochaux » prévoit le regroupement de la production automobile, auparavant disséminée sur plusieurs sites (Audincourt, Beaulieu-Mandeure et en région parisienne), et l'abandon de la fabrication des camions. L'acquisition de 200 hectares de terrain permet de créer de nouveaux bâtiments (atelier de mécanique, forge à l'ouest, entrepôt



de stockage des véhicules au sud), d'agrandir la fonderie vers l'est, de transférer l'atelier d'emboutissage à l'ouest et d'établir un atelier de modelage dans l'usine d'automobiles Rossel, bordant l'usine à l'est et fermée en 1923. En cinq ans, la surface bâtie passe de 105 000 à 220 000 m², sur un site de cinquante hectares desservi par vingt kilomètres de voie ferrée. En 1929 est lancée la fabrication en série de la 201, avec une production journalière de 150 unités **(e)**. Le fonctionnement de l'usine requiert une puissance de 20 000 chevaux pour actionner l'outillage (presses de 600 tonnes de l'atelier d'emboutissage, vers 1930, fonds archives Peugeot Terre-Blanche) **(a)**. La production passe de 1 543 automobiles en 1920 à 41 000 en 1930 alors que l'effectif, sur la même période, passe de 1 300 à 7 500 ouvriers. Le succès est au rendez-vous, et la marque au lion sort cinq modèles différents dans la décennie 1930 : 301 (fonds archives Peugeot Terre-Blanche) **(c)**, 401, 601, 402 et 302. Après la seconde guerre, l'usine connaît de nouvelles extensions vers l'ouest et le sud, où l'aménagement du cours de l'Allan permet de construire de nouveaux ateliers : tôlerie, électrophorèse, services techniques centraux. L'atelier

de carrosserie est relié à ceux de mécanique et d'emboutissage grâce à des convoyeurs passant au-dessus de la route nationale 463. Entre 1950 et 1960, la surface bâtie passe de 280 000 à 575 000 m². Une partie des magasins généraux et l'école d'apprentissage sont détruites pour laisser place à un immeuble de bureaux, le « Building Centre », inauguré en 1963. L'automobile tend à se démocratiser : la 403, inaugurée en 1955 (fonds archives Peugeot Terre-Blanche) **(d)**, est fabriquée à 1,2 million d'exemplaires entre 1955 et 1966. Pour cela, la production horaire est passée de 54 véhicules en 1954 à 109 en 1960. Vers 1970, l'usine de Sochaux est une véritable ruche qui emploie 26 000 salariés dont plus de la moitié, en provenance des communes du pays de Montbéliard et au-delà, est acheminée sur place par autocars. (vue aérienne depuis l'ouest, 1968, fonds archives Peugeot Terre-Blanche) **(b)**.

En 1973, près de 550 000 voitures de quatre modèles différents sortent des chaînes de montage mais le centre de production, qui atteint un record de 39 000 salariés en 1979, est au bord de l'asphyxie. Lancé en 1986, le programme Sochaux 2000 vise à rationaliser encore la production

par la construction de nouveaux ateliers au sud (peinture, habillage et montage) sur la commune d'Exincourt, nécessitant la dérivation de l'Allan. Malgré cette extension, certaines productions sont externalisées (fonderie, atelier des garnitures) et l'effectif ne cesse de diminuer. Le site s'étend aujourd'hui sur 259 hectares, compte 30 kilomètres de route et 28 kilomètres de voie ferrée.

