

**Samuel BELLEIL**

Master 2 Sciences du Territoire  
spécialité Urbanisme Projet Urbain

# Le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ?

## Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard

Mémoire de fin d'études  
Août 2013

sous la direction de Charles **AMBROSINO**  
Maître de conférence à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble

Tuteur d'apprentissage : Philippe **BOZON**  
Chargé d'études principal de la direction de la planification et de l'urbanisme  
à l'Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Montbéliard





# Notice Analytique

**Nom et prénom de l'auteur :** Belleil Samuel

**Titre du mémoire :** Le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ?  
Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard

**Date de soutenance :** 09 septembre 2013

**Organisme d'affiliation :** Université Pierre Mendès France

**Directeur de mémoire :** Charles Ambrosino

**Collation :**

- Nombre de pages : 104
- Nombre d'annexes : -
- Nombre de références bibliographiques : 61

**Mots-cles :** Centre - Centralité - Polarité - Agglomération - Industrie - Peugeot - Ville Contemporaine - Urbanisme Durable - Polycentrisme - Polarisation

**Mots-clés géographiques :** Pays de Montbéliard - Montbéliard - Sochaux - Audincourt - Belfort

**Résumé :**

La centralité est une notion développée depuis la fin de la structuration monocentrique de la ville et la redistribution de certaines fonctions urbaines hors du centre-ville traditionnel.

L'urbanisation française du XX<sup>ème</sup> siècle, marquée par l'étalement urbain et la politique du zonage monofonctionnel, a multiplié les concentrations polarisantes dans les espaces périurbains. Certaines d'entre elles rassemblent les caractéristiques essentielles de la centralité : lieu d'échange, attractif, dense, animé, multifonctionnel, accessible, symbolique.

L'urbanisme durable, qui prône la densité, la mixité et la proximité, place la centralité au cœur du développement de la ville contemporaine.

Le Pays de Montbéliard hérite d'une agglomération polynucléaire industrielle intimement liée au fonctionnement de l'usine Peugeot-Sochaux. Le territoire fragmenté en pôles monofonctionnels et en centralités faibles cherche un nouvel équilibre pour s'inscrire dans le développement et l'urbanisation durable.

Un anneau central reliant les pôles et les centralités amènerait une cohérence et une lisibilité à l'agglomération de Montbéliard. Chaque élément complémentaire mis en réseau augmenterait le rayonnement du Pays de Montbéliard, lui permettant de s'inscrire ensuite comme une centralité au sein d'un réseau interrégional plus vaste.

**Shrnutí :**

Centralita je pojem vyvinutý od konce jednotředového strukturování města a od přerozdělování jistých městských funkcí mimo tradiční centrum města.

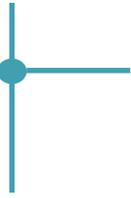
Francouzská urbanizace 20. století, postihnutá městským rozšiřováním a politikou jednofunkčního členění, znásobila polarizační zahuštění v příměstských oblastech. Některá shromažďují základní charakteristiky centrality : místo výměny, přitažlivé, zahuštěné, živé, multifunkční, dostupné, symbolizující.

Udržitelný urbanismus, který prosazuje zahuštění, rozmanitost a blízkost, umisťuje centralitu do středu vývoje současného města.

Okolí Montbéliardu zdědilo mnohojadernou průmyslovou aglomeraci úzce se vztahující k fungování továrny Peugeot-Sochaux. Území rozštěpeno na jednofunkční póly a na slabé centrality hledá novou rovnováhu k začlenění do vývoje udržitelného urbanismu.

Ústřední kruh spojující póly a centrality by přinesl jednotnost a jednoznačnost do města Montbéliard. Každý dodatečný prvek, který by byl propojen, by zvýšil přitažlivost Montbéliardu a jeho okolí, což by mu pomohlo k zápisu do meziregionální širší sítě jako centralita.





# Remerciements

Puisque ce mémoire cloture mon cycle d'études, je souhaite dans un premier temps remercier l'Institut d'Urbanisme de Grenoble pour la formation qu'il m'a apporté durant les deux années de Master.

Dans le cadre de l'élaboration de ce mémoire, je tiens à remercier Charles Ambrosino, mon tuteur, pour ses éclairages et plus globalement pour avoir vivement insisté pour que je travaille sur la notion de centralité.

Je remercie bien sûr la structure qui m'accueille depuis 11 mois : l'Agence d'Urbanisme de Montbéliard. Merci au soutien d'Elodie, Magali, Cathy, Elisabeth, Hélène, Amélie, Angélique, Raphaël, José et Olivier. Une attention spéciale pour Charles et Philippe, qui ont structuré mon approche et corrigé les erreurs.

Merci aussi à ma famille pour son soutien indéfectible, en particulier Maëlle pour la relecture attentive et ses nombreux conseils. Merci aux parents, à Blandine, Vinoushkayia et Tomish, Sara...

Merci aux collègues d'urbanisme pour le soutien moral indispensable dans cette longue entreprise. Merci aux collègues de Bordeaux et du Sud-Ouest, je vous obligerai pas à lire mon mémoire, pas d'inquiétude !

Merci à Jana pour avoir permis d'ouvrir le résumé de la langue de Peugeot à celle de Skoda !

Sam Belleil, août 2013



# Sommaire

## 7. INTRODUCTION

## 10. CHAPITRE 1 : Le concept de centralité et son évolution dans l'histoire de l'urbanisation française

### 11. Superposition des notions de centre et de centralité dans la ville traditionnelle

- 11. Le régime d'urbanisation traditionnellement monocentrique
- 13. Un centre urbain dominateur qui régit le rapport de la ville avec la campagne
- 14. La théorie des lieux centraux
- 15. Conclusion

### 16. Phénomène de métropolisation et la « crise des centres »

- 16. Urbanisme sectoriel et étalement urbain
- 19. Perte d'attractivité des centres traditionnels et émergence des « centralités périphériques »
- 21. Complexification des théories relatives à la centralité
- 22. Conclusion

### 24. L'urbanisation contemporaine résolument polycentrique

- 24. La ville contemporaine ; fragmentée, discontinue, indéfinie
- 26. Le modèle polycentrique réticulaire
- 27. Une approche de la centralité renouvelée
- 29. Conclusion

### 30. Conclusion du chapitre 1

## 32. CHAPITRE 2 : L'évolution de la centralité dans le Pays de Montbéliard

### 33. Le modèle de ville-centre remis en cause par l'essor de l'industrie

- 33. Montbéliard-Belfort : les sœurs rivales
- 34. Un territoire industriel multipolaire en germe au XIX<sup>ème</sup> siècle
- 36. Un nouveau centre ; Peugeot-Sochaux
- 41. Conclusion

### 42. L'influence du modernisme dans un territoire industriel

- 42. Politique de zonage
- 45. Réorganisation spatiale : un centre bicéphale et deux centralités secondaires
- 47. Déclin du rôle de l'usine Peugeot
- 49. Conclusion

### 50. Dissémination des fonctions de centralité dans l'agglomération

- 50. Montbéliard-centre : un centre-cœur d'agglomération trop faible
- 52. Audincourt : la centralité Sud obligée
- 53. La Petite Hollande : une centralité avortée
- 55. Les polarités monofonctionnelles
- 57. Absence de continuité dans un tissu urbain distendu
- 60. Conclusion



- 61. Conclusion du chapitre 2
- 62. CHAPITRE 3 : La centralité de la ville contemporaine : traduction de la pensée dominante dans le Pays de Montbéliard**
- 63. Figures possibles de centralités dans le Pays de Montbéliard
  - 63. La colonne vertébrale des centralités du SCoT
  - 66. Un projet urbain d'agglomération : trois diamants sur l'anneau central
  - 70. La trinité de l'Aire Urbaine
  - 73. De la marge au réseau de villes métropolitain
  - 77. Conclusion
- 78. Freins pour passer le cap du polycentrisme de la ville contemporaine
  - 78. Désaccords politiques et concurrence des stratégies territoriales
  - 84. Zonage ou mixité : quel avenir pour le territoire ?
  - 86. Conclusion
- 87. Montbéliard et l'usine Peugeot, les véritables centralités de l'agglomération réunies sur le Boulevard Peugeot
- 91. CONCLUSION**
- 95. Bibliographie**
- 101. Table des illustrations**
- 103. Glossaire**







# INTRODUCTION

La ville est une construction en constante transformation. Les évolutions économiques, politiques et sociétales qui rythment l'Histoire provoquent des changements de formes urbaines et d'usages de la ville.

L'organisation manichéenne opposant le centre à la périphérie, la ville à la campagne à long-temps prévalu. Mais depuis plus d'un siècle, de nombreuses « révolutions » (l'industrialisation, l'automobile, l'éclatement de la structure familiale, la réduction du temps de travail et l'augmentation des loisirs,...) ont secoué la société et ont redistribué les fonctions urbaines. L'augmentation de la taille des villes a redéfini le rapport vécu avec le centre et a développé de nouvelles formes en dehors du centre historique traditionnel. C'est la naissance des notions de *polycentrisme\** (*glossaire\**) et de *centralité\**.

Le concept de centralité, qui n'apparaît pas dans les dictionnaires généralistes, est en plein développement. La multiplicité des définitions, parfois contradictoires, témoigne à la fois de l'hétérogénéité des domaines et des écoles de pensées qui l'étudient, mais révèle aussi la complexité d'une notion qui progresse dans le temps.

Clé du développement de ce mémoire, la centralité peut être définie, dans un premier temps, de la manière suivante pour faciliter la compréhension : « la centralité est une combinaison, à un moment donné, d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales et de représentations collectives » (LAVADINHO, LENSEL, 2010)

Depuis plusieurs décennies, la centralité est devenue une des clés de voûte du développement urbain. Elle est aujourd'hui au cœur des préoccupations dans la conception de la ville contemporaine. Cette dernière émane du mouvement de l'urbanisme durable qui souhaite appliquer les principes de développement durable à l'organisation territoriale. La consommation effrénée de l'espace est contrée par le principe de « construire la ville sur la ville », qui prône notamment la gestion des mobilités (développer d'autres solutions au déplacement automobile), la densification, le développement d'espaces de qualité, mixtes et de proximité, la réduction des inégalités socio-spatiales et la prise en compte de l'environnement dans le fonctionnement urbain.

Dans ce mouvement de remaniement de la ville, la centralité se situe au cœur des réflexions et des aménagements urbains.



Située dans la région Franche-Comté, dans le Nord-Est de la France, l'agglomération du Pays de Montbéliard (120 000 habitants) s'inscrit dans une démarche de mutation territoriale. Fortement marqué par l'industrialisation économique et urbaine, ce territoire souhaite se développer dans le cadre proposé par l'urbanisme durable. Cependant, la question de la centralité est une pomme de discorde locale et régionale depuis plusieurs décennies. Cette situation conflictuelle sur l'essence même de la notion de centralité, son impact sur le territoire et sur les perspectives qu'elle offre pour le Pays de Montbéliard freine aujourd'hui l'élan de développement urbain.

Plusieurs pistes de questionnements sont alors à explorer pour tenter de participer à la réflexion. Les premiers concernent directement la notion intrinsèque de la centralité. Quelle est la réalité, la signification de la notion de centralité ? Quel impact et quelle forme a-t-elle dans un territoire ? Viennent ensuite les interrogations liées au Pays de Montbéliard, concernant en premier lieu les évolutions historiques de la centralité dans l'agglomération, et l'organisation spatiale dont elle est issue. Mais la problématique essentielle demeure celle-ci : comment la centralité peut être clé de développement économique et urbain dans le Pays de Montbéliard ? Comment organiser la centralité dans l'agglomération ? Quelle place est attribuée aux différents espaces ? Comment les articuler ?

Nous verrons dans un premier chapitre les bases de la notion de centralité sous un aspect théorique et spatial, dans l'évolution historique générale de l'urbanisation française. La deuxième partie est consacrée à l'évolution de la centralité dans le Pays de Montbéliard, et à l'état des lieux contemporain.

En dernier lieu, ce sont les dynamiques, les échecs et les perspectives d'évolution vers une agglomération durable qui seront abordés.





# CHAPITRE 1

## Le concept de centralité et son évolution dans l'histoire de l'urbanisation française

Depuis la sédentarisation de l'Homme et la constitution des premières formes urbaines, la ville est le fruit de réflexions, de théories, de planification mais aussi de hasards. Elle est le reflet de l'organisation de la société et évolue en fonction des technologies, des pensées, des mœurs.

L'évolution de la société provoque des changements de formes de la ville. La centralité urbaine change elle aussi au fil de l'Histoire, dans sa théorisation et dans les formes.

Ce chapitre tente d'envisager l'évolution du concept de centralité à travers l'histoire urbaine en France et sous un angle théorique. Sous le prisme de la notion de centralité, cœur de ce mémoire, trois périodes distinctes se détachent : la ville traditionnelle, la ville métropolisée et la ville contemporaine. Elles correspondent à trois *régimes d'urbanisation*\* différents provoquant d'importants changements pour la centralité urbaine. Des ruptures considérables entraînent le passage d'un régime urbain au suivant. Cependant, la ville, tout comme le concept de centralité, sont des palimpsestes où chaque couche se dépose sur la précédente, conservant certaines formes et caractéristiques antérieures.

# Superposition des notions de centre et de centralité dans la ville traditionnelle

## Le régime d'urbanisation traditionnellement monocentrique

La sédentarisation engagée depuis l'âge néolithique a permis d'amorcer la civilisation urbaine. L'économie fondée sur l'agriculture et l'élevage permet l'installation de la population dans un lieu qui peu à peu se densifie. La première fonction du centre urbain à cette époque est l'échange du surplus agricole. Mais le centre urbain a aussi une fonction de protection pour les biens et les personnes. S'élèvent des citadelles, des remparts de protection contre les nomades, les envahisseurs, l'ennemi en général. Au sein de l'enceinte prend forme la cité embryonnaire avec ses rues, ses îlots d'habitations, le marché et les entrepôts, les lieux de pouvoir politique et religieux comme le temple, formant un ensemble cohérent. Les cités se développent sur les lieux accessibles par voies terrestre, fluviale et maritime. Leur influence augmente et leur pouvoir sur les nomades se renforce.

Avec l'Antiquité, les activités artisanales et commerciales connaissent un développement accéléré. Les transports maillent peu à peu le territoire pour favoriser les échanges sur des distances plus grandes.

Mais ce qui caractérise la cité grecque ou romaine c'est qu'elle répond à une véritable conception urbaine. Le plan milésien (de Millet, ville grecque d'origine) aux perspectives géométriques ordonne l'espace en rues de largeurs uniformes et en îlots rectangulaires, denses et régulièrement équilibrés.

La cité prévoit en son centre des espaces dédiés à l'exercice du pouvoir politique, aux échanges commerciaux (marché) et à la pratique religieuse (temples). Ainsi, l'agora grecque concentre une multiplicité d'usages différents. Elle sert de place de marché en plus de cumuler les fonctions de centre politique, religieux et artisanal. C'est aussi le lieu de rassemblement communautaire où se maintient l'équilibre social et où la justice y est rendue. Le centre-ville se veut attractif : des

fêtes y sont données.

Les places et édifices publics sont disposés de manière à être mis en scène, notamment au bout d'une artère majeure. De grands amphithéâtres, établissements de bains, arènes, scènes de spectacles peuvent contenir la population de la ville car les bâtiments publics sont monumentalisés : ils symbolisent la puissance du pouvoir politique et religieux de la ville.

Dans son aspect général, il y a peu de différences entre la cité hellénistique et la cité romaine. Au croisement des deux rues principales (le *cardo* et le *decumanus*) se situe l'emplacement idéal du forum qui représente le prolongement de l'agora. Les Romains vont par contre développer peu à peu des systèmes complexes d'égouts et d'adduction d'eau, le pavage des rues et d'autres améliorations urbaines encore d'actualité.

Le modèle urbain milésien, grâce à l'expansion des civilisations gréco-romaines, va se répandre dans le bassin méditerranéen et une large partie du continent européen.

Après la chute de l'empire romain et les périodes d'invasions barbares, la société du Moyen Age se tourne à nouveau vers la ville, qui prend une toute autre morphologie tout en préservant un caractère *monocentrique*\* prononcé.

Exception faite des bastides et de leur plan à damier qui rappelle celui de la cité romaine, la planification de la ville médiévale est plus « organique », sans objectifs préconçus et s'adaptant aux besoins et aux circonstances. Les grands axes viaires et les orientations de développement laissent place à une multitude de combinaisons d'adaptation aux contraintes topographiques et hydrographiques, et à la réinterprétation des plans romains initiaux. La ville n'est pas réfléchiée et calculée, produisant des formes denses et irrégulières, chaotiques.

tiques, sans cohérence ni homogénéité.

La ville médiévale est close par une enceinte. Il y a peu d'espace d'aération, renforçant le sentiment de promiscuité. Les rues sont étroites et irrégulières. La ville à taille humaine multiplie les espaces de proximité accessible aux piétons et plus rarement aux attelages. Malgré le développement de l'art roman et gothique, la ville du Moyen Age ne cherche pas à mettre en valeur ses monuments, laissant par exemple les cathédrales fondues dans le tissu urbain environnant.

La reprise des relations commerciales, l'accroissement de la production industrielle grâce à la mécanisation progressive, les évolutions politiques et d'organisation sociale permettent l'accumulation croissante de capitaux et favorisent l'essor des cités. Les extensions successives des villes médiévales s'opèrent par le « desserrement de ceinture » : les murailles étendues intègrent les faubourgs alentours, permettant la démolition des anciens murs « avalés » par la croissance de la ville. Cette méthode de développement restera possible jusqu'au XVI<sup>ème</sup> siècle et l'avènement de l'artillerie.

Le centre de la ville médiévale est organisé par la religion et le commerce. L'église est un centre communautaire puissant. Elle propose des offices religieux réguliers qui attirent de grandes affluences de fidèles. Elle est aussi considérée comme un refuge et peut être un espace de réfectoire, de salle de spectacles sacrés,... Cependant, Mumford (2011) tempère : « le premier centre d'attraction de l'agglomération citadine, que constituaient originellement le château ou le monastère, était au XI<sup>ème</sup> siècle concurrencé par les activités de la place du marché ». En effet, à proximité de l'église se localise le marché, dont l'usage est plus occasionnel. La place qui accueille les activités commerciales maintient à peu près les mêmes prérogatives politiques, symboliques et sociales que le forum de l'Antiquité.

La ville médiévale relativise cependant l'unicité du centre économique-religieux. Elle développe en effet plusieurs quartiers fonctionnant

de manière relativement autonomes autour d'une église paroissiale, d'un marché, d'une fontaine. Ces communautés de citoyens partageant les mêmes professions profitent du développement de services de proximité qui permettent d'éviter l'engorgement des voies étroites de circulation et le rassemblement d'une foule trop importante dans le centre-ville.

La conception de la ville classique va amener de profondes critiques morphologiques du chaos médiéval et imposer sa vision épurée, rectiligne et régulière. A partir du XVI<sup>ème</sup> siècle, la ville classique s'oppose radicalement au style organique et opte pour la recherche de la forme géométrique, de la symétrie, la perfection de la forme et des équilibres. C'est le retour du plan en damier, l'élargissement de la voirie, l'ordre strict, clair et aéré pour rompre avec le passé, notamment le désordre visuel moyenâgeux.

Des avenues rectilignes sont tracées pour la circulation qui coupent et tranchent les quartiers. La voiture et le chariot se généralisent. Les grandes places circulées aux fonctions commerciales, religieuses et administratives sont aménagées, accueillant des édifices et monuments à la gloire du pouvoir royal. L'espace commercial déborde de la place du marché et s'installe peu à peu dans les rues, nouvelles artères et avenues commerciales. Dans certaines villes, les remparts disparaissent progressivement à cause de leur inefficacité défensive due aux évolutions de l'armement. Celles-ci entraînent un besoin de réadapter le système défensif avec de nouvelles murailles, des fortifications massives qui occupent un espace considérable pour protéger la ville.

S'en suit une période d'extension urbaine continue, surtout au XIX<sup>ème</sup> siècle. En intervenant à Paris, puis en faisant des émules en province, Haussmann va marquer la ville en hiérarchisant les voies de communications, les parcs et les places publiques. Par son action sur la voirie (mobilier urbain, revêtement de sol, eau courante et égouts), il redéfinit les îlots d'habitation et apporte plus de salubrité et d'hygiène.

## Un centre urbain dominateur qui régit le rapport de la ville avec la campagne

Dans la ville traditionnelle précèdent la Révolution industrielle, le centre-ville et la ville en tant que centre se distinguent nettement de la campagne, de la non-ville. La ville organise et domine les rapports car elle rassemble les qualités intrinsèques du centre : la force de concentration et de pouvoir, les fonctions supérieures, la mixité, la densité, les symboles, la protection,... Le centre organise la vie de la cité, mais aussi de sa région d'implantation. Par l'aménagement d'un tribunal, d'un temple, d'un marché, d'une place publique,... cet espace devient vital, central dans la vie publique.

Le marché est un des éléments fondamentaux qui constitue la cité. Il régit un rapport de force et de dépendance envers la périphérie, tributaire de cet espace. Même si le développement de la ville est étroitement lié à l'agriculture prospère dans les campagnes, la relation ville-campagne est asymétrique et non pas co-dépendante. La répartition urbaine dans le territoire permet d'atteindre un marché attractif en moins d'un jour de marche. Les possibilités d'échanges et d'interactions dans l'espace périphérique sont limitées car le centre les polarise presque toutes.

Outre le marché, la ville devient un objet politique ostentatoire de pouvoir sur le reste du territoire. C'est le cas de l'extension de l'ordre rectangulaire urbain des romains à la campagne : la *centuriation*. Le dessin géométrique du territoire est calqué sur celui de la ville. Elle est aussi l'espace des manifestations et d'érection des monuments représentant la force symbolique du pouvoir, notamment royal.

Mumford (2011) renforce cette idée de rayonnement, notamment culturel : « La cité (antique) est moins une addition de constructions qu'un système complexe de relation et de fonctions ; pas seulement une concentration de pouvoir, mais un centre où s'élabore et d'où rayonne la culture ».

Ce rayonnement est la conséquence du rapport inégal entre les deux entités. La ville domine, polarise, centralise. Elle est au centre des voies de communication, espace le plus accessible géographiquement de *l'hinterland\**, l'arrière-pays.

*A contrario*, la ville est une place forte capable de s'isoler par rapport au monde extérieur. La muraille physique est un gage de sécurité psychologique et d'unité communautaire en nourrissant les sentiments d'appartenance. L'enceinte permet la séparation entre ville et nature, cité et campagne, centre et périphérie. Elle renforce la position de la ville comme l'inverse de la campagne. Ce cloisonnement perdure avec la ville classique, malgré la chute des remparts. La porte devient alors le système de point de passage, de jonction entre deux mondes ; extérieur et intérieur, ville et campagne. Mumford (2011) explique que la porte est souvent un espace tampon, un quartier commerçant qui permet une répartition périphérique du commerce pour éviter l'engorgement des quartiers du centre et la pénétration du monde paysan au cœur de la ville.

« La conjonction entre centre et centralité est donc historiquement datée : elle résulte de la localisation conjointe des activités et des équipements ayant un potentiel d'attraction à la fois large et important, chacun d'eux profitant du potentiel d'attraction des autres tout en contribuant à le renforcer. La forme urbaine *radio-concentrique\** constitue ainsi « un outil économique ayant émergé dans l'histoire pour résoudre les problèmes posés par le coût et la lenteur des transports en agglomérant les industries et les emplois dans et autour d'un centre et le long des voies radiales de pénétration et de transport » (COSINCHI et RACINE, 1995).

Cette affirmation sur le lien entre la forme urbaine et l'économie émane directement de la théorie des lieux centraux.

## La théorie des lieux centraux

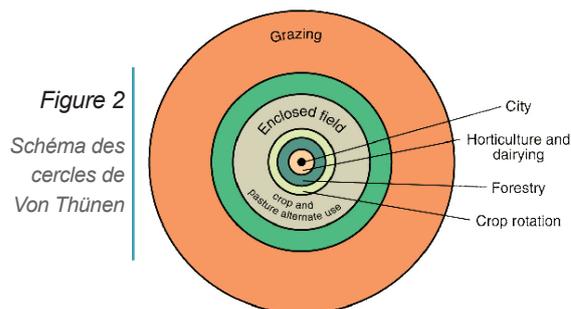
Les premières études et analyses spatiales en général, ainsi que les recherches sur l'organisation du centre dans un territoire en particulier sont le fait d'économistes et de géographes. Leur approche modélisatrice du lien centre-périphérie permet d'illustrer l'organisation monocentrique urbaine et la force d'attraction du marché du *pôle*\* central sur le territoire rural dépendant.

D'après Guillorel (2002), la modélisation centre-périphérie est une métaphore qui sert à mettre de l'ordre dans le chaos du monde. Cette vision modélisatrice simplifie souvent le concept de « centralité » en le limitant à une approche économique fondée sur les notions de marché. Le territoire est absent de ces analyses, il est perçu comme un simple espace continu, homogène et *isotrope*\*. L'espace est limité à une fonction de substrat pour le développement de l'activité économique.

C'est l'accélération des échanges du capitalisme marchand qui amène aux premières réflexions du rapport entre les richesses et leurs supports. « Petty (1623-1687) justifie les concentrations d'activités en examinant ses avantages au regard d'un grand nombre de critères : chalandise, stratégie de défense, cohésion sociale, renforcement des pouvoirs, lutte contre la criminalité, levée d'impôts. Seule la question hygiénique joue en sens inverse avec la propagation des épidémies qu'engendre la concentration. » (DEVISME, 2001).

Mais c'est bien le schéma des cercles de Von Thünen qui est la première étude fondatrice au XIX<sup>ème</sup> siècle. L'économiste allemand se donne un centre, la ville-marché, autour duquel s'organise régulièrement l'espace en cercles concentriques. Le centre est le marché des produits agricoles qui détermine toute l'organisation périphérique. Les cultures sont réparties et localisées de manière à maximiser le revenu du producteur en fonction de la distance au marché d'échanges (centre), et

donc dépend des coûts de transport. Les résultats de son approche distribuent le cercle des cultures maraichères ceinturant la ville-marché, puis la sylviculture, les cultures céréalières et l'élevage extensif en dernière couronne.



« Le modèle urbain monocentrique (porté par les auteurs comme Alonso, Fujita et Papatgeorgiou) est l'héritier du schéma des cercles de Von Thünen. Dans les deux cas, on se donne un centre : une ville-marché chez Von Thünen, un gradient de prix du sol et de densité, voire des cercles de revenus dans la ville monocentrique. Dans l'un et l'autre modèles, le centre est le seul dominant : il est le passage obligé et exclusif de toutes les interactions. » (BOURDEAU-LEPAGE, 2009).

Dans la théorie des lieux centraux initiée par Christaller et Lösch, la ville est la centralité qui dessert son hinterland. Le lieu central concentre les activités.

Les villes sont hiérarchisées entre elles suivant la spécialisation de leurs fonctions urbaines. Ainsi, une ville qui rassemble des activités spécialisées et rares aura une aire de marché plus vaste qu'une ville se limitant aux services plus courants. Chaque centre de même niveau délivre les biens de ce rang en plus des biens de rangs inférieurs. Les activités tertiaires sont présentes dans ce modèle, qui ouvre du coup le champ de recherches sur les fonctions centrales et sur l'armature urbaine. Walter Christaller fait reposer sa théorie des lieux centraux (1933) hiérarchisés

sur l'évaluation de plusieurs classes comme la population et les caractéristiques des équipements (services administratifs, écoles, santé, transports, activités économiques,...) de chaque ville de plus de 1 000 habitants. Lösch (1939) met en relation interdépendante trois variables : le prix du produit, le prix du transport et la densité de population.

La structure hexagonale est la forme résultante de l'emboîtement des villes classées suivant leur aire d'influence. « Cette analyse hiérarchique reste elle aussi attachée à la conception classique de la centralité. A l'échelle spatiale de la plus grande aire de

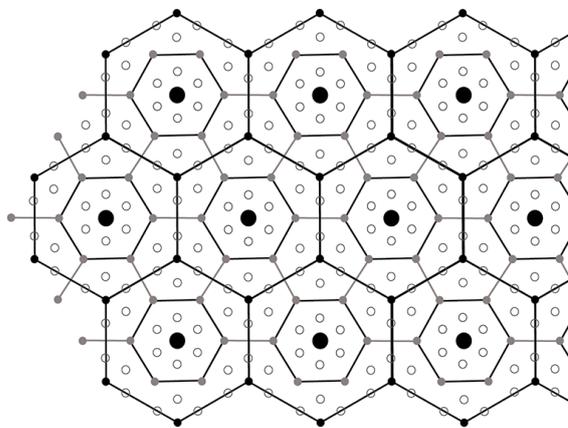


Figure 3

Schéma  
du pavage  
de Christaller

marché, il existe un et un seul centre de niveau supérieur et toute cette région dépend de lui. C'est une conception très « territoriale » de la centralité. On est toujours dans une variation sur le thème centre-périphérie, où différents niveaux de centralités s'emboîtent les uns dans les autres. » (BOURDEAU-LEPAGE 2009).

Ces différents modèles portés par l'économie spatiale ont la même fascination pour le centre comme point de référence dans l'espace, aux pouvoirs d'attraction exclusifs. L'éloignement par rapport à ce point devient la variable qui détermine l'organisation spatiale. Dans l'analyse spatiale marqué par les théories christallériennes, la centralité est en effet l'élément fondateur qui définit le reste du territoire en fonction des distances. La centralité structure et organise les pouvoirs. Le centre représente aussi le symbole du principe premier et la domination dans un ordre hiérarchisé. Cependant, la hiérarchie urbaine est fonctionnelle et non-politique ; plus la ville est grande, plus les fonctions y sont diversifiées et rares (DEVISME 2001).

## Conclusion

Depuis le Néolithique jusqu'à la période précédant la Révolution industrielle, l'urbanisation monocentrique d'un territoire juxtapose des notions de centre et de centralité. Le noyau urbain est le centre qui rassemble l'ensemble des fonctions de centralité, qu'elles soient politiques, économiques, religieuses symboliques ou sociales. « Le centre est donc moins le reflet d'un principe d'unité profond que le résultat d'un modèle d'urbanisation historiquement daté qui a produit un recouvrement contraint entre centre et centralité. » (GASCHET, LACOUR, 2002). C'est aussi l'espace géographiquement central de la ville, et le point de convergence des voies de communication.

Cela place dans une position dominante autour de laquelle l'évolution urbaine est polarisée. Le centre est opposé à la périphérie, la ville à la campagne car chacune des entités spatiales ont un caractère très différent. La périphérie est dépendante du centre, marquée par l'importance des flux en direction de ce dernier. La simplicité schématique manichéenne lui donne une connotation symbolique positive, attractive, développée, puissante, riche et innovante, la périphérie n'étant qu'un vulgaire négatif de cette image

Les théories des lieux centraux, bien que limitées à la modélisation, servent toujours de base d'analyse des aires d'influence en économie spatiale. Cependant, cette construction conceptuelle se borne à un cadre étroit, le marché, sans prendre en compte le choix des décideurs non-rationnels, l'impact du monde politique,...



La société post Seconde Guerre mondiale fait face à de grands bouleversements. Les Trente Glorieuses, le plein emploi, l'augmentation du niveau de vie sont autant d'éléments qui contribuent au développement économique de la France. De profonds changements politiques et sociétaux participent parallèlement à l'installation d'un nouvel élan, comme l'affirmation progressive de la place de la femme dans la société, la décolonisation,...

L'urbanisation aussi évolue considérablement. La France doit reconstruire son pays en s'adaptant aux évolutions démographiques, économiques et sociales.

Le mouvement moderne va proposer une vision de l'urbanisme qui va peu à peu s'imposer dans le paysage français. Les Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) débutent à la fin des années 1920. Un des membres du groupe, Le Corbusier, présente la théorie moderne dans la Charte d'Athènes en 1943. Elle pose les bases d'une nouvelle vision de l'architecture et de l'urbanisme adaptée aux méthodes industrielles de rationalisation, standardisation et de mécanisation. La ville moderne doit fonctionner comme une entreprise fordiste et tayloriste. L'espace devient spécialisé, réservé à une fonction. Cette conception dissocie les secteurs propices aux loisirs, au travail ou à l'habitat. Ces différentes portions de la ville nettement distinctes les unes des autres sont innervées par un réseau efficace de grandes infrastructures routières permettant une fluidité de déplacement en véhicules individuels.

Prenant en exemple l'organisation du monde industriel, la construction est largement standardisée dans ses méthodes de fonctionnement, utilisant quelques matériaux clés (béton/verre/acier) et produisant des unités de logements identiques à grande échelle.

De plus, la ville moderne nécessite de se desserrer, se dé-densifier en envisageant un nouveau rapport au parcellaire et à l'occupation du sol pour des raisons hygiénistes et fonctionnelles.

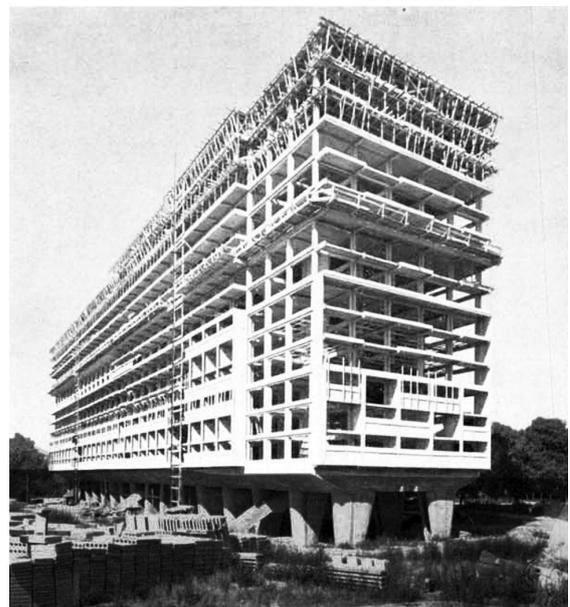


Figure 7

Construction de la Cité radieuse à Marseille entre 1947 et 1952

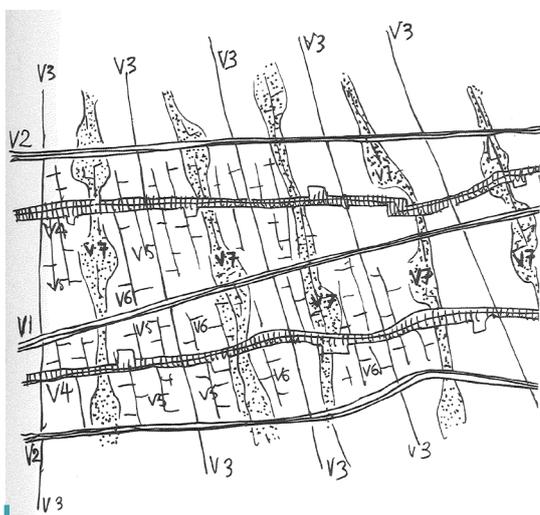


Figure 6

L'irrigation du territoire par les 7 voies selon Le Corbusier

Les thèses du mouvement moderne trouvent un champ d'application considérable en France. Elles vont devenir à partir des années 1955 la pensée ambiante généralisée.

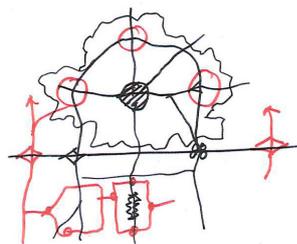
Les villes françaises changent considérablement. Le brusque développement du transport individuel est accompagné par la constitution d'un vaste réseau d'infrastructures routières efficaces. David Mangin (2004) décrit l'évolution progressive du maillage routier et les conséquences sur les formes de la croissance urbaine. Après une transformation des voies de liaisons classiques et historiques, des itinéraires de contournement sont aménagés

dans les années 1960 pour désengorger les centres-villes, rendant les zones périurbaines plus accessibles.

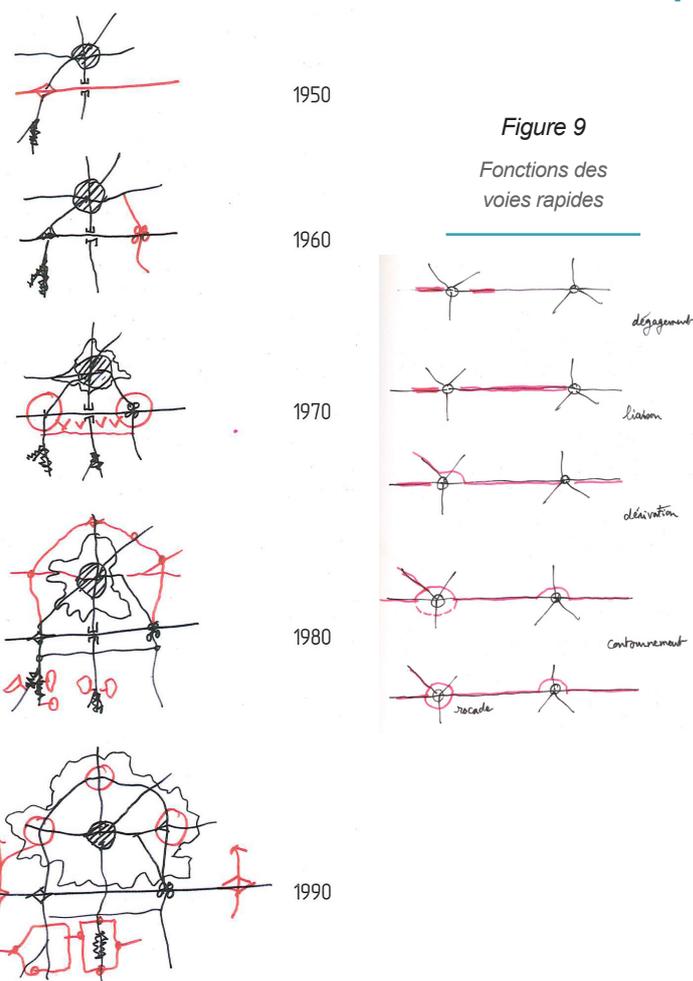
La décennie suivante est celle de l'achèvement des premières grandes autoroutes et la création des premières rocales. La grande distribution naissante s'installe à proximité des flux et des grands échangeurs pour attirer les populations des centres traditionnels, mais aussi celles des banlieues et des bourgs environnants. Aux rocales s'additionnent les radiales, affirmant du même coup le caractère radioconcentrique des agglomérations.

Dans les années 1990, de nouveaux itinéraires avec de multiples carrefours giratoires surdimensionnés et le développement de deuxième couronnes circulaires au large des agglomérations permettent une croissance externe et diffuse de la ville à partir des bourgs et des anciens villages.

Figure 8  
Mécanismes de sectorisation



Le renforcement de l'accessibilité automobile n'est pas la seule raison qui permet un étalement urbain considérable dans les territoires périphériques. Les changements de mode de vie comme l'envie de « vivre la ville à la campagne », mais surtout les faibles coûts du foncier et des surfaces de parcelles plus grandes en périphérie que dans le centre sont autant d'arguments qui poussent de nombreux citadins dans ces nouveaux espaces urbains. Da Cunha (2005) synthétise sa vision des causes de l'étalement urbain : « La croissance démographique et économique, le changement des structures familiales et des standards de confort induisent une augmentation de la demande de surfaces qui se traduit en partie par l'extension de la ville. Elle est liée aussi à la solvabilité en matière d'accès à la propriété d'une partie de la population urbaine et à une certaine individualisation du social qui s'exprime sous forme de choix spatiaux d'habitat



axés sur la valorisation du logement individuel ». Il continue en disant que la contraction de l'espace-temps causé par l'évolution des systèmes de transport interfère sur les valeurs foncières : plus de vitesse entraîne une meilleure accessibilité, donc plus de constructions neuves dans les franges agglomérées qui ont de bonnes opportunités foncières.

Le *mouvement centripète\** bascule en *mouvement centrifuge\** avec le phénomène d'étalement urbain. Ce dernier suit un schéma hybride d'évolution entre le développement radioconcentrique et linéaire. A l'extension de la ville par franchissement des enceintes successives (remparts, boulevards, périphériques, rocales) se superpose un étirement urbain par les grands axes les plus accessibles. C'est spécialement le cas des sites en vallées qui connaissent des conurbations linéaires et

des ondes de croissances successives.

Les « *suburbs\** » deviennent un nouvel espace urbain, définis par Gabriel Dupuy (1995) comme « un territoire où résident les personnes qui peuvent, en profitant de l'automobile ou de transports en commun efficaces, déplacer leur lieu de résidence à bonne distance des centres-villes. » Les quartiers banlieusards de « grands ensembles » rassemblent des centaines de logements dans des barres et des tours massives et imposantes, tandis que les pavillons individuels s'organisent dans de vastes systèmes fermés sur eux-mêmes (lotissements). Simultanément, la dissémination des activités tertiaires et industrielles alimente l'éparpillement dans un territoire vaste, urbanisé mais dilué.

Les nouveaux territoires sont formés mais aussi déstructurés par l'organisation du « tout automobile ». Le lien entre les secteurs est problématique. Certaines infrastructures ra-

pides et infranchissables coupent la ville, enclavant des secteurs en éloignant leurs habitants du centre-ville et de ses services.

La politique de sectorisation de l'aménagement morphologique de la ville accouche d'espaces spécialisés monofonctionnels séparés les uns des autres. L'habitat et les activités sont éparpillés et la ségrégation résidentielle apparaît avec le développement de quartiers mono-sociaux. Cette dilution fragmentaire du tissu urbain augmente la dépendance aux transports individuels pour le moindre déplacement. L'étalement urbain cumule alors les handicaps ; il grignote et mite les espaces autrefois ruraux, il est coûteux en aménagement d'infrastructures et de réseaux, il est polluant en augmentant les distances de déplacement en véhicule motorisé. Enfin, dans le tissu urbain distendu de la périphérie se multiplie le développement des vides sans qualité, les « junk spaces », selon l'appellation donnée par Rem Koolhaas.

## Perte d'attractivité des centres traditionnels et émergence des « centralités périphériques »

Les frontières de la ville sont devenues floues et imprécises. La ville et la campagne ne sont plus nettement opposées par un mur ou un boulevard, la limite n'est plus linéaire mais dotée de profondeur. Elles s'interpénètrent du fait de l'étalement urbain. Ce n'est plus la ville mais l'agglomération qui devient l'échelle pertinente de l'appréhension du phénomène urbain.

La dispersion de la population et des activités économiques a comme incidence une diminution des fonctions de centralité du centre historique et traditionnel. En effet, la population et l'emploi progressent plus rapidement en périphérie que dans le centre-ville. Bourdeau Lepage et Huriot (2005) observent que le gradient de densité baisse dans les villes et que les plus fortes croissances sont dans le périurbain. La population y est multipliée par 7 entre 1962 et 1999 ! Dans une moindre mesure, l'emploi suit la même dynamique. Le centre géométrique et historique de la ville

n'est plus le plus accessible au sein de l'agglomération. Il perd peu à peu de son importance et de son attractivité causé par la dédensification en termes de populations et d'emplois, mais aussi à cause de phénomènes de muséification et de spécialisation qui réduisent le panel d'éléments concourants à exercer une attractivité effective et diversifiée. La spécialisation de certains centres villes s'exerce principalement dans les secteurs d'activités de services supérieurs de conception, de décision et de contrôle. Selon Julien (1996) le centre rassemble les fonctions stratégiques, c'est-à-dire les activités de pouvoir et de commandement, les services supérieurs aux entreprises ou encore les activités financières qui concerne des emplois qualifiés et rares. Pour Tortel, le centre-ville ancien conserve ses « fonctions exclusives à signification symbolique prédominante » comme les monuments, musées, bureaux, services publics et administratifs, ... (TORTEL, 2003).

De plus, la période des Trente Glorieuses coïncide avec celle de la dégradation des centres villes, au bâti vétuste, en plus des problèmes de congestion. La population du centre se paupérise alors que la hausse concomitante des prix du foncier entraîne une décentralisation croissante vers les espaces suburbains.

Cependant, malgré une dispersion de la ville, l'emploi et la population sont encore clairement plus densément présents au centre que dans les couronnes périphériques. Malgré l'affaiblissement de son pouvoir centripète, le centre ville n'est pas mort !

Parallèlement, la perte d'attractivité du centre historique profite aux nouvelles polarités fonctionnelles spécialisées suburbaines. Les espaces périphériques connaissent eux aussi une spécialisation fonctionnelle. La ville devient un ensemble d'espaces différenciés suivant les disponibilités foncières et l'accessibilité.

Le développement des grandes infrastructures et du réseau automobile intra-urbain a totalement modifié les échelles et les modes de déplacements. Les déplacements qui se développent le plus sont les déplacements périphérie-périphérie qui encouragent l'étalement urbain et le développement des pôles périphériques.

« Rollier et Wiel (in GASCHET, LACOUR, 2002) soulignent d'ailleurs ce que l'expression de « pôles périphériques » peut avoir d'impropre : c'est bien un positionnement « central », eu égard à leur aire de marché, que recherchent les activités localisées sur les espaces dits périphériques des aires agglomérées. En ce sens les axes de contournement périphériques des agglomérations constituent une véritable ligne de démarcation entre deux « villes » radicalement différentes : « la ville agglomérée et la ville-périurbaine ».

Selon Julien (1996), les activités industrielles, les services à la personne et autres activités plus « banales » sont repoussées du centre selon le *théorème du volcan*\*. L'amélioration

des transports en périphérie impulse le départ des centres de nombreuses activités qui n'ont pas besoin de bénéficier des avantages d'agglomération locale. A l'inverse des secteurs tertiaires et quaternaires qui vivent des dynamiques de centralité, les activités industrielles et la grande distribution s'éloignent du centre pour former des pôles périphériques et périurbains. Elles permettent à la population de profiter de prestations de centralité sans pour autant subir les nuisances (accessibilité) du centre-ville.