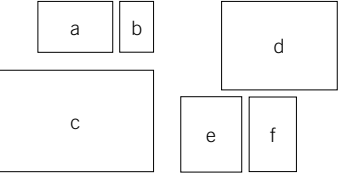
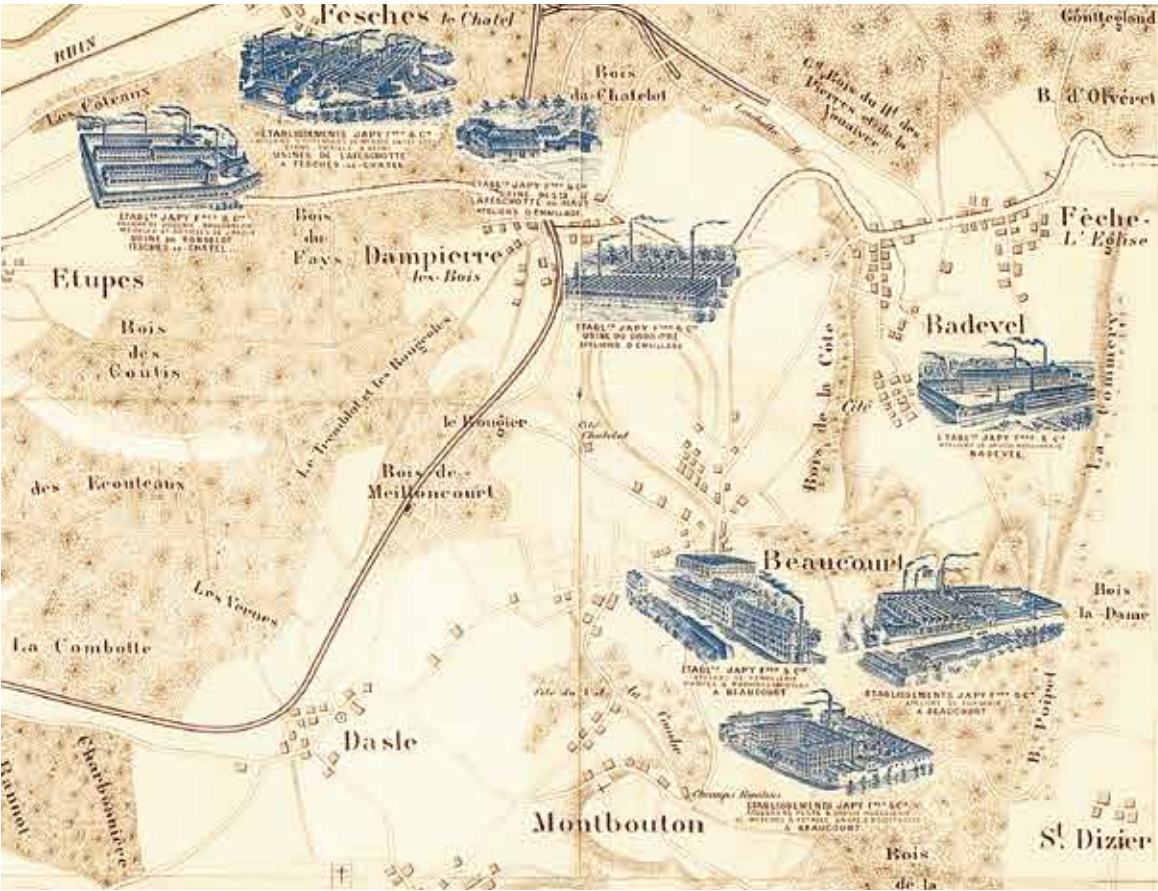


Le patrimoine Japy

Extraite du *Plan monumental des grandes usines de la vallée de Montbéliard* [...] (AD Territoire de Belfort, 9 J 1 D 4-7) **(d)**, cette gravure montre la concentration industrielle de Japy Frères autour de Beaucourt à la toute fin du XIX^e siècle. L'entreprise connaît alors son âge d'or, tant par sa capacité de production (13 usines pour 6 000 ouvriers en 1910) que par la diversification de ses produits (réveil émaillé **(f)** et ustensiles de cuisine et plaques émaillées **(e)**, conservés au musée du Château, Montbéliard). Propriété exclusive de la famille, elle est contrainte en 1928 d'ouvrir son capital à des investisseurs extérieurs et de se transformer en société anonyme.

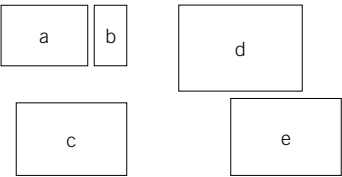
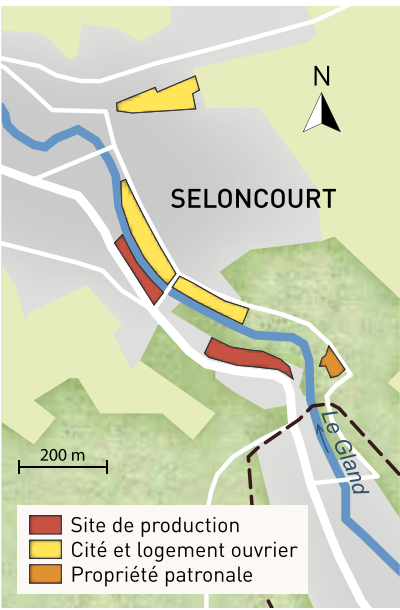