Pour Berroir, Cattan et Saint-Julien (in DEVISME, 2001) « La dissociation croissante des lieux de résidence et des lieux de travail, la plus grande dispersion des premiers et la concentration des seconds, font aujourd'hui de l'offre de travail le vecteur le plus structurant de la centralité dans les nouveaux espaces métropolitains. Même dans son modèle le plus éclaté, le plus polycentrique, la centralité dans la ville, associée à une forte concentration de l'offre de travail, façonne directement, et de proche en proche, un espace beaucoup plus large, au-delà du périmètre aggloméré ».

Des politiques volontaristes de création de centralités renforcent le mouvement sous différentes formes. L'organisation multicentriste est insufflée dans l'optique de désengorger les centres en limitant les déplacements et en luttant contre la concentration afin de rapprocher les habitants de leur emploi et des équipements.

C'est le cas de centres administratifs déplacés hors du centre-ville traditionnel par exemple, ou de la création des villes satellites. Le développement des « villes-nouvelles » sur le modèle des new towns anglaises et l'esprit moderniste corbuséen (urbanisme de dalle, maillage en secteur,...), est une volonté forte et exprimée de créer *ex-nihilo* des centralités. Les politiques volontaristes de limitation des déplacements sont un échec patent comme l'affirme Talbot (2001) par exemple, qui démontre que le pourcentage de déplacements domicile-travail ainsi que la distance parcourue a augmenté depuis le développement

de la politique de la multipolarité en France. Les *migrations pendulaires*\* ne sont pas les seules responsables de la hausse spectaculaire des déplacements. Georges Chetochine illustre en 1998 (in DESSE, 2002) la politique d'incitation au déplacement exercée par les grands groupes commerciaux. A base de promotions publicitaires, de prix attractifs et de systèmes de récompense, Leclerc, Carrefour puis les autres ont mis en place un « commerce de trafic » poussant le client à traverser l'agglomération pour assouvir ses envies.

On observe alors une disjonction progressive entre les notions de centre et de centralité. Cervero (GASCHET, LACOUR, 2002) avance que « l'espace urbain se segmente ; les grands équipements, libérés des contraintes de localisation propres à la ville du XIX<sup>ème</sup>, se déploient selon leurs logiques fonctionnelles propres. Les pôles d'activités périphériques se développent à l'écart du tissu résidentiel selon des logiques monofonctionnelles qui renforcent la dépendance vis-à-vis de l'automobile. ». La centralité cesse d'être systématiquement associée au centre car elle se déploie dans l'ensemble de l'agglomération.

## Complexification des théories relatives à la centralité

Les théories sur les notions de centralité ont évolué en faveur de l'apparition de pôles périphériques et l'évolution du centre traditionnel. Les thèses économiques ont intégré les nouveaux équilibres causés par les processus d'agglomération et la tertiarisation progressive de l'économie post-fordiste. La centralité s'est aussi affinée grâce à l'apport des recherches sociologiques notamment. On assiste aussi à une confrontation entre les visions monocentriques face à l'avènement du polycentrisme, tout comme une hésitation sur la valeur intrinsèque des centralités.

On assiste à un renouvellement des théories de la localisation en raison du passage de l'économie fordiste au post-fordisme. La dynamique métropolitaine n'est plus liée au régime d'accumulation fordiste (activités industrielles) mais au régime d'accumulation post-fordiste (comme le service aux entreprises) dont les activités se localisent préférentiellement au centre de l'agglomération.

La notion de centralité est intimement liée au processus d'agglomération qui fait émerger la ville multacentrique dans la nouvelle microéconomie urbaine. Selon Bourdeau-Lepage (2009), et à partir des travaux de Fujita et Ogawa, la centralité est le résultat du « jeu combiné des avantages de l'agglomération des firmes en termes d'échanges d'informations et des coûts occasionnés par

cette agglomération en termes de transport de la main-d'œuvre et de rente foncière. La faiblesse des coûts de communication entre entreprises devient un facteur de déconcentration et d'une formation multacentrique de l'espace urbain ». Cette conception reste cependant limitée à un fonctionnement économique théorique ne prenant notamment pas en considération les logiques foncières des individus, et préservant la logique du schéma centre-périphérie.

La qualité intrinsèque des nouvelles centralités est aussi remise en cause. La multiplication des centralités souvent synonyme de spécialisation, nuit à la polyvalence qui caractérise l'essence même de la centralité. « La dissociation de fonctions naturellement complémentaires (administrative, décisionnelle, commerciale, culturelle, religieuse, économique, de loisirs, multimodale,...) ne permet pas de bénéficier de synergies pourtant nécessaires dans un contexte urbain » (LAVADINHO, LENSEL, 2010).

Les nouvelles concentrations périphériques d'emploi sont considérées par Bourdeau-Lepage (2009) comme des pôles et non des centralités qui « concentrent une variété suffisante d'activités, en particulier supérieures, de création, de décision et de contrôle, et qui de ce fait exercent une domination économique. »

Paul Boino (2001) définit la centralité comme une concentration de fonctions qui sont traditionnellement développées par les villes agglomérées et sur des espaces qui ne leur étaient pas particulièrement destinés. Il distingue la polarité comme un regroupement très sélectif d'activités qui s'opère dans des espaces spécifiquement conçus à cet effet. Les polarités périphériques sont essentiellement des lieux d'échanges ou de productions, à l'inverse des centres urbains où se combinent échanges et usages.

Ils distinguent donc les structures multipolaires comme n'étant pas nécessairement multicentriques. Les pôles d'emploi hors centre-ville n'atteignent pas la complexité de celui du centre, et fonctionnent grâce au pouvoir économique et stratégique de ce dernier. « La division du travail entre pôles est géographiquement organisée selon un schéma centre-périphérie. Il y a plusieurs pôles, mais un centre : l'espace urbain est « multipolaire-monocentrique » (BOURDEAU-LEPAGE, HURIOT, 2005).

Françoise Choay et Pierre Merlin reprennent la notion de centralité (CHOAY, MERLIN P, 2009) en tant qu'élément qui « qualifie l'action d'un élément central sur sa périphérie ». Ils reprennent la définition de Christaller en y adjoignant la possibilité d'être unique (agglomération) ou polynucléaire (conurbation). Elle se distingue de la notion de centre qui est un espace évolutif suivant l'évolution économique, technique et les conditions politiques. Le centre s'oppose généralement à la périphérie et ses caractéristiques peuvent être visuelles, structurelles et/ou fonctionnelles. Ils en distinguent trois grands types ; le centre historique, le centre topologique et le centre des affaires.

En plus de la traditionnelle vision économique de l'organisation des centres, cette période est propice au développement de recherches sociologiques ayant pour sujet les représentations sociales des centres.

Les travaux de Jodelet, Mannetti, Secchiaroli et Tanucci (in MARCHAND, 2005) sur les représentations de Paris et de Rome aboutissent sur le constat de l'impact du centre-ville dans les représentations de la ville ; « ce sont les quartiers centraux qui assurent la continuité historique de la ville, qui font l'objet d'une forte désirabilité sociale et qui favorisent l'organisation perceptive de la cité ». Le centre-ville s'inscrit aussi dans l'histoire d'une société et en constitue l'élément résistant de stabilité et de pérennité au sein même d'un espace urbain en mutation constante.

D'autres démarches sociologiques commencent à étudier les effets sociaux des configurations spatiales. Les travaux de l'École de Chicago, notamment de Park et Burgess, expliquent que les effets de la centralité sont plutôt fuis par la majorité, excepté les plus pauvres et les « esprits créateurs et contestataires » (Burgess).

D'autres travaux sociologiques et anthropologiques ne partagent pas les mêmes analyses à l'image de la sociologue Flageollet en 1987, qui avance que le concept de centralité n'a de sens que par rapport à l'espace. Le centre est un espace ouvert, un lieu de rencontre d'individus d'origines et de conditions divers. Il a un rôle dans l'évolution des modes de vie : urbanité, convivialité, identité, qui sont des termes liés à la centralité. (in BOYER-LEPROUX, 2003)

---

## Conclusion

Les nombreux changements qui ont eu cours à partir de l'après-guerre ont provoqué de profondes transformations dans l'urbanisation du XX<sup>ème</sup> siècle. L'étalement urbain dans les périphéries en est une des figures principales. C'est la période qui voit la fin d'une dualité vieille de plusieurs millénaires. « Le résultat est qu'au lieu de s'opposer globalement, par grands blocs, les centres et les périphéries tendent aujourd'hui à s'interpénétrer, à s'imbriquer les uns dans les autres » (VELTZ, 1997).

On observe un maintien de la concentration des activités dans l'agglomération qui prouve l'importance des économies d'agglomération. Par contre, ce n'est plus une organisation globale et indissociable mais un éclatement de pôles qui répondent à des logiques différentes de localisation. Certaines sont intimement associées au centre-ville tandis que d'autres se sont émancipées de cette « contrainte ». La redistribution des fonctions urbaines redéfinit le territoire, détachant définitivement la notion de centre de celle de centralité. Cette dernière ne trouve cependant pas totalement son identité, étant encore mal définie par rapport aux concepts de centre et de pôle.

Enfin, le constat sur les nombreux problèmes générés par ce type d'urbanisme commence à justifier une nouvelle approche plus respectueuse de l'environnement et de la qualité de vie dans un objectif de développement durable.

# L'urbanisation contemporaine résolument polycentrique

« La question centre-périphérie ne se pose plus avec la même insistance. Je pense même que toute idée d'une distinction centre-périphérie doit être abandonnée. [...] Il n'y a plus de limites. Partout il y a de la ville et de la campagne. » (Rem Koolhaas in MANGIN, 2004).

## La ville contemporaine ; fragmentée, discontinue, indéfinie

La ville contemporaine est une conception théorique qui traduit les changements de réalité actuelle avec les concepts de ville ancienne ou moderne. Cette conceptualisation est un outil de compréhension pour appréhender la ville d'aujourd'hui et envisager celle de demain. Elle s'inscrit comme une nouvelle rupture, une transition. Cette théorisation est portée par Yves Chalas, qui décline sa réalité urbaine dans différents ouvrages (CHALAS 2010) et lors de cours dispensés en Master à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble (2011).

Yves Chalas décrit l'urbanisation contemporaine autour de sept piliers fondamentaux ; la ville-mobile, la ville-territoire, la ville-nature, la ville-au-choix, la ville-vide, la ville-à-temps-continu et la ville-polycentrique. Cette dernière sera analysée dans la partie suivante.

Premièrement, la ville contemporaine est mobile. L'accroissement des déplacements est historiquement sans précédent. La mobilité n'est plus une contrainte liée au travail, mais bien associée au sentiment de liberté, de loisir et de consommation. L'usage et la demande prennent le pas sur l'offre et influencent considérablement le territoire. Les déplacements de périphérie à périphérie explosent. Ils se font en boucle, sont enchaînés, ce qui les rend plus difficile à maîtriser et à organiser.

Le confort, la technologie et la vitesse permettent de s'installer plus loin du centre historique de la ville tout en maintenant le même temps de déplacement (une heure environ).

La mobilité est devenue un fait culturel, un mode de vie et non plus un fait technique d'acheminements et de flux. Elle est ce qui

nous lie au lieu et les uns avec les autres, contrairement à la ville d'hier. Dorénavant, la fixité exclut tandis que la mobilité intègre et inclut. En d'autres mots, être mobile est une condition d'intégration urbaine et sociale, excluant 20 % de la population captive, immobile (personnes âgées, sans ressources,...). « Le droit à la ville est devenu droit à la mobilité » ! (François Ascher cité par Chalas en cours).

L'union entre la mobilité et la ville crée de nouveaux espaces, à l'instar des aéroports et des gares qui deviennent des morceaux de ville, des lieux offrant aménités et services, créant une ambiance attractive propice aux relations humaines, à la sociabilité, à la consommation et à la flânerie... dans lesquels le transport n'est qu'un aspect parmi d'autres.

« C'est parce que les biens, les informations et les personnes peuvent circuler rapidement sur de vastes portions de territoires que les villes se connectent et s'interpénètrent de plus en plus ». (CHALAS, 2010).

La ville contemporaine prend des dimensions considérables et devient territoire. Elle brouille les anciennes dualités ; on peut être « urbain » tout en habitant le suburbain ou en campagne grâce à la mobilité et aux technologies de l'information et de la communication. L'extension urbaine façonne une pluralité de dénominations des « territoriants » ; urbains, *néourbains\**, *néoruraux\**, *rurbains\**, périurbains,...

La ville-territoire agrège plusieurs villes dans un contour flou et au centre de gravité variable, introuvable, instable. Elle est discontinue. C'est le résultat d'une évolution que l'on n'a pas maîtrisée, ni prévu (pour partie du

moins). Elle suppose de réfléchir aux articulations et aux interpénétrations entre les espaces urbains, ruraux et périurbains.

Le périurbain est un « ensemble hétérogène ou hétéroclite à première vue, mais à première vue seulement, car tout les éléments de la ville-territoire sont unis dans et par l'urbain grâce à la mobilité des habitants ». Autre définition plus paysagère : « Ensemble de grandes et petites villes, vieux centres patrimoniaux ou villes nouvelles, bourgs, villages, zones pavillonnaires, qui alternent avec des zones agricoles, naturelles, réseaux de routes et autoroutes, des voies de chemin de fer, d'espaces très denses qui succèdent à des espaces peu denses, des espaces vides ou déserts, des zones commerciales,... » (CHALAS 2011).

La ville-territoire rompt définitivement avec les contradictions ville-campagne, rural-urbain. La ville contemporaine est nature. Avant, la place affectée à la nature en ville était essentiellement résiduelle ou très artificialisée. Aujourd'hui, la ville-territoire englobe des pans entiers d'espaces naturels, sauvages ou agricoles. La nature et la ville s'interpénètrent. Le lien avec la nature est rénové : on assiste à un double phénomène d'urbanisation de la nature et d'urbanisation de la ville. En plus, la nature est une nouvelle monumentalité urbaine et porte une fonction essentielle dans les équilibres urbains. On parle dorénavant de forêt, d'agriculture ou de prairie urbaines qui organisent et structurent les projets urbains autour d'eux. La nature devient un élément de composition urbaine, elle est aménageuse !

La sensorialité et l'hédonisme de notre société ont inscrit la nature dans une recherche de proximité. En témoigne par exemple le souhait d'accéder à la maison individuelle, notamment pour s'approcher des aménités naturelles, partagée par 2/3 des Français ne possédant pas de jardin. Les conséquences positives de la ville-nature sont nombreuses, comme l'oxygénation de l'air, la réduction des îlots de chaleur ou encore les circuits courts de l'agriculture urbaine et l'aspect qualitatif du paysage urbain, pour ne citer qu'eux.

La ville contemporaine est au choix. Chalas analyse la ville au choix comme un produit de l'individualisation des modes de vie de la modernité. La composition personnelle à sa propre mesure détermine des actions quotidiennes ou exceptionnelles dans le lieu de son choix.

« La ville au choix est ainsi la ville à la carte, c'est-à-dire la ville qui ne s'impose pas tel un menu unique et collectif à prendre ou à laisser intégralement, sans variations possibles et personnelles. La ville au choix est la ville personnalisée ou la personnalisation de la ville, la ville sur mesure ou la ville que chacun confectionne à sa mesure, pour soi, selon ses désirs et ses besoins. » (CHALAS 2010)

La ville est vide. La ville contemporaine fait émerger une nouvelle réalité urbaine ; le vide structurant. Les espaces vides non-bâti, comme les espaces naturels deviennent structurants car « ils se mettent à façonner et à orienter les espaces bâtis et les infrastructures routières autour d'eux ». Ils prennent de la valeur et commencent à déterminer les pleins, ils ne sont plus forcément résiduels et sans qualité. La ville et la « non-ville » ne sont plus séparées.

La ville contemporaine est à temps continu. Toutes les villes n'ont pas la vocation d'offrir des plages horaires commerciales, administratives, de services ou culturelles 24h sur 24, 7 jours sur 7. Cependant, la ville est « ouverte » à des heures et des jours impensables autrefois (ouverture des grandes surfaces le dimanche, « nocturne » des musées,...). La flexibilité du travail marque la fin de l'économie « fordienne » et modifie les rythmes du temps de la ville. Cette approche impose de penser l'aménagement du temps, le chrono-urbanisme.

La vision ambiante largement partagée de l'urbanisme actuel repose notamment sur ces théories de la ville contemporaine. Elle s'appuie aussi sur trois colonnes fondamentales de la ville durable : la proximité, la densité et la mixité. La mixité fonctionnelle permet « une cohérence territoriale aux différentes échelles et rapprocher l'offre de la demande qui limite

donc les déplacements. Ceci passe notamment par une coordination des relations entre les systèmes de transport et les principales fonctions urbaines. » (REGAZZONI, 2010). La densité permet à la fois de préserver les espaces non bâtis, mais aussi d'améliorer l'efficacité des transports en communs, d'optimiser la rentabilité des services et réseaux et de développer des interactions sociales.

Plusieurs politiques successives se sont inspirées de ces conceptions de la ville pour structurer un urbanisme d'avenir.

La loi Voynet dans un premier temps (loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire de juin 1999) insiste sur la démocratie participative et un développement soutenable et harmonieux. La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) de décembre 2000 a eu un impact beaucoup plus important dans le monde de l'urbanisme.

Outre le remplacement de plusieurs documents d'urbanisme (les schémas directeurs deviennent les schémas de cohérence territoriale (SCoT), les plans d'occupation des sols (POS) deviennent les plans locaux d'urbanisme (PLU),...), la SRU s'inscrit dans le schéma de la ville durable en favorisant notamment la densification raisonnée, en obligeant à la mixité sociale (au moins 20 % de logements sociaux pour les communes importantes), en tentant de réduire l'utilisation de l'automobile dans certains cas particuliers.

Le Grenelle Environnement (Grenelle I d'août 2009 et Grenelle II de juillet 2010) impose une réduction des émissions de CO<sup>2</sup> de 20 % dans le secteur des transports en favorisant l'utilisation des transports en communs plutôt que l'automobile, en promouvant les économies d'énergie dans le bâtiment, en intégrant des objectifs environnementaux dans les documents d'urbanisme...

## Le modèle polycentrique réticulaire

Au même titre que l'extinction progressive du modèle centre-périphérie, la conception monocentrique de la ville s'efface doucement dans le contexte d'agglomération et l'augmentation des mobilités. La dilatation de la ville et l'agrégation de noyaux urbains a créé un territoire où les fonctions de la centralité se diffusent hors du centre traditionnel. Les pôles périphériques se développent et se transforment peu à peu en centralités.

La ville devient *polynucléaire\**, polycentrique. Da Cunha (2007) définit une ville polycentrique en réseau comme une ville articulant des degrés de compacité variables et des foyers d'intensités relationnelles différenciés. Cette organisation suppose une mise en réseau des centralités urbaines dont l'accessibilité est primordiale pour conserver une force d'attraction. Dans un fonctionnement optimal, le système polycentrique réticulaire repose

sur une hiérarchie et une interdépendance entre les différentes centralités : les centralités principales sont connectées entre elles, tandis que les centralités secondaires sont à la fois en relation avec les centralités supérieures et les centralités mineures proches.

Gachet et Lacour définissent le processus de polynucléarisation par l'émergence simultanée de pôles périphériques aux spécialisations variées, situés à proximité de nœuds de communication et marqués par « l'absence d'emboîtement spatial et hiérarchique des différentes polarités que ce soit en termes de fonctions exercées ou de distances/fréquences des déplacements urbains » (GASCHET, LACOUR, 2002). Reggazonni (2010) insiste sur la ville polynucléaire dont « La centralité s'appuie alors sur un réseau de polarités concentrée autour des nœuds de communication (échangeurs autoroutiers, gares, aéroports,...),

des grands équipements décentrés (universités, hôpitaux, équipements de loisirs, culturels,..) et des parcs d'activité et des technopoles. »

Yves Chalas (2010) distingue ainsi différentes formes de centralités dans le polycentrisme réticulaire des territorialités contemporaines :

- Les centres villes anciens et patrimoniaux qui, malgré une perte de certaines fonctions et de leur prestige (voir partie précédente), rassemblent toujours toutes les qualités associées à la notion de centralité.

- Les centres bourgs et de villages devenus profondément urbains par le processus d'agglomération et l'étalement urbain.

- Les ex-banlieues de première couronne qui

se sont progressivement dotées de centres-villes.

- Et enfin la forme la plus spécifique aux villes contemporaines ; les centralités périphériques. Cet oxymore désigne « les équipements variés, tant dans leurs natures, leurs formes ou leurs esthétiques, qui s'amassent aux entrées de villes, au nombre desquels notamment les centres commerciaux, les centres verts, les centres de loisirs, les équipements culturels, ... dont l'analyse montre qu'ils remplissent eux aussi, et contre toute attente, les fonctions essentielles qui sont celles des centralités urbaines ». (CHALAS, 2010 et DESSE, 2002).

## Une approche de la centralité renouvelée

La centralité est une notion complexe aux nombreuses significations. Plusieurs auteurs ont rassemblé les éléments essentiels définissant la centralité, en pondérant les équilibres des caractéristiques de la notion en fonction de leurs affinités.

La définition de la centralité que Castells ([arturbain.fr](http://arturbain.fr)) propose n'est pas encore parfaitement isolée de celle que l'on pourrait donner pour expliquer la notion de centre : « Elle est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratique sociale, de représentation collective, qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville ». Classique et imparfaite, la définition de Castells n'est cependant pas aussi réductrice que la conception proposée par la Nouvelle Economie Urbaine qui se satisfait d'une vision limitée à la concentration des activités de pouvoirs, de commandement et de production, les activités stratégiques de la ville (conception, décision, contrôle),...

Dans son approche, Bourdin (2003) souhaite justement souligner la distinction entre centre et centralité ; « Le centre est un lieu accessible et attractif où s'opèrent les échanges. Il

est le lieu de pouvoir, le sommet de hiérarchie et porteur de symbolisme ou de sens. La centralité contemporaine fonctionne toujours selon les mêmes principes, en les transformant et en y ajoutant autre chose. » Il poursuit en insistant sur l'accessibilité, comme élément fondamental, qui impose une mise en réseau. L'attractivité, quant à elle, exige une multifonctionnalité dont l'intensité des fonctions est essentielle. Enfin, le rassemblement cohérent d'activités et de services permet d'élaborer des « séquences de comportement » à l'échelle de l'individu, de la famille, de l'entreprise.

D'autres auteurs appuient sur l'aspect de mise en relation, de flux et d'échanges. La centralité « capte, organise, filtre et diffuse un ensemble complexe et sans cesse croissant de flux de biens, de personnes et d'informations (et permet) la coordination et la mise en relation d'acteurs et d'activités ayant par ailleurs des schémas d'organisation et de localisation de plus en plus éclatés ». (GASCHET, LACOUR, 2002). C'est aussi le cas des travaux de Derycke et Buisson (in REGAZZONI, 2010) qui insistent sur l'importance du réseau de firmes, de transport et de communication, dont la mise en relation et la coordination d'activités

et d'acteurs sont des facettes essentielles de la centralité.

Monnet traite spécifiquement de l'aspect symbolique de la centralité en basant sa vision sur le ressenti des lieux par les individus. Il explique que le symbole peut être un objet spatial et/ou la fonction qu'il assure. « Un monument historique, esthétique, majestueux, sera symbole par lui-même et par ce qu'il a représenté dans le passé, même s'il n'abrite plus aucune fonction importante ». Il souligne que la centralité symbolique d'un lieu se renforce en fonction du nombre élevé d'objets symboliques qu'il rassemble. La centralité s'intensifie lorsque les objets et les fonctions symboliques correspondent (c'est particulièrement le cas des centres-villes européens). Toutefois, « il est difficile, voire vain, d'établir si un espace est symbolique parce qu'il a une valeur centrale, ou s'il est central parce qu'il a une valeur symbolique ». La valeur symbolique est à la fois cause et conséquence de la centralité : c'est là une autre forme d'effet cumulatif qui tend à renforcer une centralité en formation. (BOURDEAU-LEPAGE, 2009).

Attenant à l'aspect symbolique, l'angle identitaire de la centralité est aussi mis en avant. Bien que la ville soit souvent décrite comme le lieu de l'anonymat, par opposition au « cocon » rural, elle suscite aussi paradoxalement un sentiment communautaire d'appartenance. C'est le « droit à l'indifférence », la sociabilité anonyme de masse qui permet d'échapper au contrôle communautaire (villageois) proposé par Chalas.

La centralité compte plusieurs facettes d'interprétations qui la rend difficile à conceptualiser dans une seule définition restrictive. Elle est multiforme et embrasse plusieurs fonctions différentes. Elle doit cependant répondre à plusieurs caractéristiques fondamentales, retenues par Reggazoni (2010).

Nodalité et accessibilité : L'accessibilité de la centralité est une donnée primordiale pour l'inscrire dans un réseau de flux dans une société marquée par la mobilité généralisée des

biens, des informations et des personnes. La qualité des connexions et le positionnement au centre du réseau structurant permettent d'assurer le rayonnement d'une centralité au pouvoir intrinsèquement attractif.

Fonctions et mixité : Reprenant les travaux de Bourdin (2003), Reggazoni défend le développement d'une fonction dominante tout en maintenant une mixité de fonctions dans une centralité. Cette spécialisation relative implique de considérer la centralité au sein du « système-ville », qui articule une combinaison complémentaire des centralités dans un ensemble généralisé d'agglomération, tout en prenant en compte l'impact de chacune d'entre elles à la dimension de l'échelon local. « La création d'un tout cohérent permet de donner une lisibilité au territoire ».

Flux et densité : Une centralité doit générer plus de flux que les territoires environnants pour exercer son pouvoir polarisateur. Les flux importants (matériels et immatériels, de personnes, de biens et d'informations) impliquent une densité plus importante de la centralité vis-à-vis de son environnement. Cette densité d'emplois, de symboles, de bâti,... peut prendre différentes formes sans échapper cependant à son association avec la notion précédente de diversité fonctionnelle et sociale.

Qualité : La notion de qualité urbaine (bâti, desserte, services, équipements, espaces publics) est présentée comme indispensable pour façonner une centralité (BOURDIN, 2003 ; TORTEL, 2003 ; DEVISME, 2005). « La mise en scène d'un espace permet de créer des sensations et des perceptions, c'est-à-dire qu'elle favorise l'impression d'être au centre, d'être là où les choses se passent ». Cette association de la qualité à la notion de centralité rejoint la facette symbolique portée par Monnet exposée précédemment. Elle renforce aussi l'impact du rayonnement et introduit « l'effet vitrine » que peut insuffler un espace de qualité dans un environnement élargi.

## Conclusion

La conceptualisation de la ville contemporaine par Yves Chalas a permis de donner une clé de compréhension de l'héritage urbain du XX<sup>ème</sup> siècle. La mobilité est devenue essentielle dans un territoire urbain aux contours flous et aux formes plurielles. La nature et le vide sont devenus des éléments structurants.

La nécessaire intégration d'une approche environnementale dans la conception urbaine provoque un changement radical dans la structuration de la ville. Pour réduire la consommation effrénée d'espace et d'énergie (fossile), l'urbanisme contemporain prône de construire « la ville sur la ville » en favorisant la mixité, la densité et la proximité.

Poursuivant ces objectifs, les pôles périphériques sont amenés à poursuivre leur mutation et s'installer dans un réseau de centralités complémentaires et hiérarchisées : le système polycentrique réticulaire.

Dans ce contexte, la notion de centralité se précise. La définition proposée par Tortel permet d'en embrasser les contours : « lieu de vie, d'échanges et de mouvements, qui permettrait un brassage social, un regroupement d'activités, d'équipements et de services avec un pouvoir d'attraction et de diffusion plus ou moins étendu, relié au reste de l'espace par un réseau de voies et de dessertes collectives ». (TORTEL, 2003). L'auteure complète sa définition en dissociant chaque élément :

- lieux d'échanges et de vie, qui attirent et génèrent de la mobilité et des déplacements,
- lieux denses et animés, où l'on se rencontre, se retrouve,
- lieux « conviviaux » que l'on s'approprie, qui ont identité,
- lieux multifonctionnels proposant de multiples activités,
- espaces délimités et desservis par des voies et moyens de communication (nœuds routiers),
- lieux visibles et lisibles, soit physiquement par un repérage particulier, soit par le biais de la renommée.

# Conclusion du chapitre 1

## Le concept de centralité et son évolution dans l'histoire de l'urbanisation française

---

La notion de centralité a évolué parallèlement aux changements urbains, économiques, politiques et sociétaux.

La ville traditionnelle rassemblait l'ensemble des fonctions politiques, économiques, religieuses, symboliques et sociales en son centre. Centre et centralité ne faisaient qu'un. La frontière entre la ville et le reste était marquée. La campagne était dominée par la ville polarisante, dans un rapport manichéen. Ce rapport a été théorisé par Von Thünen, puis par Christaller et Lösch dans la théorie des lieux centraux qui formalise la hiérarchie des centres suivant l'intensité de concentration d'activités.

Au monocentrisme succède une période de brouillage structurel, due en partie à la croissance extrêmement rapide de la ville et aux changements de modes de vie. L'étalement urbain et l'agrégation de villes au sein de la même agglomération provoquent une dispersion des fonctions de centralité dans différents pôles et *de facto*, un affaiblissement du centre historique. La force centrifuge urbaine sépare les notions de centre et centralité. Cette nouvelle distinction s'ajoute au développement de formes urbaines floues : l'agglomération et la métropole, qui désagrègent progressivement les dualités ville-campagne et centre-périphérie. Les théories de la centralité ne se limitent plus seulement au prisme de visions économiques, mais témoignent cependant de la difficulté d'appréhender cette nouvelle notion et de la distinguer du « centre » et du « pôle ».

A l'orée du troisième millénaire, ces nouvelles réalités de la ville continuent d'être étudiées et Yves Chalas en présente une lecture, celle de la ville dite contemporaine. Il expose la primauté de la mobilité dans le territoire urbain et la forme polycentrique que ce dernier prend. La mise en réseau devient essentielle pour permettre aux polarités de s'inscrire dans un réseau de centralités complémentaires et hiérarchisées. La notion multiforme de centralité s'affine et conjugue accessibilité, attractivité, mixité, plurifonctionnalité, appropriation, animation, symbolisme, flux...

Cette approche théorique permet maintenant d'envisager l'évolution de la centralité dans un territoire particulier : le Pays de Montbéliard.





## CHAPITRE 2

### L'évolution de la centralité dans le Pays de Montbéliard

Fort de 120 000 habitants répartis dans 29 communes, le Pays de Montbéliard est un territoire qui a connu une évolution très rapide lors des deux derniers siècles. L'activité industrielle (en particulier la production d'automobile) a structuré l'organisation des vallées du Doubs et de l'Allan.

Les forces territoriales polarisantes ont beaucoup évolué depuis le début de l'urbanisation au sein de l'agglomération de Montbéliard. Les formes actuelles de centralité et de polarité témoignent de la complexité d'un espace polynucléaire issu des évolutions économiques et urbanistiques dans le Nord-Est de la France.

## Le modèle de ville-centre remis en cause par l'essor de l'industrie

Le développement classique du modèle de la ville monocentrique a très vite été révisé dans le paysage industriel de la région montbéliardaise. L'histoire a modelé Montbéliard comme un centre urbain défini dans l'adversité, isolé au milieu d'une région hostile. Mais la particularité du Pays de Montbéliard est l'importance que va prendre une usine dans l'organisation régionale, supplantant même la Cité des Princes (Montbéliard) dans la hiérarchie des centralités du territoire.

### Montbéliard-Belfort : les sœurs rivales

Depuis le Néolithique, la région de Montbéliard-Belfort est une zone de passage qui bénéficie d'une situation privilégiée entre l'axe Rhénan et l'axe Rhodanien, entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud. Belfort et Montbéliard font partie d'un même ensemble territorial, propice au développement romain (cité gallo-romaine de Mandeuve), aux invasions barbares des Allamands et des Burgondes, mais aussi à une administration commune rattachée à l'évêché de Besançon, la Bourgogne francophone.

Mais cette unité Belfort-Héricourt-Montbéliard éclate entre 1340 et 1347 lors de la succession de Thierry II. Le Comté de Montbéliard revient à Henri de Montfaucon, axé vers la Bourgogne, tandis que Belfort et Héricourt se tournent vers l'espace germanique (mariage de Jeanne avec Albert Duc d'Autriche). La rupture entre Montbéliard et les deux autres villes du territoire est consommée. Elle s'accroît avec l'union entre Henriette de Montbéliard et Eberhard IV de Wurtemberg en 1397. La cité dépend alors du duché de Wurtemberg et devient capitale d'un état politique autonome avec les fonctions associées (administration, gouvernement, fonctionnaires,...).

La réforme luthérienne en Allemagne, qui concerne Montbéliard et pas Belfort (catholique autrichienne), transforme la ville en bastion protestant de 1 500 âmes au sein d'une région catholique. Un rideau douanier imposé par la région coupe les communications de Montbéliard avec l'extérieur. Cependant, la ville se développe pour atteindre 4 000 habitants en 1630, contre 1 500 à Belfort. Cette

dernière doit attendre son rattachement à la France suite à la guerre de Trente Ans (1635-1648) pour bénéficier d'un développement rapide grâce à l'installation d'une garnison militaire et sa fortification par Vauban. Elle est alors dotée d'un noyau gouvernemental et de fonctionnaires et profite de l'enfermement subi de Montbéliard pour se rapprocher de Besançon.

La Révolution aurait pu être l'occasion d'un rattachement des deux villes voisines, quatre siècles après leur séparation de destin. En effet, le territoire luthérien est intégré à la France après la fuite de Wurtemberg. Belfort la révolutionnaire devient sous-préfecture, mais essuie le refus montbéliardais de former un département commun, celui de la Savoureuse. Le territoire de Montbéliard profite de la réouverture douanière au marché français pour développer ses activités artisanales et industrielles. C'est au tour de l'ancienne cité wurtembergeoise de devenir sous-préfecture : celle du Doubs en 1816.

En 1870, la première guerre contre le voisin allemand va mettre Belfort sur le devant de la scène internationale. En effet, Belfort résiste trois mois au siège de la ville face aux armées prussiennes. Dès lors, Belfort se développe comme un centre puissant :

- au plan administratif : Belfort devient Préfecture,
- au plan militaire : elle devient le verrou de la vallée du Rhin à quelques encablures de la nouvelle frontière,
- au plan symbolique : Belfort jouit d'une notoriété liée à sa résistance à l'envahisseur,

symbolisée par la création de monuments patriotiques comme le Lion de Belfort,  
- au plan démographique : l'accueil de réfugiés (les Optants ; Alsaciens et Lorrains en fuite) gonfle la démographie locale si bien que Belfort flirte avec la barre des 20 000 habitants en 1881 (pour 8 000 seulement en 1872) tandis que Montbéliard compte à peine 10 000 habitants.

L'histoire mouvementée des deux villes ma-

jeures du Nord Franche-Comté actuel, distantes de quinze kilomètres seulement, laisse toujours des traces. La trajectoire commune naturelle s'est transformée en concurrence acharnée, une ville croissant aux dépens de l'autre.

Pour autant, elles vont toutes les deux être façonnées par l'industrialisation qui va faire naître un territoire multipolaire autour de Montbéliard.

## Un territoire industriel multipolaire en germe au XIX<sup>ème</sup> siècle

Le territoire qui entoure Montbéliard est organisé par un réseau de vallées surplombé par des collines forestières et des plateaux agricoles. Les villages s'installent essentiellement en fond de vallée, pour profiter principalement de la présence vitale des cours d'eau que sont la Savoureuse, l'Allan et le Doubs.

L'industrialisation est précoce dans la région de Montbéliard et se diffuse dans l'ensemble du territoire. L'énergie naturelle extraite des courants des rivières permet le développement de petites unités artisanales et industrielles, et l'organisation de l'élargissement de bourgs et de villages autour.

L'industrie très parsemée du XVIII<sup>ème</sup> siècle touche essentiellement les secteurs du textile, de l'horlogerie et du bois. L'horlogerie est omniprésente avec deux grosses entreprises : Vincent-Rouse et Marti. Le textile est dominé par les familles Sahler et Bourcart. Les tanneries, les tuileries tenues par les Italiens, les usines de bois Schwander, les usines d'outillage Goguel et d'autres petites fabriques stimulent le reste de l'économie industrielle.

A la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, deux familles vont transformer radicalement le paysage industriel, social et urbain de l'ensemble de la région : les Japy et les Peugeot.

En effet, Frédéric Japy (1749-1812), un horloger de Beaucourt (village à l'Est de Montbéliard, aujourd'hui dans le Territoire de Belfort), va révolutionner la démarche jusque là artisanale

de son métier et poser les bases d'une organisation industrielle pour la fabrication des horloges. Marqué par la méthode de « l'établissement » (artisan spécialisé qui travaille à domicile sur un type de pièce très spécifique avant de rassembler et de monter chaque élément), le domaine de l'horlogerie va dorénavant être mécanisé pour permettre la fabrication en série qui autorise alors la baisse du prix de vente. L'introduction de machines permet à des ouvriers peu qualifiés de remplacer les artisans derrière des machines en se limitant à des opérations précises et cadencées. Une autre nouveauté tient dans le fait que la main d'œuvre est regroupée au même endroit. L'usine (espace concentré de production) est associée aux dortoirs, magasins et salles à manger pour fixer la population sous l'aile paternaliste du patron.

La dynastie industrielle Japy s'enrichit et se constitue un patrimoine important. Elle diversifie progressivement ses activités dans l'outillage, les moteurs, les pièces de bicyclette, les luminaires, les meubles de jardin, les pompes, les moulins à café, les machines à écrire. Alors qu'elle employait 500 ouvriers à Beaucourt en 1806, elle devient la deuxième entreprise française sous le Second Empire et atteindra la barre des 5 000 ouvriers durant son âge d'or (année 1880) dans trois sites différents : Beaucourt (maison mère), Badevel et Audincourt.

La famille Peugeot, quant à elle, s'installe dans la région dès le XVI<sup>ème</sup> siècle. Elle

connaît une croissance similaire à sa voisine Japy en élargissant régulièrement le panel de ses activités. Initialement, elle est spécialisée dans l'outillage pour l'artisanat, l'industrie, l'agriculture, l'horlogerie et le textile. C'est à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, lorsqu'elle se lancera dans les nouvelles filières de la bicyclette et de l'automobile, qu'elle se développera au point d'atteindre une immense notoriété.

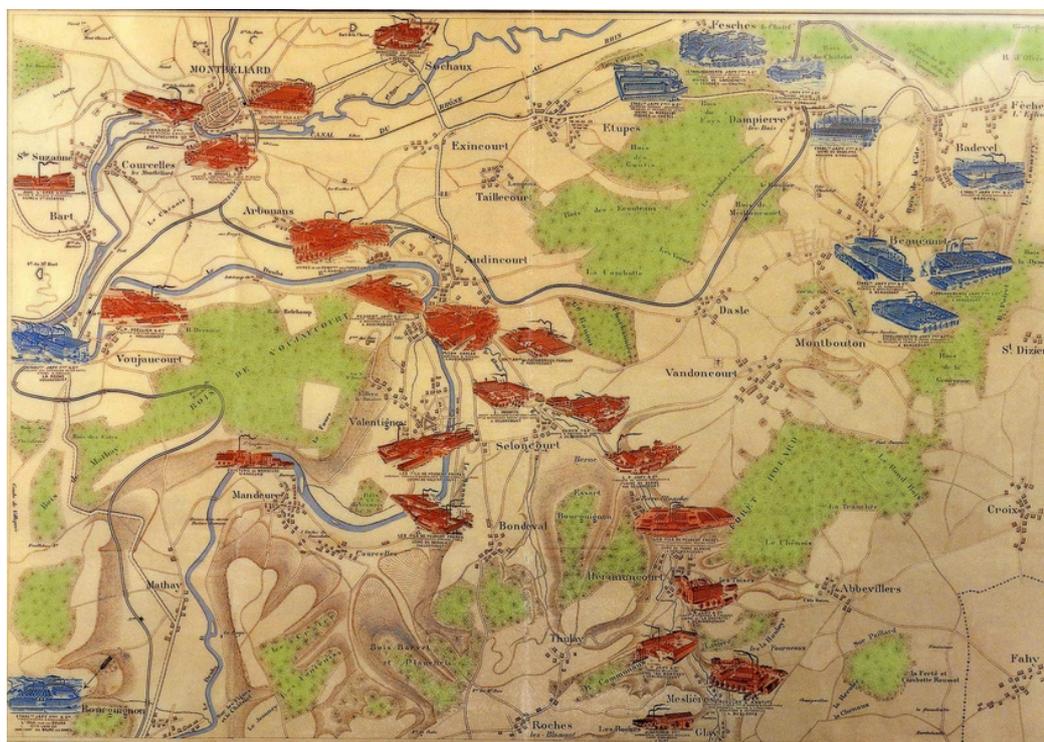
En 1889, la famille Peugeot fournit du travail à 2 000 personnes, réparti sur trois sites (Hé-

rimoncourt, Valentigney et Beaulieu/Mandeure). La première usine automobile ouvre à Audincourt en 1897.

A l'orée du XX<sup>ème</sup> siècle, l'impact de l'industrie est significatif dans le territoire montbéliardais. Les fabriques et usines se répartissent dans une dizaine de communes : Valentigney, Mandeure, Audincourt, Hérimoncourt, Sochaux, Seloncourt, Vieux-Charmont, Badevel, sur un rayon de 10 kilomètres autour de Montbéliard.

Figure 10

Carte de l'industrialisation dans le Pays de Montbéliard à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle



Montbéliard n'est pas en reste. L'accueil de certains Optants va profiter à la ville grâce à l'apport de richesses et de savoir-faire permettant notamment l'installation de l'entreprise de tissage Bourquart qui enrichit le tissu industriel local déjà florissant.

A la demande des industriels les plus puissants (Japy et Peugeot en particulier), un réseau de tramway est tracé en 1887 ; le Tramway de la Vallée d'Hérimoncourt (TVH). Il est destiné à relier les usines entre elles, à se connecter au réseau de chemin de fer et au canal Rhin-Rhône, à acheminer les ouvriers aux lieux de

travail et assurer le transport de matériaux pour le bon fonctionnement des unités de production. Les vingt kilomètres de rails sont centrés à cinq kilomètres de Montbéliard, sur la commune d'Audincourt. Elle sert de rotule entre les vallées du Sud (Hérimoncourt et Beaulieu/Mandeure) et la gare de Montbéliard au Nord, via la commune de Sochaux. Ce petit réseau de transport de fret et de travailleurs ne fonctionnera que quarante cinq ans (de 1887 à 1932), mais il a transporté 450 000 voyageurs et 135 000 tonnes de marchandises durant la seule année 1915 !

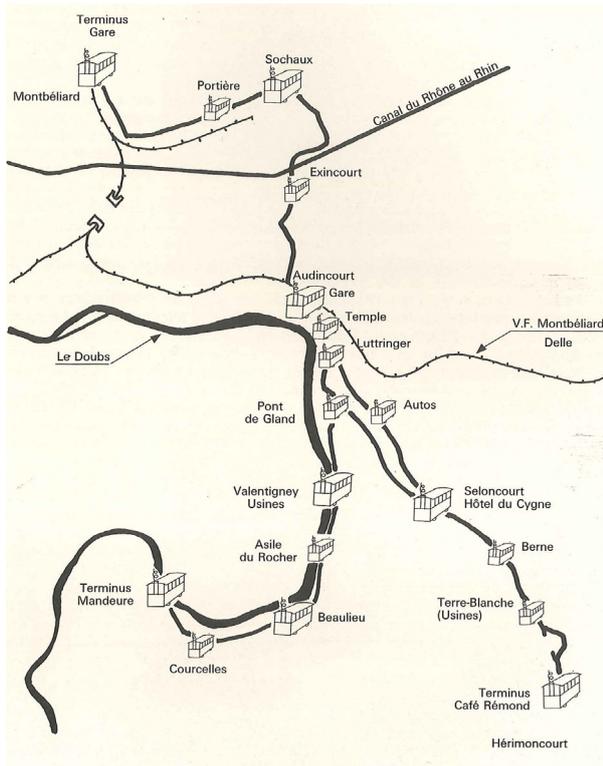


Figure 11

Plan du Tramway de la Vallée d'Hérimoncourt

Le TVH est surtout un indicateur territorial qui révèle et renforce le réseau multipolaire en germe, tant au niveau urbain qu'industriel au début du XX<sup>ème</sup> siècle dans le pays de Montbéliard.

La dispersion industrielle et démographique (moins d'un quart des habitants du futur Pays de Montbéliard habitent à Montbéliard, soit 10 000 sur 44 000) relativise considérablement le poids de Montbéliard par rapport aux autres villes. Mais c'est surtout Audincourt qui, par son fonctionnement autonome et son rayonnement sur les communes des vallées du Sud, ne subit pas de dépendance vis-à-vis de Montbéliard.

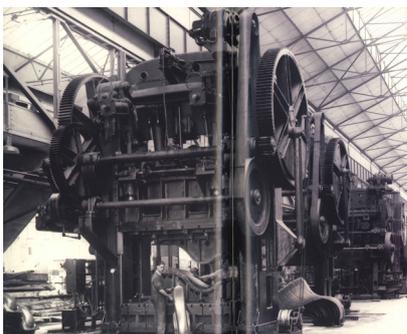
## Un nouveau centre ; Peugeot-Sochaux

En 1912, l'entreprise Peugeot décide de s'installer dans la plaine marécageuse de la Vouaivre, au bord de la route nationale qui relie Montbéliard et le village de Sochaux. Le site offre des possibilités d'extensions importantes dans un territoire souvent contraint par l'étroitesse des vallées. La nouvelle usine de l'univers Peugeot est destinée à être un

des cinq espaces de production de la jeune « société anonyme des automobiles et cycles Peugeot ». A cette date existent déjà les usines d'Audincourt, Beaulieu et Valentigney, mais aussi celle de Lille. Elle doit produire des camions et la moitié de la production française sortira de ses murs avant même son second anniversaire !