En 1954, une nouvelle crise entraîne son éclatement en quatre entités autonomes, correspondant aux quatre branches de fabrication : mécanographie, visserie-boulonnerie, électromécanique et équipements ménagers. L'année 1979 marque la fin de cette entreprise, dont certaines activités seront poursuivies sous d'autres raisons sociales, à Beaucourt ou Dampierre-les-Bois. Cette situation, dans un contexte de forte désindustrialisation, a réservé des issues très variables au patrimoine immobilier des usines Japy. Première d'entre toutes, la Pendulerie de Beaucourt a pu être partiellement sauvegardée au prix d'une reconversion à vocation d'habitat en 1984 **(c)**. Certaines, telle l'usine



de la Casserie à Fesches-le-Châtel, ont bénéficié d'une réhabilitation respectueuse du lieu tout en poursuivant leur projet industriel **(a et b)**. D'autres enfin, malgré leur représentativité architecturale et leur valeur patrimoniale (usines d'horlogerie de Badevel ou de Berne à Seloncourt), ont été détruites au détour des années 1980 à cause de leur état de dégradation avancée.

Le patrimoine Japy Seloncourt – Usine d’horlogerie



En 1837, Louis Frédéric Japy rachète à Peugeot Frères l’usine de Berne et la convertit en fabrique d’horlogerie de petit et gros volume (Détail du *Plan monumental des grandes usines de la vallée de Montbéliard* [...], AD Territoire de Belfort, 9 J 1 D 4-7) **(a)**. À la même époque, il s’émancipe de Japy Frères et C^{ie},

dont il était l’un trois cofondateurs, et crée la société concurrente Louis Japy et Fils. La fabrication d’articles en fer battu, lancée conjointement, ne rencontre pas le succès de la casserie de Feschel-Châtel, et est arrêtée en 1844. Les ateliers d’horlogerie diversifient leurs productions : mouvements

de pendules, métronomes, réveils, jouets mécaniques, pendules complètes (milieu XIX^e siècle, Les Amis du vieux Seloncourt) **(b)**. L’usine adapte ses fabrications aux besoins du moment ; elle se lance en 1845 dans le finissage des mouvements de montres Lépine, et en 1856 dans la réalisation des échappements de montres. Vers 1855, l’ancienne filature de la Chapotte, à Hérimoncourt, est transformée en fabrique d’horlogerie. À partir de 1863, l’usine dite de Sous-Cratet ou du Martinet, ancien établissement des frères Peugeot situé dans la même commune, est convertie en fonderie de laiton, métal très utilisé dans l’horlogerie. Cette fabrique fonctionne jusqu’en 1913, date à laquelle elle est transférée dans un nouvel atelier à l’usine de Berne. Créée en 1920, la société anonyme des Éts A. Paul Japy se tourne vers la fabrication de pièces de mécanique de précision pour instruments de mesure. (sortie d’usine, début XX^e siècle, Les Amis du vieux Seloncourt) **(c)**. Après avoir atteint un effectif de plus de 300 ouvriers en 1926, l’usine décline, *a fortiori* après la crise de 1929, et ferme ses portes en 1932. Après la seconde guerre mondiale, la société La Bernoise – Éts Wittmer relancera pour quelques années les productions horlogères (pendules, coucous, réveils).



Quartier de Berne



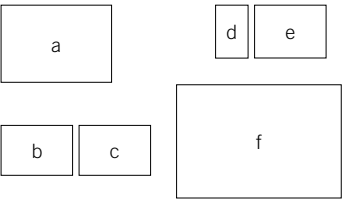
Un premier logement patrimonial, jouxtant l’usine au nord, avait été bâti au début du XIX^e siècle le long de la route d’Hérimoncourt **(e)**, page 99). À la fin du siècle, une seconde demeure, aménagée au milieu d’un parc et dotée de dépendances, est construite à l’est de l’usine, vraisemblablement pour l’usage de Paul Japy. Elle comprend un étage de soubassement en pierre de taille, un rez-de-chaussée surélevé, un étage noble et un étage de comble. L’architecte, qui nous reste inconnu, a utilisé la brique dans les chaînes d’angle, en alternance avec la pierre de taille, et dans la partie supérieure de la façade nord. Les fenêtres pendantes de lucarne de cette façade sont surmontées de médaillons peints (?) représentant des portraits de jeune femme. Cette habitation est aujourd’hui occupée par plusieurs logements **(d)**.