Figures 12 et 13

Ci-contre : Usine Peugeot de Sochaux en 1930, au bord de la route reliant Sochaux à Montbéliard (au fond)  
Ci-dessous : les presses de l'emboutissage en 1933



L'entre deux guerres est une époque de croissance considérable pour l'usine de Sochaux qui s'adjoit de nouveaux bâtiments. Sa puissance de production évolue grâce au taylorisme imposé par Ernest Mattern (1880-1952, directeur général technique des usines Peugeot à Sochaux). L'usine de production automobile de Sochaux devient rapidement le centre industriel majeur du royaume de la famille Peugeot. Les autres usines des environs s'orga-

nisant peu à peu pour soutenir la cadence dictée par le cœur industriel régional. La Seconde Guerre mondiale et l'occupation allemande vont mêler aussi bien des histoires de collaboration vichyste et de sabotages pour contrer l'effort de guerre de l'Axe. Le bombardement Allié de la ville de Sochaux, en juillet 1943, ratant la cible industrielle, souligne déjà l'importance majeure que prend l'usine au sein du territoire.

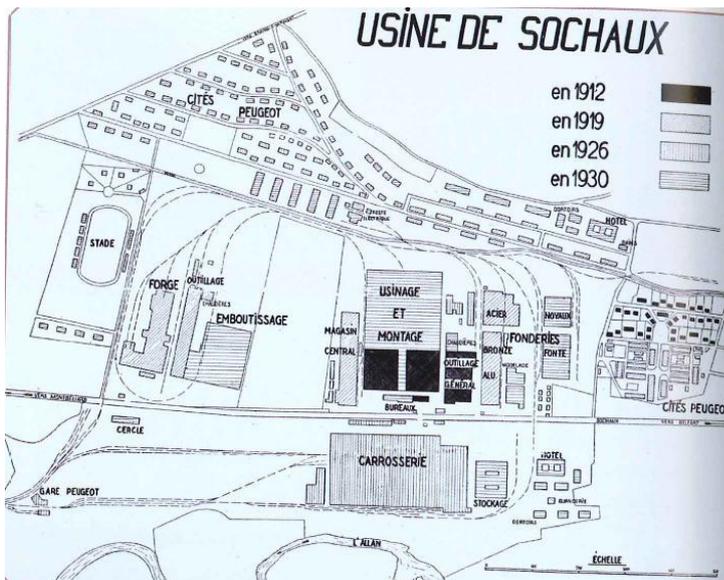


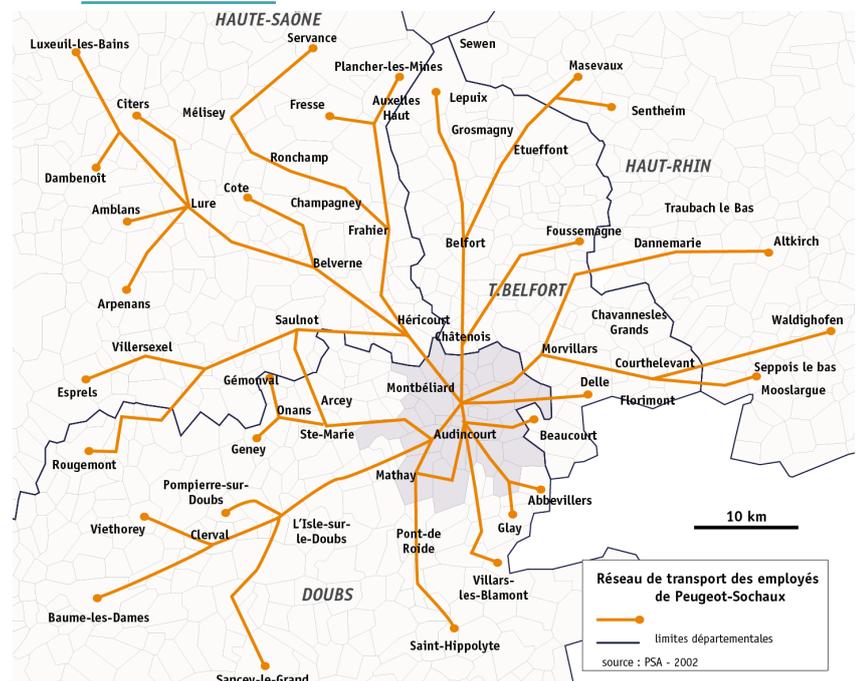
Figure 14  
Evolution de l'usine entre  
1912 et 1930



Figure 15  
Ouvrier sur une chaîne  
de Peugeot en 1920

Après la Seconde Guerre mondiale, l'usine de Sochaux triple sa surface en vingt ans. Elle devient alors la plus grande usine d'Europe. Son impact régional est de plus en plus important puisqu'elle devient le centre d'emploi principal de toute la région. Peugeot-Sochaux s'affirme comme le métronome qui rythme la vie économique et sociale à plusieurs dizaines de kilomètres des chaînes de production. Même les villages éloignés adaptent leurs activités en fonction des tournées des cars de ramassage prévus par l'entreprise suivant les horaires des salariés. En 1970, 13 500 ouvriers sont quotidiennement transportés en cars vers Peugeot depuis le Doubs, la Haute-Saône, le Territoire de Belfort, mais aussi le Jura, les Vosges et le Haut-Rhin !

Figure 16  
Réseau des cars  
Peugeot en 2002



**Répartition du personnel Automobiles Peugeot dans les communes  
comptant au moins 50 salariés (1979)**

<b>DOUBS :</b>			
ABBEVILLERS	55	GRAND-CHARMONT	1 890
AÏBRE	76	HÉRIMONCOURT	78
ALLANJOIE	137	L'ISLE-SUR-LE-DOUBS	307
ARBOUANS	129	LONGEVILLE	72
ARCEY	230	LOUBRES	131
AUDINCOURT	3 873	MANDEURE	202
BADEVEL	89	MATHAY	86
BART	345	MÉDIÈRE	49
BAUME-LES-DAMES	87	MONTBÉLIARD	5 417
BAVANS	869	MONTENOIS	153
BERCHE	76	NEMMAY	379
BETHONCOURT	2 351	PONT-DE-ROIIDE	102
CLERVAL	70	PRÉSENTEVILLERS	113
COLOMBIERS-FONTAINE	105	RANG	74
COURCELLES	188	SAINT-HIPPOLYTE	58
DAMBERNOIS	59	SAINTE-MARIE	149
DAMPIÈRE-LES-BOIS	219	SAINTE-SUZANNE	185
DAMPPIÈRE-SUR-LE-DOUBS	74	SÉLONCOURT	403
DASLE	115	SOCHAUX	1 762
DESANDANS	69	TAILLECOURT	99
DUNB	101	VALENTIGNY	1 880
ÉTOUVANS	139	VANDONCOURT	53
ÉTUPES	863	VIÈUX-CHARMONT	638
EXINCOURT	790	VOUJEAUCOURT	542
FÈSCHES-LE-CHÂTEL	258		
<b>HAUTE-SAÔNE :</b>			
ATHESANS	56	HÉRICOURT	1 186
BREVILLIERS	100	LOMONT	77
BUSSUREL	88	LURE	272
CHAGEY	90	LUXEUIL-LES-BAINS	73
CHAMPAGNEY	216	LUZE	86
CHAMPEY	100	LYOFFANS	63
CHENEBIER	61	MELISEY	71
CLAIRREGOUTTE	65	MOFFANS	68
COURCHATON	64	PLANCHER-BAS	66
COUTHENANS	159	RONCHAMP	145
ECHENANS	79	ROYE	71
FAYMONT	43	SAULNOT	52
FRESSE	51	TRÉDINS	67
FROTEY-LES-LURE	58	VILLERSEXEL	59
GRANGES-LE-BOURG	50	VYANS	80
<b>TERRITOIRE DE BELFORT :</b>			
BAVILLERS	65	GIROMAGNY	148
BEAUCOURT	327	GRANDVILLARS	90
BELFORT	1 534	MÉZIRÉ	179
BOURBONE	69	MONTREUX-CHÂTEAUX	55
CHÂTENOIS-LES-FORGES	480	MORVILLARS	69
DANJOUTIN	181	OFFEMONT	118
DELLE	231	TRÉVENANS	167
DORANS	56	VALDOIE	98
FÈCHE-L'ÉGLISE	82		



L'ensemble du territoire se met au diapason de la vie industrielle sochalienne. L'usine devient le centre unique du pays. On va à Peugeot-Sochaux, pas à Montbéliard. La Fonderie, les Forges, la Mécanique, la Carrosserie, la Peinture, l'Emboutissage... absorbent les vagues de flux matériels et humains. La vie sociale se développe aux portières (entrées des usines) du site. La ville de Sochaux profite du dynamisme industriel, dépassant les 7 000 habitants et construisant plusieurs équipements (salle de spectacle MALS par exemple), témoignant de sa vitalité. A l'intérieur même



**Figure 17**  
*Travailleurs Peugeot par communes d'origines en 1979*

**Figure 18**  
*Sortie d'usine des cars de transport Peugeot*



**Figure 19**  
*Cercle Hotel*

**Figure 20**  
*Portière Est (côté Sochaux) de l'usine Peugeot*

du site, le Cercle Hôtel (1928) capte une partie des expressions de sociabilité des cadres avec sa piscine, ses cours de tennis, son mini golfe,...

Mais comme le vivier de main-d'œuvre locale s'assèche, l'usine lance dans les années 1950 un vaste programme d'importation d'ouvriers, tant français qu'étrangers. A la première couronne de cités ouvrières bordant l'usine se rajoutent des villages de préfabriqués sur les pentes de la colline Lachaux, des hôtels pour ouvriers célibataires,...



Figure 21

Montage sur la chaîne de la 403



Figure 22

La 203, la voiture qui a relancé Peugeot-Sochaux

Mais c'est surtout l'avènement de la 203 (685 000 modèles fabriqués entre 1947 et 1960), période d'explosion de la croissance de production automobile et de logements. Les différents modèles successifs rencontrent un succès français et international qui propulse la « marque au lion » sur les podiums européens des plus grands constructeurs automobiles.

Le territoire du Pays de Montbéliard change totalement de forme. Des quartiers entiers sont créés pour loger l'afflux massif d'ouvriers servant dans l'usine de Sochaux, ses consœurs du territoire et tout le réseau de sous-traitance. L'explosion démographique considérable est vitale pour répondre aux besoins de l'usine.

Les infrastructures du Pays de Montbéliard s'adaptent rapidement aux besoins constants imposés par la cadence élevée de production : « Peugeot Land » prend forme peu à peu. Les formes industrielles, qui ont inspiré le mouvement des modernes, s'étendent à l'ensemble du territoire. Outre la standardisation des logements qui permettent de répondre rapidement aux besoins croissants, les infrastructures routières sont élargies pour s'adapter aux flux dantesques qui approvisionnent le cœur du territoire en hommes et en matériaux afin de répondre au but ultime de la région : « sortir des voitures ». Un système de rocade constitué d'une autoroute au Sud et d'un boulevard encadre l'usine. Il est le point central à partir duquel toutes les voies majeures du territoire s'organisent.

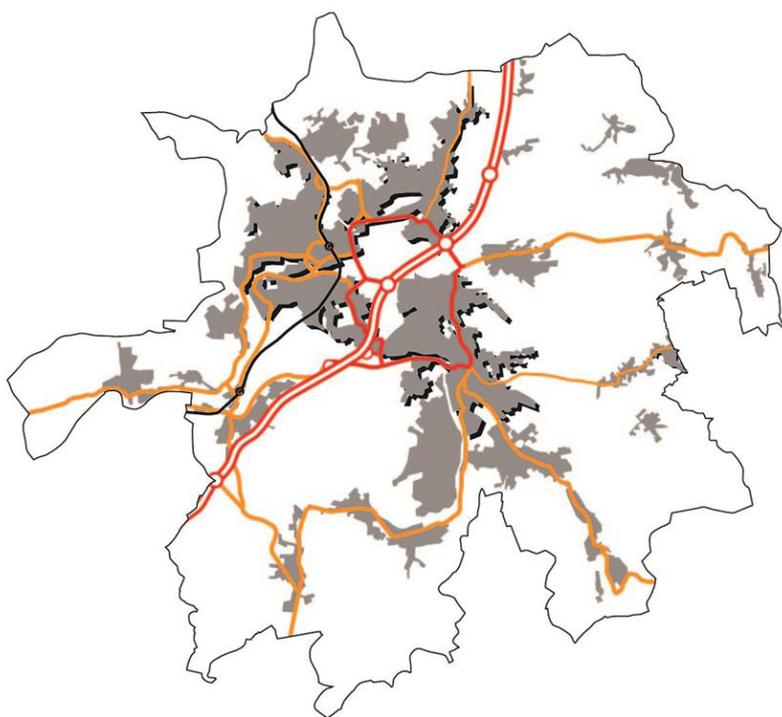


Figure 23

Carte du réseau routier centré autour de l'usine Peugeot

L'usine de Sochaux est incontestablement devenue le centre de l'agglomération, Montbéliard étant reléguée au second plan. Peugeot a alors bâti une ville dans la ville pour 40 000 travailleurs qui occupe 240 hectares, soit six fois plus que le centre intra-muros montbéliardais (40 hectares). S'additionnent à la fonction production plusieurs services associés à la vie de l'usine et de ses ouvriers, des dizaines de kilomètres de routes, son propre système de chemin de fer,...

Figure 24

Rapport entre les dimensions urbaines et industrielles : comparaison entre le centre-ville de Montbéliard et des bâtiments de l'usine Peugeot-Sochaux

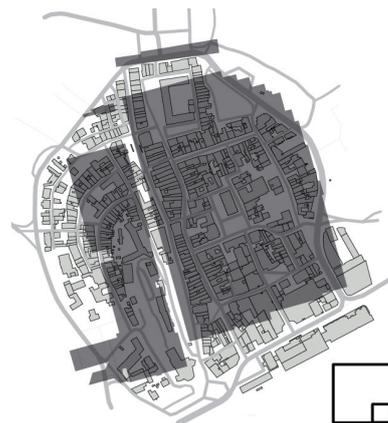


Figure 25

Aspect massif de l'usine Peugeot. Montbéliard (à gauche) et Sochaux (à droite)



Parallèlement, Peugeot a contribué à bâtir la ville hors de l'usine. En plus d'en être le cœur, Peugeot est devenue le poumon d'un vaste territoire. Les habitants travaillent pour Peugeot, mangent Peugeot via le réseau de magasin Ravi, habitent dans les logements Peugeot, se détendent Peugeot grâce aux différents équipements de loisirs de l'entreprise...

Vue de l'extérieur de la Franche-Comté, la région de Montbéliard existe, mais uniquement par ses deux fleurons, l'usine et le Football Club de Sochaux. Et c'est Sochaux qui est associé à ces deux symboles, bourg de 400 habitants sans histoire devenue ville en quelques années seulement... délaissant Montbéliard l'historique.

Figures 26 et 27

Ravi :  
Magasins  
d'alimentation  
Peugeot





PEUGEOT

Figure 28

*Le lion de Peugeot  
allie résistance, rapidité  
et souplesse*



Figure 29

*Stade Bonal  
du FC Sochaux,  
le club de Peugeot*

## Conclusion

L'histoire politique, religieuse et économique a bâti un territoire complexe dans le Nord de la région Franche-Comté. Les successions moyenâgeuses ont séparé Belfort de Montbéliard. Leurs trajectoires seront dorénavant différentes, voire en opposition. Le dualisme exacerbé, malgré la proximité géographique, va rapidement se transformer en concurrence impitoyable. Cette séparation de destin est sanctionnée par une distinction administrative et l'exacerbation d'un chauvinisme communal qui porte encore préjudice dans la conception de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard.

Au sein même de l'îlot protestant montbéliardais, la multiplication des pôles se dessine peu à peu avec le développement de l'artisanat, puis de l'industrie le long des rivières. Malgré son importance, la ville de Montbéliard ne parvient pas à s'imposer comme la centralité indiscutable. Les petits pôles industrio-villageois contestent dès le XVIII<sup>ème</sup> siècle la position dominante héritée de Montbéliard. Audincourt va même peu à peu s'affirmer comme l'autre composante de la centralité de l'agglomération grâce à son poids industriel croissant et sa position nodale dans le réseau de tramway. Le Pays de Montbéliard a donc déjà tourné la page du monocentrisme christallérien. Le territoire est résolument polynucléaire.

Ce dernier va cependant se transformer radicalement au XX<sup>ème</sup> siècle avec l'explosion du développement de l'automobile. L'usine Peugeot-Sochaux va progressivement devenir LE centre incontesté du territoire, d'une manière unique en France. A tel point que l'agglomération montbéliardaise va se mettre au service du système productif de Peugeot. Elle est façonnée par et pour l'industrie, organisée de manière compacte autour de la plus grande usine européenne. Montbéliard et Audincourt s'effacent face à l'impact urbain, politique, économique, social et culturel imprimé par la « firme au Lion ».

La multiplication des noyaux urbains qui dessinait la forme multipolaire de l'agglomération de Montbéliard se trouve alors supplantée par l'écrasante domination d'un seul et unique centre : l'usine Sochaux-Peugeot.

« La ville est inventée par Peugeot : Sochaux, comme le dit le titre d'un catalogue des années 1930, c'est le «don de Peugeot» ». (LAMARD, 2007)

# L'influence du modernisme dans un territoire industriel

La période après guerre place la France dans une dynamique de croissance généralisée. Il faut même faire appel à la main d'œuvre étrangère pour pallier l'écart entre le rythme rapide de développement économique et celui, plus lent, de la croissance démographique. Comme vu précédemment, c'est le mouvement moderne d'architecture et d'urbanisme qui s'impose dans le paysage urbain français. L'agglomération de Montbéliard va être un des espaces privilégiés pour une démonstration pratique grandeur nature de la charte d'Athènes. Les conditions sont réunies pour permettre au territoire de s'imprégner des théories corbuséennes ; il est dominé par une entreprise industrielle fordiste qui a besoin d'un territoire rationnel, performant et efficace pour assurer ses rendements productifs.

Un axe Nord-Sud d'urbanisation va s'intensifier, propulsant la ville de Montbéliard à la tête du réseau de villes. Au Nord et au Sud sont pressenties deux centralités secondaires pour soutenir la ville centre et accompagner la croissance démographique soutenue.

La fin des Trente Glorieuses marque parallèlement l'apogée, puis le déclin de l'impact territorial de la firme Peugeot. La réorganisation du site de production et son passage au toyotisme va provoquer l'effondrement de « Peugeotland ».

## Politique de zonage

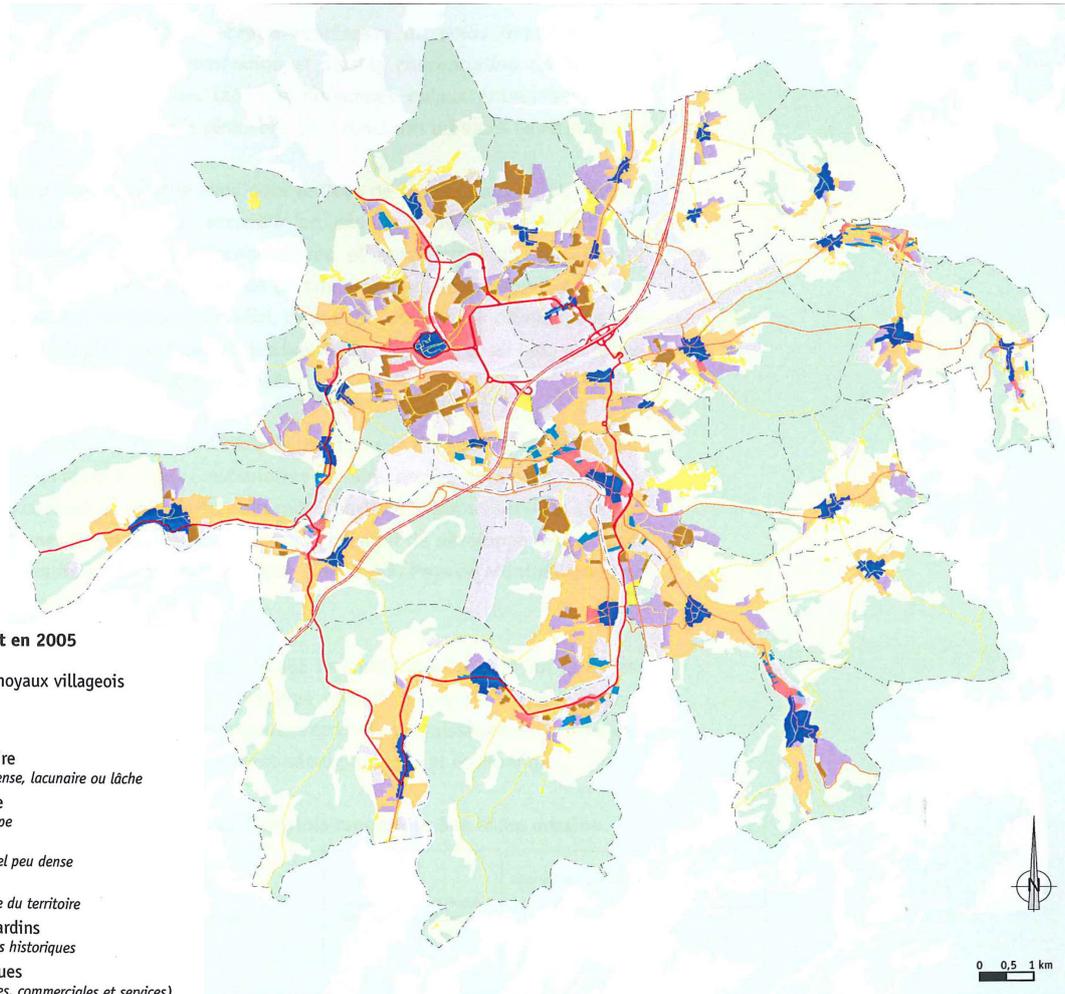
La théorie du mouvement moderne propose une structuration du territoire en zones distinctes, répartissant les quatre fonctions habiter, travailler, se récréer et se déplacer. Le zonage ne peut être efficace à l'unique condition de pouvoir se déplacer rapidement d'une zone à l'autre grâce à un réseau viaire développé pour l'automobile.

Dans le Pays de Montbéliard, un réseau d'infrastructures routières performant va être mis en place pour assurer les flux de personnes et des biens dans l'ensemble du territoire, et leurs échanges avec l'extérieur. L'Autoroute 36 est tracée pour favoriser le fonctionnement industriel de l'usine de Sochaux et relier les unités industrielles et urbaines de la Franche-Comté avec l'Alsace et la Bourgogne. Elle va devenir rapidement l'ossature de l'agglomération qui s'organise de part et d'autre. Le reste du réseau, qui se raccorde aux six échangeurs autoroutiers, est élargi, dévelop-

pé, rallongé pour faciliter l'utilisation du produit de base de la théorie moderne et celui de l'entreprise Peugeot : l'automobile. L'épaisseur de l'infrastructure autoroutière est doublée et disséminée partout dans le territoire. Le tramway, démantelé en 1932, n'aurait pas fait le poids face à la puissance du raz-de-marée de l'automobile. Les boulevards sont tracés autour de l'usine tandis que de vastes étendues vierges sont connectées pour préparer l'extension massive de l'urbanisation qui va s'opérer. Même la rivière qui ceinture le centre-ville de Montbéliard est enterrée pour laisser place à une voirie imposante.

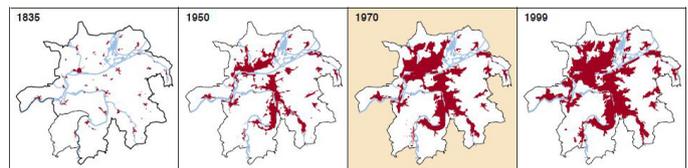
Ce maillage efficient permet un développement rapide de l'agglomération selon les méthodes modernes. Le territoire montbéliardais va progressivement devenir un puzzle d'espaces monofonctionnels juxtaposés aux formes standardisées.

**Figure 30**  
Patchwork urbain  
en 2005  
issue notamment des  
politiques urbaines  
modernes



Dans un premier temps, il faut construire des logements. Les cités jardins des années 1930 associées aux cités ouvrières Peugeot ne suffisent pas à proposer une offre suffisante en logements. « Le recrutement du personnel devient de plus en plus difficile et la construction de maisons ouvrières est indispensable » s'alarment certains dirigeants dès 1924 (LAMARD, 2007). Entre 1955 et 1978, près de 16 000 unités d'habitations vont être superposées dans les barres et tours des quartiers de grands ensembles. En effet, pour loger les employés Peugeot, il faut construire rapidement un grand nombre de logements sur des terrains à bas prix des plateaux. Les quartiers de la Chiffogne (1955) et la Petite Hollande (1968) à Montbéliard, le Montanot (1962) et les Champs Montants (1968) à Audincourt, les Buis (1960) à Valentigney, Champvallion (1958) à Bethoncourt,... sont clairsemés dans l'ensemble de l'agglomération, à l'écart des noyaux urbains. La fonction « habiter » est aussi développée dans d'autres espaces

monofonctionnels aux formes architecturales elles aussi standardisées : les lotissements de pavillons individuels. Les vides des vallées sont ainsi comblés. Les villes et les villages grossissent et s'étalent sur les espaces naturels, agricoles ou forestiers. L'étalement urbain, permis par les grandes infrastructures et l'accessibilité routière, est alimenté par la recherche de campagne et de cadre de vie agréable.



**Figures 31 et 32**

Evolution de  
l'étalement urbain  
dans le Pays  
de Montbéliard  
(ci-dessus) et  
construction du  
quartier de  
Champvallion  
(ci-contre)



La fonction « travailler » s'organise essentiellement en zones d'activités (industrielles) à proximité du poumon économique régional (PSA-Sochaux) et de l'A36. Un bandeau d'activités économiques s'étire le long du canal Rhin-Rhône, depuis le centre de Montbéliard jusqu'à Technoland et sur les rives du Doubs à Audincourt.

D'autres zones spécialisées dans la fonction « consommer » sont aménagées à proximité des axes importants pour profiter de la meilleure accessibilité. Le Pied des Gouttes en devient rapidement la locomotive bénéficiant d'un large espace de commerces et de parkings à quelques encablures d'un échangeur autoroutier.

La politique moderniste de zonage entre les quartiers d'habitat, les zones industrielles et les zones commerciales est parfaitement appliquée. Le pays de Montbéliard devient peu à peu un patchwork d'espaces spécialisés et assemblés les uns aux autres par le seul réseau routier. Ce dernier est structuré par l'autoroute, épine dorsale qui traverse l'agglomération en son centre. En conséquence, la partie Nord de l'agglomération n'est plus seu-

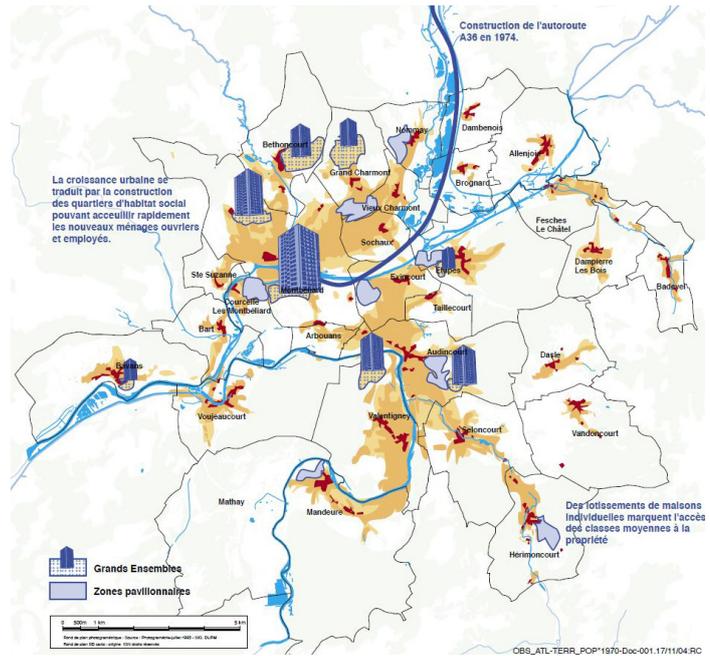
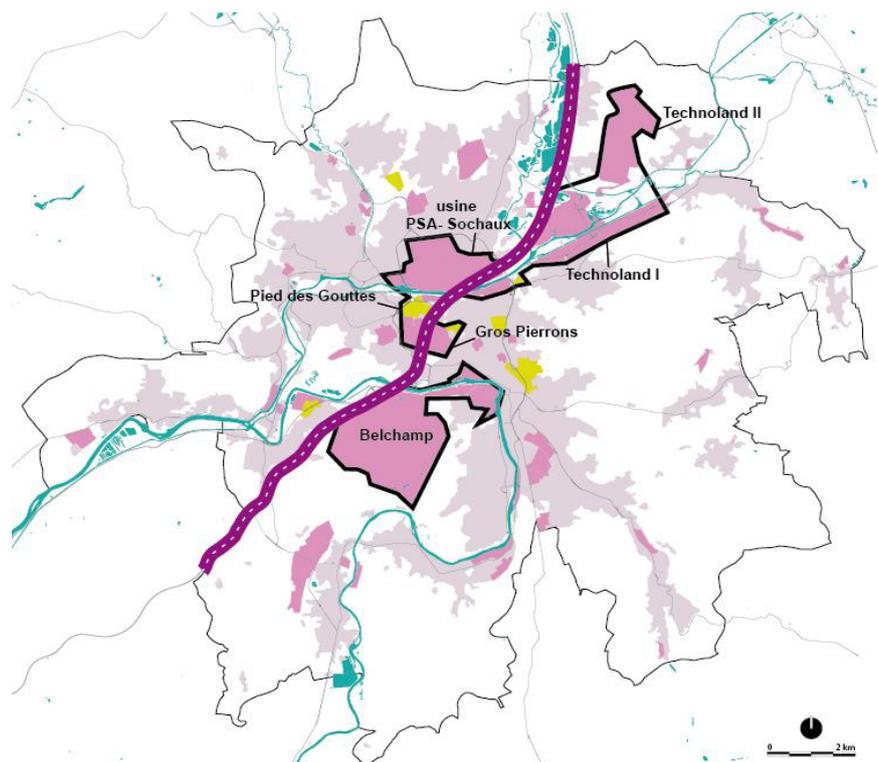


Figure 33

Répartition des grands ensembles et des lotissements dans l'agglomération de Montbéliard

lement séparée du Sud par le relief, mais surtout par une épaisse frange commerciale et industrielle établie de part et d'autre de l'autoroute, dont les éléments les plus significatifs sont Technoland, Peugeot-Sochaux, le Pied des Gouttes et le centre d'essais techniques de Belchamp. La politique de zonage a aggravé la fracture Nord-Sud.

Figure 34  
Le « Bandeau économique » autour de l'A36 qui fragmente l'agglomération en deux parties distinctes



## Réorganisation spatiale : un centre bicéphale et deux centralités secondaires

Le brusque développement du territoire urbain de la région de Montbéliard entraîne rapidement une volonté d'organisation de l'agglomération. Le District Urbain du Pays de Montbéliard est mis en place en 1959 (3<sup>ème</sup> en France) pour pallier les premières nécessités de mutualisation intercommunale dans différents secteurs : la gestion de l'eau, l'assainissement et le transport.

Dans les années 1970, le District Urbain du Pays de Montbéliard envisage de doubler sa population avant 2010 ! Il prépare un Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (SDAU) pour planifier l'aménagement de long terme. Mais malgré de nombreux ajustements, le SDAU ne sera jamais voté et mis en œuvre. Cependant, plusieurs propositions vont tout de même être adoptées hors du cadre du document.

Dans son plan d'aménagement, l'agglomération établit une organisation autour de quatre « centre principaux » : Montbéliard-centre, la Petite Hollande, Audincourt et le Centre Nord. « D'autre part, à l'étendue de l'agglomération est dû aussi le fait qu'il n'y a pas de Centre important comme dans une ville dense. Il en existait deux, à Montbéliard et Audincourt, qui étaient nécessaires à la desserte d'une population peu concentrée. Celle-ci étant en augmentation constante, un troisième Centre est devenu indispensable. Sa réalisation est commencée à la Petite Hollande. Il est destiné à rendre des services à l'ensemble de la population du SSAU (Schéma de Secteur d'Aménagement et d'Urbanisme) et à celle, croissante, de la ZUP. » (Rapport provisoire du Schéma de Secteur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération de Montbéliard juin 1976)

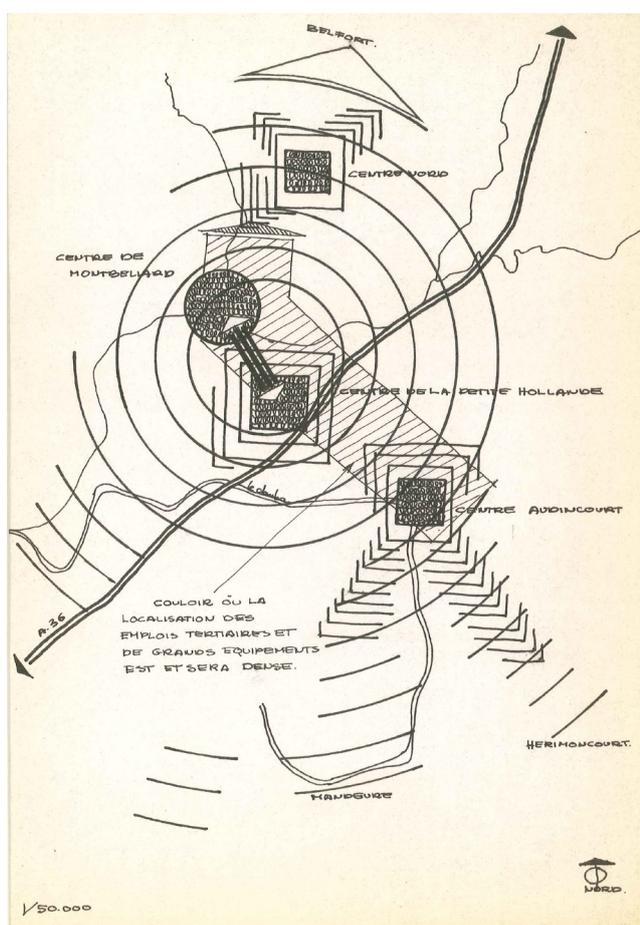


Figure 35

Organisation des quatre centralités dans l'agglomération de Montbéliard selon le SDAU

Le parti pris du rapport provisoire du SSAU est de choisir Montbéliard comme le seul centre de l'agglomération. « Malgré certaines tendances à l'éclatement des fonctions centrales, phénomène lié à l'organisation urbaine actuelle, la concentration des activités centrales reste encore relativement forte. Le Centre de Montbéliard, malgré son caractère spatial limité, est le seul Centre d'intérêt régional, exception faite de Belfort, pouvant jouer un rôle au niveau de l'aire urbaine. » (SSAU 1976). Montbéliard accueille en effet l'essentiel des fonctions centrales, des loisirs urbains et la plus grande partie des commerces rares (en plus de son rôle de centre de secteur et de quartier). En 1974, un quart des surfaces commerciales de l'agglomération se retrouvent dans le centre-ville, idem pour les bureaux administratifs, et 36 % des surfaces de bureau privés. (SSAU 1976)

« Si Montbéliard reste une petite ville, c'est pratiquement la seule qui ait un passé urbain affirmé, des paysages et des fonctions réellement urbaines » (SSAU 1976). Dans la logique du rapport, elle doit donc renforcer son attractivité en travaillant sur l'animation et la qualité urbaine.

Mais le centre de Montbéliard souffre de sa taille réduite et de soucis de congestion. En créant une centralité-bis dans le futur quartier de la Petite Hollande / Pied des Gouttes, le principe est de profiter d'opportunités foncières à bas prix pour implanter les équipements d'envergure qui ne peuvent pas trouver place dans le centre traditionnel. Ce plateau bénéficie d'une excellente situation au cœur même de l'agglomération, à proximité du vieux centre et de l'autoroute qui offre une accessibilité idéale au niveau régional.

Un quartier entier doit donc voir le jour avec près de 30 000 habitants à moyen terme, jouxtant des activités tertiaires de bureaux et d'équipements consommateurs d'espace (loisirs, sports, socioculturels, complexe hôtelier, équipements commerciaux, université,...).

Selon le SDAU, ce double ensemble doit devenir le centre d'agglomération, soutenu au nord et au sud par deux centralités secondaires. Audincourt doit continuer de polariser la partie sud de l'agglomération et le Centre Nord pour la partie Nord, à créer de toutes pièces entre les communes de Grand Charmont, Bethoncourt et Montbéliard. Leur rôle principal envisagé par le document du SDAU sera de répondre aux besoins des populations de 60 à 70 000 personnes pour chacun des deux pôles. Il est donc question d'y regrouper des services comme les lycées, les équipements sportifs et sanitaires, les centres commerciaux, l'emploi tertiaire et les activités artisanales.

L'objectif est qu'en 1990, le nouvel équilibre doit répartir les fonctions centrales en réduisant l'impact de Montbéliard centre (de 24 % à 20 %) pour faire éclore la Petite Hollande (de 5 % à 16 %). Audincourt se contentera d'une rétrogradation progressive (de 16 % à 13 %) tandis que le Centre Nord doit faire une timide apparition au sein de l'agglomération, et représenter 5 % des fonctions centrales en 1990.

Le SDAU préconise aussi une mise en réseau efficace de transports en commun en

site propre reliant les quatre centralités. Cette armature doit palier les difficultés de déplacements directement liées à la structure poly-nucléaire de l'agglomération. Ce réseau de transports en commun ne verra jamais le jour, mais le tracé envisagé sera repris lors de la rénovation complète du réseau de bus prévu avant 2020.

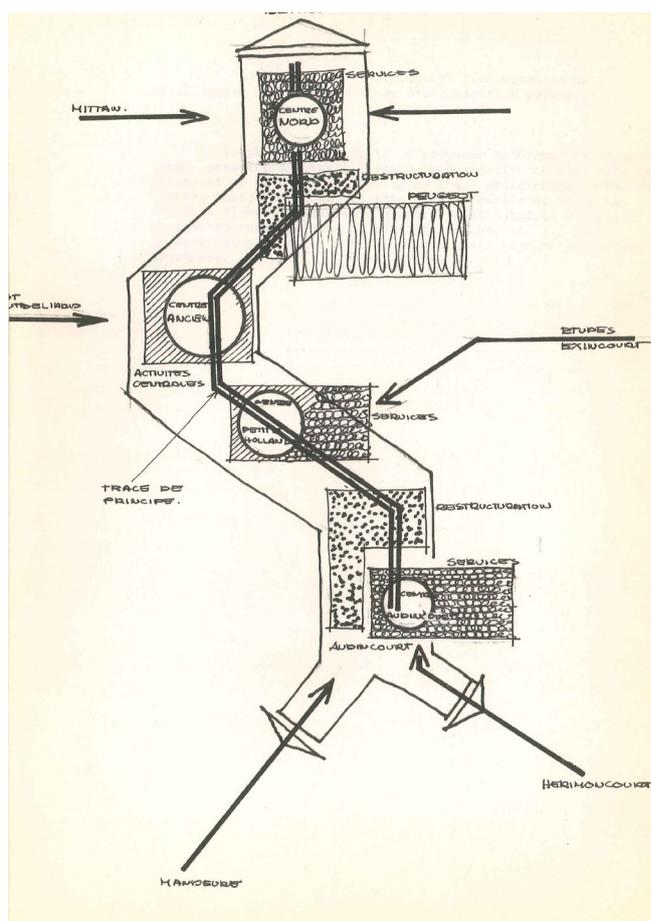


Figure 36

Organisation du réseau de transport dans l'agglomération de Montbéliard préconisée par le SDAU

L'organisation des déplacements doit cependant appuyer l'automobile dans un territoire de production de véhicules ! L'épine dorsale de l'agglomération, c'est l'autoroute. Elle traversera le District en plein centre. « Elle jouera un rôle essentiellement urbain, servira de liaison entre Belfort et Montbéliard, et permettra la desserte des différents pôles du DUPM. Quatre échangeurs sont prévus. »(1976).

Le Schéma Directeur d'Aménagement Urbain est scindé en deux, une partie concernant le District Urbain de Montbéliard, l'autre le Territoire de Belfort. Les questions d'*aire urbaine*\* s'amorcent petit à petit. Un site en témoigne particulièrement : l'Espace Médian. Localisé dans le Territoire de Belfort, à mi-chemin entre Montbéliard et Belfort, cette étendue de forêts et de champs est destinée à accueillir la ville nouvelle de la région. Défendue par

l'explosion démographique attendue dans les décennies à venir (la commission envisage 500 000 habitants à l'horizon 2010) et par la nécessité de mutualiser des services entre les deux agglomérations, l'Etat envisage la création d'une ville satellite qui deviendra le nouveau centre du territoire et règlera par-là même les problèmes de concurrence entre les deux entités historiques.

## Déclin du rôle de l'usine Peugeot

Au début des années 1970, Peugeot a bâti l'usine la plus importante d'Europe dans un territoire entièrement focalisé sur son bon fonctionnement. Le District de Montbéliard rassemble 140 000 habitants (100 000 de plus que 70 ans plus tôt), et 55 000 employés dans le secteur secondaire, soit 75 % de l'emploi !

L'économie mondiale entame cependant un tournant aux conséquences considérables sur le territoire du District Urbain du Pays de Montbéliard. Belot et Lamard (2007) expliquent que les méthodes américaines ont atteint leurs limites. Dorénavant, c'est le toyotisme japonais qui représente l'avenir de la production et Sochaux est à la traîne ; 12,4 voitures produites par personne et par an contre 18,4 au Japon. « L'outil de production et les méthodes de travail sont devenus inadaptés, impliquant un retour rapide et salvateur à un système productif à nouveau concurrentiel ». L'entreprise doit faire évoluer sa stratégie en profondeur pour s'adapter aux nouvelles lois du marché. Plus de 4 milliards d'euros vont être investis dans la reconfiguration du site de Sochaux entre 1986 et 2006 !

Comme première étape de la reconfiguration, Peugeot se recentre sur son activité automobile. Elle se désengage des rapports qu'elle entretenait avec le monde extra-industriel. Elle se libère de l'office HLM en cédant son patrimoine à Néolia. Les Ravi (magasins tenus par Peugeot) sont revendus en 1983 pour laisser place à la grande distribution. Les problèmes relatifs aux logements et au com-

merce doivent être traités indépendamment des problèmes industriels et ne plus être du ressort de l'entreprise.

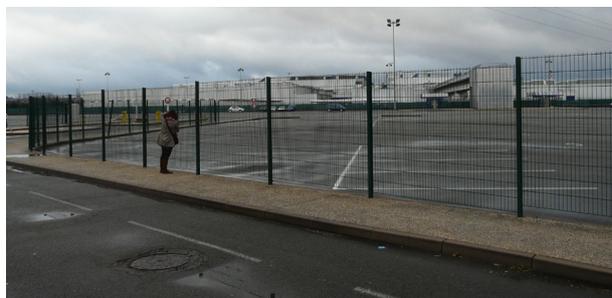
Deuxième étape de la reconfiguration : le site se réorganise spatialement et augmente considérablement son espace productif. Deux obstacles qui restreignaient le déploiement de la production de la firme privée vont sauter grâce au soutien inconditionnel et au sacrifice de la collectivité publique. Le premier, c'est la route nationale qui traverse l'usine de part en part pour relier Sochaux à Montbéliard. Surchargée par les flux de camions, de cars, de voitures, de cycles et de piétons désorganisés, elle doit être survolée par les chaînes de production pour acheminer les pièces de voitures du Nord au Sud du site. La nationale est alors privatisée en 1975, rompant le lien direct entre les deux centres-villes de Sochaux et Montbéliard. L'entreprise peut la réaménager (élargissement, grand systèmes de ronds-points pour faciliter le déplacement des camions) et optimiser son usage à sa guise. Le second obstacle est de taille : il s'agit d'une rivière. Suite aux multiples extensions, l'Allan s'est en effet retrouvé en plein cœur de la partie Sud de l'usine Peugeot-Sochaux. L'espace de parkings de voitures neuves entre la rivière et le canal représente le futur espace central de l'usine. Il faut alors dévier la rivière dans le canal Rhin-Rhône et assécher, puis combler le bras mort (1986). 80 % du prix des travaux sont pris en charge par la collectivité et l'Etat. L'entreprise a en effet commencé à utiliser l'arme redoutable du chantage écono-

mique : des subventions pour l'emploi, sinon c'est la délocalisation...

Après la privatisation et la fermeture de l'ancienne nationale, Peugeot imperméabilise



totallement son site phare. Chaque portière (entrée) dispose de barrières et une palissade enclole la totalité du site. La « ville sort de l'usine », c'est-à-dire que la quasi-totalité des services destinés aux employés disparaissent



Figures 37 et 38

*Système de cloture autour de l'usine PSA-Sochaux*

La robotisation et la restructuration des opérations, la multiplication des sites de production hors du District de Montbéliard (Mulhouse produit en 1971 la première voiture Peugeot en dehors de Sochaux), le transfert de production de sous ensembles aux équipementiers et aux sous-traitants éloignent inexorablement Peugeot-Sochaux de son âge d'or. Le site devient assembleur, et non-plus constructeur. A partir de la fin des années 1970, l'usine va perdre en moyenne 1 000 employés par an. L'effondrement du nombre de salariés touche en premier lieu les étrangers qui sont renvoyés dans leur pays. Depuis deux décennies, ce sont les intérimaires, variable d'ajustement par excellence, qui compensent les hausses de production et retombent au chômage dans les périodes creuses. Peu de contrats sont signés, les équipes vieillissent. Fortes de l'ex-

périence de mai 1968 (grève générale brisée violemment par le syndicat patronal et les CRS ; deux morts à Sochaux parmi les trois en France), les techniques managériales ont évolué pour limiter le lien social entre ouvriers. Les horaires des tournées sont multipliés. L'identité ouvrière jadis très marquée éclate et s'émiette progressivement.

L'usine se retire, se fait discrète, secrète, en plein cœur de l'agglomération. Le territoire ne vit plus au rythme de Peugeot, et les portières ne sont plus des lieux de vie. En effet, la rue centrale de Sochaux devient une impasse, un bras mort après l'amputation urbaine de la route de Montbéliard. La privatisation de la nationale et les évolutions de l'usine annoncent un lent déclin pour la ville de Sochaux (la population va baisser de 35 %).