Situé à la sortie sud de Seloncourt, le quartier de Berne se développe autour de l’usine Louis Japy et Fils. Une première caserne renfermant 14 logements contigus est construite en 1873-1874 au lieu-dit *Minimes Tronchet* (actuelle rue des Carrières) **(e)**. Au début des années 1920, la société immobilière des Habitations à Bon Marché de Valentigney agrandit la cité ouvrière en faisant bâtir huit maisons individuelles, trois maisons jumelées et deux immeubles de trois logements (rues des Carrières et des Cités). En 1911-1912, une seconde cité est édifiée plus au nord, au lieu-dit *Combe Guenot*, toujours par la même société immobilière. Elle comprend sept maisons, dont les trois modèles seront repris lors de l’agrandissement de la première cité.

Mise en œuvre par Louis Japy et Fils ou la société immobilière des Habitations à Bon Marché de Valentigney, cette typologie d’habitations ouvrières diffère nettement de celle commanditée par Japy Frères et ses sociétés immobilières.



Morceaux choisis Fabrique de briquets Séron (Villars-lès-Blamont)



Vers 1850, Homère Brézard fait construire une maison à la sortie du village, à 300 mètres de la frontière franco-suisse. Il y adjoint quelques années après une « fabrique » dans laquelle auraient été produits des briquets phosphoriques. Faute d'archives, l'histoire de cette entreprise est mal connue mais il semble que ses exploitants successifs (Bourlier,

Saillard, Barbier) s'orientent vers la fabrication d'articles métalliques pour fumeurs : couvercles pour pipes, étuis à allumettes, perfore-cigares, cure-pipes **(b)**. L'affaire est reprise en 1922 par Lucien Séron, qui se spécialise dans la production de briquets et de boîtes d'allumettes **(c)**. Cette petite fabrique, qui occupe alors 25 ouvriers, fonctionne grâce à un moteur à

huile lourde en remplacement d'une machine à vapeur installée à la fin du XIX^e siècle. L'atelier a été laissé en l'état depuis la cessation d'activité en 1957. Construit en moellon de calcaire enduit, il possède des encadrements de fenêtres en bois (appuis, montants et linteaux), disposition peu commune dans la région, laissant penser qu'il s'agit de l'atelier original **(a)**.



Moulin de la Doue (Abbévillers)

Situé à la source de la Doue, **(e)** affluent du Gland, le moulin figure sur la carte de Cassini (1760) mais son existence est vraisemblablement attestée dès le XIII^e siècle. Propriété du duc de Wurtemberg, il est acquis en 1794 comme bien national par Christophe Dorian. La présence d'un linteau de porte, gravé de la date 1809 et des initiales G D V D P C D, signale une reconstruction partielle ou totale. En 1842, le moulin à farine met en jeu trois paires de meules mues par trois roues hydrauliques. Il est en partie démoli en 1891, au moment où cesse l'activité meunière. À l'instar de nombreux sites hydrauliques, il connaît des reconversions successives liées à la petite métallurgie : atelier d'aiguisage et de polissage de limes d'Émile Coulon-Nétilard en 1899, « taillage de vieilles limes » de l'industriel hérimoncourtois Nicolas Schligler-Deiss en 1907, atelier d'horlogerie Constant Frésard vers 1928. Dans le second quart du XX^e siècle, les bâtiments sont occupés



par une scierie, avant d'être converti en habitation. Le site a été acheté en 2006 par le syndicat intercommunal de la vallée du Gland, et ouvert au public. Une roue hydraulique « en dessus » de



3,70 mètres de diamètre **(d)**, équipée d'un multiplicateur de vitesse et d'un générateur, a été mise en place en 2009 pour produire de l'électricité. L'eau de la source, captée dans un bassin au pied

de la falaise, est acheminée jusqu'à la roue par une canalisation métallique rivetée **(f)**.