Figures 39 et 40



*Coupure causée par la privatisation de la route nationale Sochaux-Montbéliard traversant l'usine.*

*Ci-contre : la ville de Sochaux en premier plan, l'usine PSA et Montbéliard au fond.*

*Ci-dessous : L'ancienne route de Montbéliard est interrompue par les barrières et l'usine*



Dans les années 2000, les ateliers continuent de diminuer en taille et le site se restructure vers le Sud et l'Allan. Au Nord, la frontière avec l'espace urbain est renforcée par un *no man's land* industriel constitué de nappes de stationnement presque vides, de parcelles et de bâtiments vétustes, délabrés, voire abandonnés par l'activité. L'usine des années 2010 est amaigrie et flotte dans ses habits d'autrefois.

Au même titre que les centres-villes traditionnels français, le centre industriel régional perd de son importance et de son impact social. L'image industrielle n'est plus associée à la richesse et au développement, et se retrouve dépréciée. Les années 1970 marquent la séparation de deux mondes ; la ville et l'usine... et l'extinction du centre de l'agglomération.



*Figures 41 et 42*

*Comparaison du « Triangle du Congo »  
avant guerre (gauche) et aujourd'hui (à droite) :  
la cité ouvrière a disparu et les bâtiments industriels  
au bord du Boulevard Peugeot sont en voie  
d'abandon*

## Conclusion

Les théories des modernes ont trouvé dans l'agglomération de Montbéliard un terrain d'expérimentation où le zonage s'est généralisé de façon stéréotypée. La production industrielle massive et l'explosion démographique associée ont façonné le territoire. L'autoroute achemine des flux de matériaux et de travailleurs en traversant l'agglomération en plein cœur. Afin de profiter de son accessibilité s'égrainent autour d'elle les zones commerciales et de production. Les grands ensembles et les lotissements s'organisent autour des centres-villes pour accueillir la main-d'œuvre industrielle.

Le District de Montbéliard est créé pour mutualiser l'organisation de certains services. L'agglomération au sens administratif du terme prend forme et couronne Montbéliard-centre et son nouveau quartier satellite (Petite Hollande) comme la centralité principale. Cependant, la moitié Sud de l'agglomération continue de s'organiser autour d'Audincourt, surtout depuis que le ruban autoroutier et d'activités sectionne le District en deux parties.

Concernant Peugeot, de lourds investissements sont consentis pour réorganiser le site de production et l'accompagner dans son passage au post-fordisme. L'entreprise se désinvestit de toute activité connexe pour se concentrer sur la production automobile. L'usine se renferme sur elle-même et disperse ses lieux de fabrication hors de ses murs.

# Dissémination des fonctions de centralité dans l'agglomération

La progression historique de la structuration du Pays de Montbéliard permet d'évaluer l'organisation spatiale de l'agglomération contemporaine. Ce territoire industriel hérite d'un paysage marqué par une dispersion des fonctions de centralité et l'absence de points forts polarisateurs. Le centre de Montbéliard ne parvient pas à émerger comme une centralité forte, à l'instar d'Audincourt et de la Petite Hollande. D'autres espaces rassemblent certaines fonctions de centralité, mais pas suffisamment pour dépasser le stade de polarités monofonctionnelles. Cet ensemble de polarités et de centralités s'intègre dans une agglomération distendue, discontinuée et marquée par une cohérence et une lisibilité limitées.

## Montbéliard-centre : un centre-cœur d'agglomération trop faible

Le centre-ville de Montbéliard est très nettement dissociable des autres formes urbaines de l'agglomération. Petit en taille (40 hectares) il rassemble un habitat dense organisé le long de ruelles sinueuses qui rappellent son histoire médiévale. C'est un élément d'urbanité unique dans le Pays de Montbéliard grâce à la mise en valeur des espaces publics et la série de commerces, de bars et de restaurants qui animent les rues piétonnisées.

L'accessibilité au centre-ville de Montbéliard est excellente, profitant de la proximité des infrastructures destinées au fonctionnement de l'usine de Sochaux. L'échangeur autoroutier est à moins de deux kilomètres et les boulevards sont larges, permettant l'écoulement et la redistribution des flux. La gare TER autorise à venir rapidement à Montbéliard depuis les villes importantes de la région, comme Belfort, Héricourt, l'Isle sur le Doubs et Besançon.

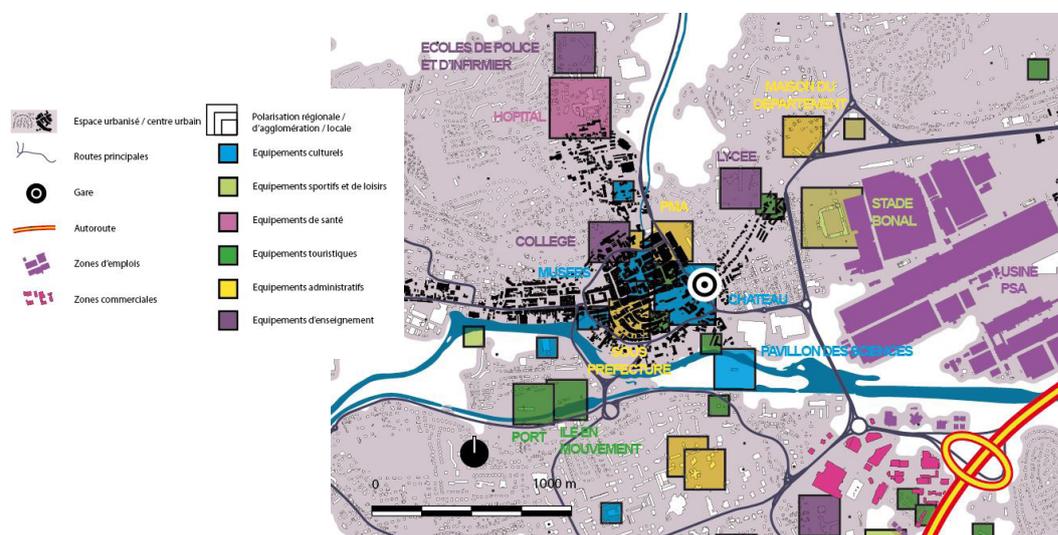


Figure 43  
Equipements  
majeurs  
de Montbéliard

Plusieurs monuments et équipements participent à l'attractivité en rassemblant des fonctions de centralité. Il y a d'abord les lieux associés aux symboles et aux représentations de l'agglomération. Outre la mairie de la commune la plus peuplée, Montbéliard compte plusieurs monuments originaux comme le Temple Saint Martin et le Château des Ducs. S'y situent aussi la sous-préfecture, le siège de Pays de Montbéliard Agglomération et

l'Agence d'Urbanisme. La médiathèque, le théâtre, le Centre Régional d'Art Contemporain (CRAC), le cinéma et le Pavillon des Sciences concourent au rayonnement culturel de la ville. L'hôtellerie et la restauration, associées aux commerces et services (alimentation, textile et équipement de la personne, nouvelles technologies, banques et assurances,...) achèvent d'installer le centre de Montbéliard dans une position polarisante au sein de l'ag-

glomération.

L'évènementiel n'est pas en reste. Le marché de Noël et ses illuminations représentent le fer de lance de l'animation locale, exerçant également une force d'attraction touristique



Figure 44  
Marché de Noël  
à Montbéliard



Figure 45  
Centre -ville  
de Montbéliard  
dont l'animation  
fait parfois défaut



Figure 46  
Château  
de Montbéliard

Cependant, la qualité intrinsèque de la centralité du centre historique de Montbéliard est pondérée par un certain nombre de facteurs.

L'exigüité spatiale « intra-boulevard » contraint la ville à disperser plusieurs équipements d'agglomération hors de son espace historique. En les établissant surtout à la Petite Hollande, ce dernier perd son statut d'incontournable et dilue son potentiel attractif. L'absence d'intensité forte est préjudiciable pour créer un écosystème dynamique d'éléments qui participeraient à la conception d'une centralité dominante. Dans ce système d'agglomération, Montbéliard-centre n'est pas un point de passage obligé. On peut parfaitement faire sans, l'éviter, l'ignorer. Dans les faits, on est la plupart du temps amené à effectuer des démarches administratives, des loisirs ou même consommer ailleurs qu'au centre-ville historique de Montbéliard.

A ce constat s'ajoute le faible pouvoir attractif du logement dans le centre historique. A l'instar des autres communes importantes de l'agglomération, le centre historique de Montbéliard perd des habitants. Plusieurs raisons sont avancées, notamment le délabrement progressif de certains logements privés ainsi que l'inadéquation de l'offre vis-à-vis de

importante (plusieurs centaines de milliers de visiteurs chaque année). D'autres manifestations rythment la vie montbéliardaise à l'instar des Estivales, série de concerts programmés dans le parc urbain du Près-La-Rose sur l'île du Mont Bart.

la demande (taille des logements, prix, état,...). De plus, le système commercial de rez-de-chaussée a parfois tendance à condamner l'unique accès aux appartements des étages. Cette liste non-exhaustive concourt à une vacance importante, supérieure à la moyenne du Pays de Montbéliard (en 2012, 15 % dans le locatif privé contre 8% dans le Pays de Montbéliard)(Diagnostic du PLH ADU, 2013).

Enfin, l'animation urbaine est encore imprégnée de la culture paternaliste protectrice développée pendant deux siècles par les grandes familles industrielles locales. Les lieux de sociabilité ferment encore prématurément, comme à l'époque où le patron souhaitait assurer la présence de ses ouvriers sur les chaînes le lendemain. Une sorte de « couvre feu » informel tombe sur la Cité des Princes entre 19 et 20 heures. Seule une poignée de restaurants et de bars résistent et poussent un peu plus loin leurs services dans la soirée. Même le marché de Noël, qui est la plus grande attraction de l'année, ferme ses échoppes avant le journal de 20 heures...

Ainsi, malgré l'histoire et la présence, même limitée, de fonctions que l'on attend traditionnellement dans un centre ancien, Montbéliard ne bénéficie pas d'une « imagibilité »

suffisante pour favoriser la lisibilité globale de l'agglomération. Selon Bourdeau – Lepage (2009), un noyau central est organisateur des relations entre les différents éléments, assurant une cohérence globale et stabilisatrice d'un territoire. La dilution et la faible intensité

des caractéristiques œuvrant à former une centralité de premier plan ne permet pas à Montbéliard d'être le centre signifiant, structurant et incontesté d'une agglomération aux pôles multiples.

## Audincourt : la centralité Sud obligée

Audincourt est la seconde ville du Pays de Montbéliard avec ses 15 000 habitants. Grâce à son développement industriel, sa position centrale au sein du réseau de tramway et sa situation géographique à l'entrée des vallées du Doubs et du Gland, Audincourt se démarque au XIX<sup>ème</sup> siècle comme le deuxième pôle urbain d'envergure de l'agglomération.

Elle rassemble aujourd'hui une offre commerciale diversifiée dans un centre-ville linéaire, continu, identifié et vécu. Plusieurs équipements justifient son rayonnement d'agglomé-

ration, à l'image de la salle des musiques actuelles du Moloco, le bowling, le centre d'éveil aux arts plastiques et à la BD, le multiplexe de cinémas... L'espace de la Filature Japy permet d'accueillir des salons, congrès, spectacles et festivals comme Rencontre et Racines. La seconde zone de grandes et moyennes surfaces commerciales du Pays de Montbéliard (après le Pied des Gouttes) rassemble 870 emplois et plus de 80 enseignes aux Arbletiers à l'Est du centre-ville. Elle jouxte le pôle d'équipement de loisirs marchands de l'Espace Lumière.

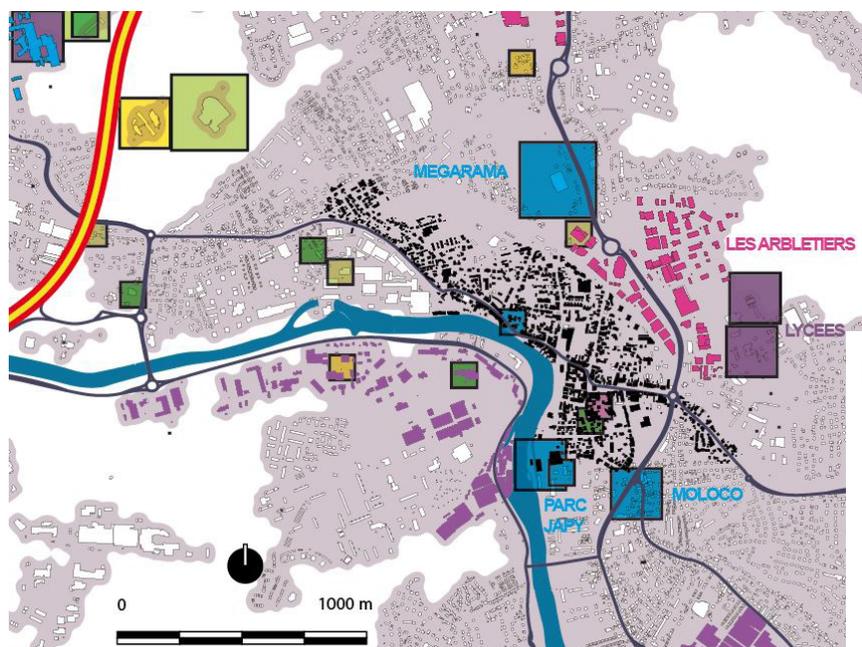


Figure 47  
Equipements majeurs d'Audincourt



Figure 48  
Centre-ville d'Audincourt



Figure 49  
Moloco salle de spectacle à Audincourt

Mais Audincourt souffre aussi de la faible attractivité urbaine de son petit centre-ville. Les équipements séparés les uns des autres ne sont pas optimisés dans une combinaison susceptible de fédérer et polariser efficacement. Le multiplexe Mégarama et le bowling sont à plus de 500 mètres du centre urbain. L'offre des Arbletters ne s'articule pas avec celle du linéaire commercial de la rue de Belfort en centre-ville.

Plusieurs ruptures naturelles (relief et rivière),

d'infrastructures (voie ferrée, voirie) et des « verrous urbains » (emprise industrielle des Forges, la Gare) gênent l'extension désirée du centre-ville. Ces coupures dans le tissu urbain enclavent et isolent l'espace central de la ville.

Audincourt s'affirme donc comme une centralité secondaire avec une aire d'influence qui s'émancipe principalement vers les deux vallées du Sud. Elle forme avec Montbéliard un système bicéphale asymétrique.

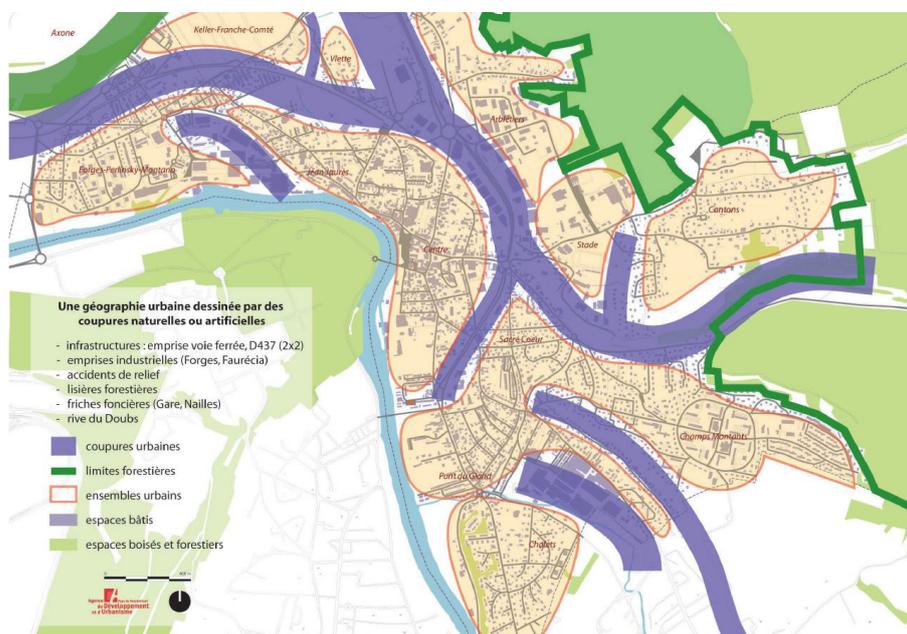


Figure 50

Coupures naturelles et artificielles à Audincourt

## La Petite Hollande : une centralité avortée

La Petite Hollande est née dans l'optique déclarée des élus et aménageurs des années 1970 de créer un centre-bis à la vieille ville engoncée de Montbéliard. Ce nouveau quartier devait fonctionner comme une ville satellite complémentaire au centre historique.

Effectivement, près d'un tiers des Montbéliardais habitent le plateau de la Petite Hollande, essentiellement dans de grands ensembles. Ils bénéficient de services de proximité (centre des Hexagones notamment) qui accorde une relative autonomie vis-à-vis de la ville basse. L'atout majeur du quartier est d'avoir pu proposer un espace disponible conséquent et à bas prix pour implanter de nombreux équipements d'envergure. Plusieurs services admi-

nistratifs de l'agglomération s'y implantent, comme le centre des impôts, la caisse des allocations familiales, le tribunal. On y retrouve aussi une clinique, une piscine, mais surtout une branche de l'université technique de Belfort-Montbéliard et son campus. La proximité de l'autoroute offre une bonne accessibilité aux différents services et équipements du quartier.

Néanmoins, à l'instar de la plupart des villes satellites, la création d'une centralité de toute pièce a échoué. Les raisons sont multiples, à commencer par la faiblesse des connexions entre la vieille ville et le quartier. Seuls deux accès routiers et une passerelle piétonne exiguë établissent un lien entre les deux entités.

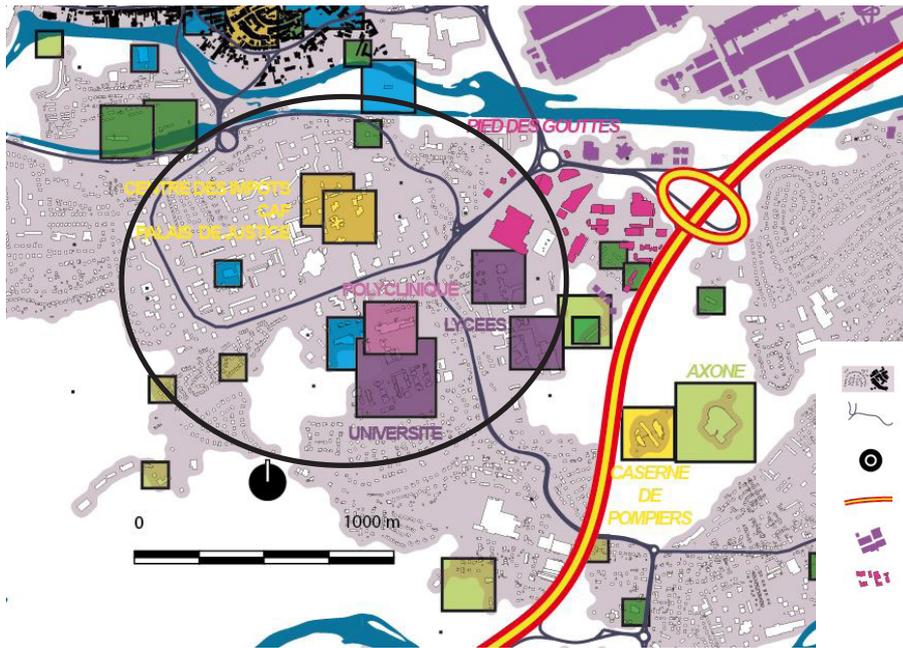


Figure 51  
Equipements  
majeurs de la  
Petite Hollande

La Petite Hollande est isolée sur son plateau.

D'autre part, le quartier reste victime de son image négative et répulsive, bien que les équipements exercent une attraction par la nature de leurs services. A la fracture spatiale s'ajoute en effet la fracture sociale. De nombreux anciens employés du secteur automobile sont partis, ainsi que les classes moyennes qui migrent vers les zones périurbaines. Reste un paysage de barres et de tours et des habitants qui ne peuvent quitter le quartier par manque de ressources financières. La ghettoïsation sociale alimente le sentiment d'exclusion des locaux et l'image négative (réelle et fantasmée) perçue de l'extérieur.

Enfin, le semis d'équipements disséminé en périphérie de quartier n'a pas permis de créer à la Petite Hollande un espace fédérateur et aux usages différenciés. L'université est par exemple complètement excentrée et coupée du reste de la ville, discrète, voire presque invisible.

La centralité nord prévue par le SDAU ne verra quant à elle jamais le jour. Elle était prévue dans les années 1970 pour un espace en forte croissance démographique. Depuis, la fin du fordisme chez Peugeot a fait disparaître ces espoirs de croissance. Le secteur Nord plafonne et se retrouve directement dans l'aire d'influence de Montbéliard. Cependant, l'idée d'un développement d'une centralité Nord n'est pas entièrement enterrée par certains élus actuels.

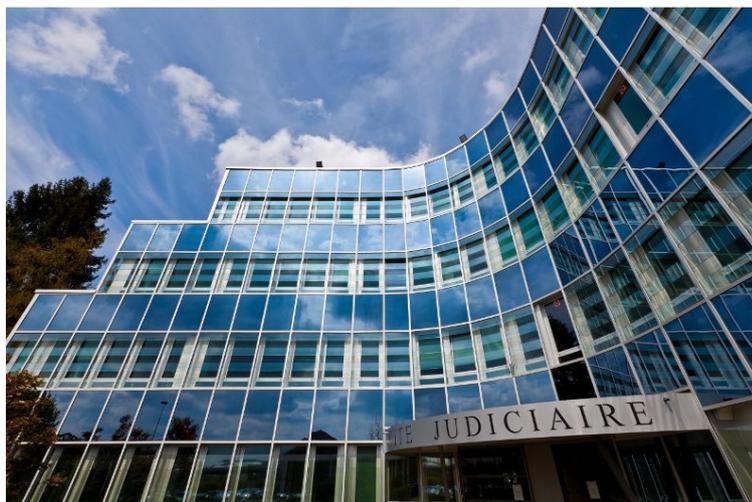


Figure 52  
Cité judiciaire  
de la  
Petite Hollande

## Les polarités monofonctionnelles

Dans l'agglomération de Montbéliard, plusieurs espaces exercent une attraction bien qu'ils soient limités à une seule fonction. Les plus importants sont l'usine PSA et son activité industrielle, la zone commerciale du Pied des Gouttes, le plateau de loisir des Gros Pierrons et les zones d'activités de Technoland I et II.

L'usine PSA, comme nous l'évoquions dans la partie précédente, ne joue plus le rôle qu'elle occupait jusque dans les années 1980, mais

elle reste pourvoyeuse de près de 11 000 emplois directs et profite d'une position centrale dans l'organisation de l'agglomération, à proximité du centre de Montbéliard et de deux échangeurs d'autoroute. Limitée aujourd'hui à sa fonction économique de constructeur automobile (recherche, développement, assemblage) elle conserve néanmoins une force symbolique (larvée) par sa taille, son histoire et son influence sur l'économie et la vie locale. Polarité strictement économique, l'usine PSA continue à donner une image au territoire.



Figure 53

Usine PSA à  
Sochaux (devant)  
et Montbéliard (arrière plan)

Principale zone de commerces de l'agglomération, le Pied des Gouttes de Montbéliard profite de la proximité d'une sortie autoroutière en plein cœur de l'agglomération. Elle rassemble 50 enseignes, notamment celles qui exigent des surfaces importantes de vente et des parkings. Aucune synergie n'existe avec un équipement de dimension culturelle ou récréative, seuls quelques res-

taurants viennent enrichir l'offre. C'est donc une zone monofonctionnelle à vocation uniquement commerciale, une polarité commerciale. On ne peut parler du Pied des Gouttes comme une centralité à part entière même si, pour certains, il est devenu un lieu de promenade et de flânerie qui concurrence le centre historique.



Figure 54  
Pied des Gouttes  
à Montbéliard

Les Gros Pierrons incarnent l'espace charnière entre le Sud et le Nord de l'agglomération, entre Audincourt et Montbéliard, en bordure de l'autoroute. Vaste et largement vide, il accueille aujourd'hui quelques équipements d'agglomération (salle de spectacle de l'Axone, pompiers,...) ponctuellement installés, posés dans les champs, sans aucune qualité urbaine. Les Gros Pierrons sont repérés comme un des espaces les plus stratégiques

de l'agglomération par les urbanistes et les aménageurs depuis une cinquantaine d'années. La présence d'une salle multi-usages de plus de 6 000 places est un atout considérable pour le Pays de Montbéliard et l'Aire urbaine en général. Mais son isolement complet du reste de la ville empêche l'Axone de créer une dynamique autour de lui et de diffuser son rayonnement vers d'autres activités compatibles. Les Gros Pierrons sont donc une polarité monofonctionnelle associée aux loisirs.



*Figure 55*  
Salle de l'Axone  
au milieu du  
plateau des  
Gros Pierrons

Technoland I et II sont d'importants espaces dédiés au développement industriel et tertiaire. Au départ destiné à l'implantation d'entreprises tertiaires pour permettre à l'agglomération de diversifier son économie, Technoland est rapidement devenu le réceptacle de la sous-traitance automobile lors de la transition post-fordiste de PSA. Malgré quelques services aux entreprises, cette zone d'activité opérationnelle depuis 1992 est lar-

gement dominée par le secteur industriel et logistique, surtout représenté par les équipementiers de Peugeot-Sochaux. Technoland et son extension (Technoland II depuis 2009) deviennent l'argument de taille pour l'implantation des entreprises dans le Pays de Montbéliard, au détriment d'autres espaces. Ainsi, Technoland est polarité monofonctionnelle d'activités tertiairo-industrielles.

*Figure 56*  
Technoland à Etupes



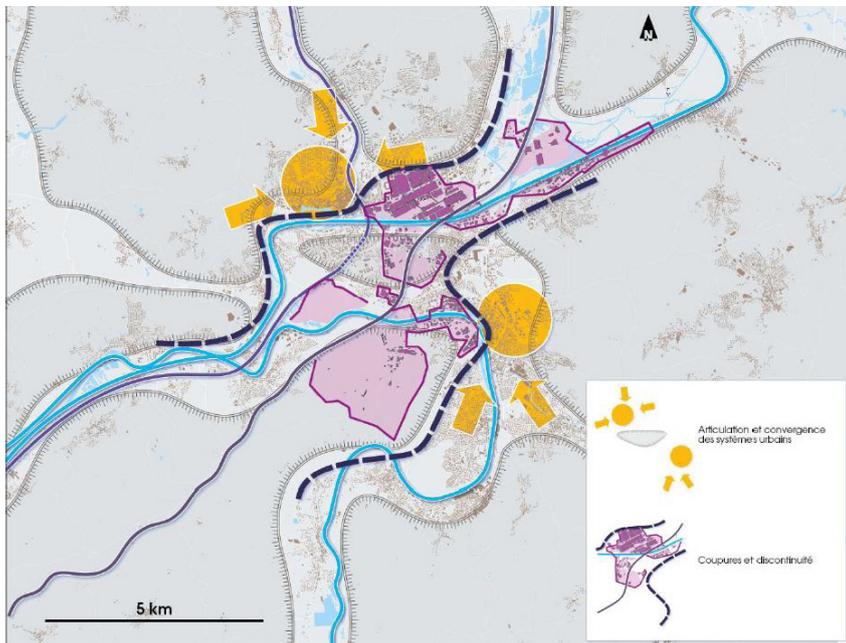
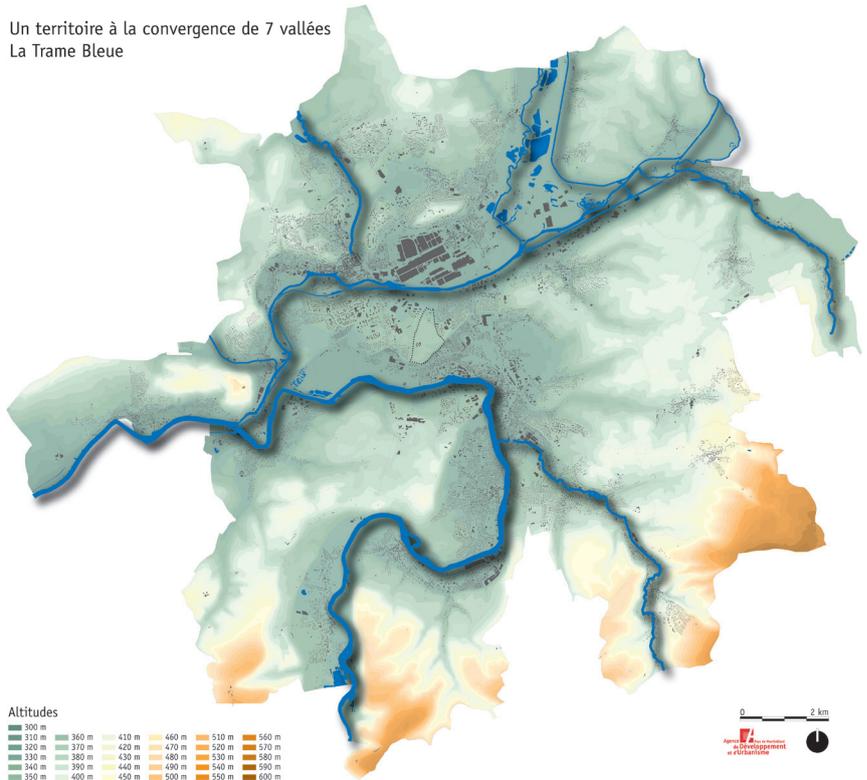
## Absence de continuité dans un tissu urbain distendu

Une particularité de l'agglomération de Montbéliard est d'être située dans un système de vallées urbanisées, séparées les unes des autres par des plateaux (urbanisés ou non) et des collines (entre les massifs des Vosges et du Jura). L'agglomération est donc segmentée par les ruptures naturelles que forment le relief, mais aussi les cours d'eau et leurs zones inondables.

Figures 57 et 58

Ci-contre : Relief et hydrographie du Pays de Montbéliard  
 Ci-dessous : relief et «Bandeau économique» autour de l'A36, qui fragmentent l'agglomération de Montbéliard

Un territoire à la convergence de 7 vallées  
 La Trame Bleue



Aux ruptures naturelles ce sont ajoutées les effets clivants de l'autoroute 36, qui achève de sectionner le Pays de Montbéliard en deux zones distinctes : le Nord montbéliardais et le Sud audincourtois. De part et d'autre de cette infrastructure routière massive (un bandeau large d'au moins 500 mètres) sont ancrées les imposantes zones monofonctionnelles, commerciales ou industrielles.

La forme d'urbanisation tentaculaire en « doigts de gants » est une juxtaposition de quartiers de grands ensembles et de lotissements individuels qui comblent les espaces séparant les centres-villageois ou urbains. La

population est disséminée, la densité résidentielle est faible, y compris dans les centres-villes (1 700 habitants au km<sup>2</sup> pour Montbéliard et Audincourt, contre 2 930 hab/km<sup>2</sup> pour Belfort).

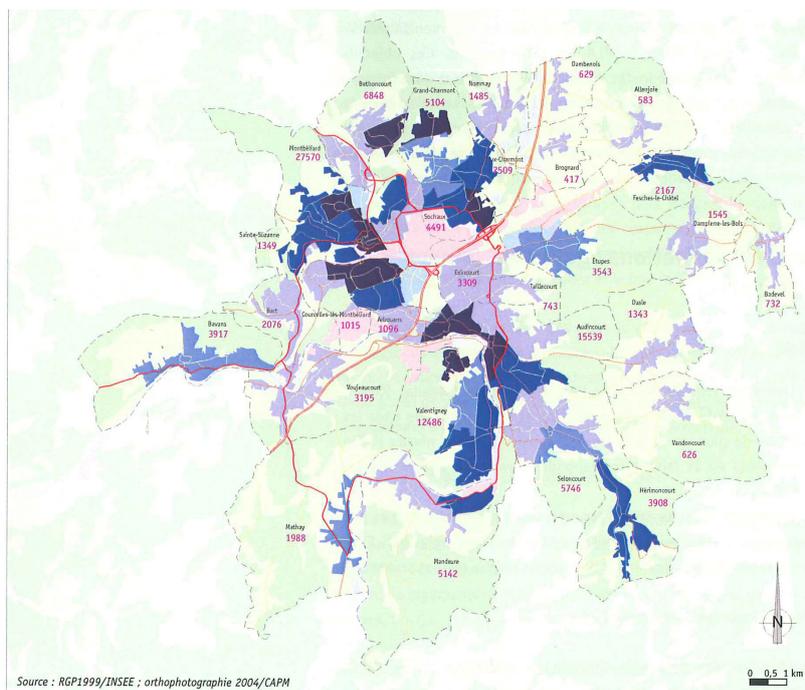


Figure 59

répartition de la densité dans le Pays de Montbéliard

Densité de population corrigées (hab/ha par quartier IRIS en 1999)

- moins de 10
- 10 à 20
- 20 à 25
- 25 à 40
- plus de 40

2076 Population communale

Espace urbain à destination d'activité (non compris dans les calculs de densité)

Espaces forestiers

Espaces agricoles et autres espaces ouverts

Depuis les années 1980 et la fin de l'âge d'or de Peugeot, l'agglomération a perdu 15 % de sa population, passant de 140 000 à moins de 120 000 habitants. Le chiffre continue de chuter dans les villes du centre de l'agglomération et si le nombre d'habitants dans le Pays de Montbéliard s'est stabilisé, c'est grâce à l'étalement urbain dans les communes périurbaines et suburbaines. Certaines villes ont le plus grand mal à maintenir un seuil d'habitants suffisant pour assurer le bon fonctionnement de certains services. C'est le cas de Bethoncourt qui a perdu la moitié de ses citoyens en 35 ans et flirte avec la barre fatidique des 5 000 habitants, ou encore de Sochaux qui est une petite ville de 4 000 habitants calibrée pour en recevoir au moins le double en terme d'équipements... vestiges d'une autre époque.

L'éloignement des villes les unes des autres provoque de nombreux problèmes. Les infrastructures (voirie et réseaux divers notamment) sont moins performantes et moins rentables dans un tissu urbain distendu que dans une agglomération plus compacte. Le développement d'un réseau de transport en commun est plus cher et moins performant.

Un élu montbéliardais explique le surcoût du réseau CTPM (Pays de Montbéliard) comparé au réseau Optymo (Agglomération de Belfort) par des distances deux fois plus importantes à effectuer !

L'automobile a été pensée comme la seule solution efficace dans un territoire construit par et pour elle. Les besoins de mobilités sont importants et se font en voiture, la part des déplacements en *modes actifs*\* est infime, mais plus élevée que le taux des déplacements par transports en commun. Bien que le réseau cyclable soit en expansion, la voiture est reine en n'admet pas vraiment de concurrence. Il n'y a souvent pas d'autres choix que de circuler en vélo sur les trottoirs pour ne pas disputer un morceau de voirie dans un combat (déséquilibré) avec l'automobile. Quant aux aménagements pour les piétons, on remarque que plusieurs carrefours et ronds-points n'ont tout simplement pas de passages appropriés...

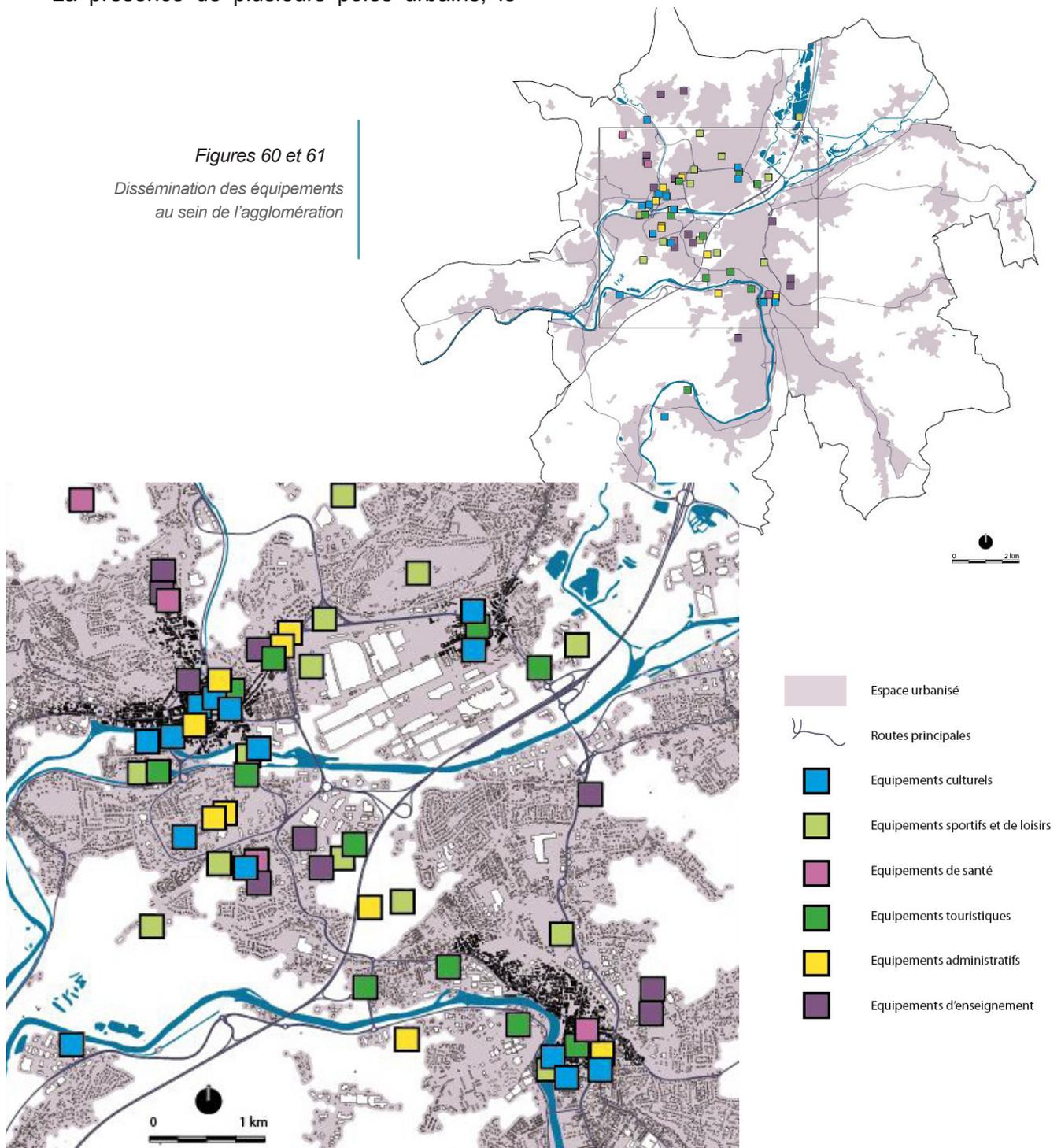
Le tissu urbain lâche et distendu et l'importance de la voirie dans le Pays de Montbéliard engendrent de nombreux espaces de faible qualité urbaine. C'est le cas notamment de

l'espace qui sépare les deux grandes villes de l'agglomération (Montbéliard et Audincourt) dont la qualité urbaine repose sur une succession de magasins de type « boîtes à chaussures », de parkings, d'espaces vides, de lotissements le tout organisé le long d'un axe routier rapide et imposant. L'axe imposant (deux fois deux voies au minimum) entre Montbéliard et Sochaux quant à lui longe les friches industrielles du site PSA sur plusieurs centaines de mètres.

faible poids relatif de Montbéliard et les choix politiques ont influé sur la dispersion et l'éclatement d'implantation des équipements de l'agglomération. Ce « partage » est plutôt perçu comme une dissémination peu maîtrisée des fonctions de centralité, sans unité ni homogénéité. En résulte un chapelet de polarités et de micro-centralités qui s'égrainent essentiellement sur l'axe Nord/Sud de l'agglomération.

La présence de plusieurs pôles urbains, le

Figures 60 et 61  
Dissémination des équipements  
au sein de l'agglomération



Comme expliqué précédemment, le territoire est largement marqué par la politique de zonage, séparant les zones monofonctionnelles les unes des autres. Cette fragmentation généralisée accouche d'un système urbain illisible et confus juxtaposant grands ensembles, lotissements, friches, industries, zones commerciales, ... Le manque de visibilité du territoire et l'absence de compréhension des points forts pénalisent le rayonnement et le poids de l'agglomération. Elle ne bénéficie pas d'une image lisible et puissante depuis l'extérieur. Pourtant, l'agglomération regorge de potentiels. L'exemple du stade Bonal est frappant ; construit il y a 13 ans pour un club reconnu dans le championnat français, l'enceinte du Football Club de Sochaux-Montbéliard adossée à l'usine Peugeot est masquée par une rangée de bâtiments. Cette

absence de mise en valeur de la plupart des équipements et lieux remarquables de l'agglomération est habituelle dans le Pays de Montbéliard.

D'autres points positifs indéniables permettent d'envisager une action pour mettre fin à la dynamique négative et révéler le territoire aux habitants et aux visiteurs. Le premier d'entre eux est la présence abondante de nature au sein de l'agglomération (70 % de la surface), ouvrant le champ des possibles en matière de valorisation de cadre de vie. Une autre force est figurée par la diversité urbaine et de choix de vie dans un territoire aux multiples visages, avec une gamme de services supérieure à des agglomérations de tailles comparables.

---

## Conclusion

Le Pays de Montbéliard polynucléaire souffre d'une dissémination patente des caractéristiques qui définissent la centralité.

Malgré la présence de fonctions de centralité, le centre de Montbéliard se retrouve appauvri par la répartition d'équipements à la Petite Hollande et dans le reste de l'agglomération. Son animation culturelle, commerciale et événementielle, son accessibilité et l'impact symbolique de la Cité des Princes ne parviennent pas à propulser de manière tranchante le centre traditionnel au sommet de la hiérarchie des centralités de l'agglomération.

Audincourt présente des atouts indéniables qui permettent d'envisager la seconde commune de l'agglomération comme une centralité effective. Cependant, le rayonnement de la ville est entravé par les nombreuses ruptures naturelles et infrastructurelles, et limité à une aire d'influence focalisée essentiellement vers le Sud de l'agglomération.

La Petite Hollande est sans doute l'espace qui concentre le plus d'équipements d'agglomération. Néanmoins, elle n'est ni attractive, ni parfaitement intégrée au reste de l'agglomération.

D'autres espaces exercent des effets polarisants au sein de l'agglomération. Mais l'absence de mixité de fonctions les limite au rang de pôle, malgré les flux importants qu'ils suscitent. Ainsi, Technoland et l'usine PSA se cantonnent à la fonction économique industrielle et tertiaire ; le Pied des Gouttes s'en tient à la fonction commerciale et enfin les Gros Pierrons se contentent des loisirs.

Enfin, l'éloignement physique entre les fonctions de centralité de l'agglomération, renforcé par les coupures (de sites, d'infrastructures, de morphologie du bâti) occasionnent un rayonnement d'ensemble limité, où l'attractivité de chaque composante est isolée, limitée.

## Conclusion du chapitre 2

# L'évolution de la centralité dans le Pays de Montbéliard

L'Histoire du Pays de Montbéliard est d'abord marquée par un développement autonome durant plusieurs siècles. Les conséquences économiques et politiques de la réforme luthérienne ont en effet achevé de séparer les villes-sœurs Belfort et Montbéliard. L'adversité et le protestantisme ont forgé l'éclosion d'une industrie naissante autour de petits pôles villageois dans les vallées du Haut-Doubs. Plusieurs grandes familles (dont les Japy et les Peugeot) ont considérablement accéléré le processus industriel et favorisé un fonctionnement multipolaire associant ville et usine, relié par un tramway. La position de *hub*\* ferroviaire permet à Audincourt de concurrencer la ville historique de Montbéliard.

Dès le début du XX<sup>ème</sup> siècle, la nouvelle usine Peugeot installée dans la plaine marécageuse entre Montbéliard et Sochaux prend une ampleur considérable. Elle va devenir quelques années plus tard la plus grande usine de France. Mais elle va surtout dominer l'ensemble d'un territoire plus vaste que le Pays de Montbéliard. Elle devient la principale centralité économique, sociale, politique et urbaine.

Le territoire est à son service et se transforme profondément à partir des années 1950 pour faciliter la construction automobile. Les théories des modernes imprègnent l'agglomération montbéliardaise de zones monofonctionnelles dédiées à l'industrie, au commerce, au logement le tout innervé par un réseau viaire efficace centré sur l'usine. La politique urbaine en germe tente de planifier le territoire en fonction de l'explosion démographique en cours et à venir. Le quartier de la Petite Hollande doit accueillir 20 % de la population de l'agglomération et la majorité des équipements pour soutenir les autres centralités : Audincourt et Montbéliard-centre.

Mais à la fin des années 1970, Peugeot se retire de toute autre activité que la production automobile et l'usine se restructure spatialement et fonctionnellement. Le Pays de Montbéliard va rentrer dans une période de déclin démographique et de perte identitaire durant plusieurs décennies.

Aujourd'hui, le territoire est constitué d'un patchwork de zones monofonctionnelles séparées par d'importantes discontinuités. L'hydrographie et le relief, les infrastructures (auto)routières et le « bandeau économique » (qui rassemble l'activité industrielle et commerciale le long de l'A36) fragmentent l'agglomération et son tissu urbain.

La dissémination des fonctions de centralité limite le rayonnement d'ensemble et ne permet pas l'affirmation de centralités, sauf à Montbéliard-centre et Audincourt.



## CHAPITRE 3

# La centralité de la ville contemporaine : traduction de la pensée dominante dans le Pays de Montbéliard

Après les constats sur la définition de la centralité dans un premier temps, et le développement de l'organisation du territoire du Pays de Montbéliard dans un second temps, cette dernière partie permet d'envisager l'organisation préférentielle du système des centralités pour répondre aux enjeux de développements économiques et urbains de la ville contemporaine.

Une quinzaine d'entretiens effectués avec des chercheurs, des élus et des techniciens (liste des entretiens en annexe) a permis de nous éclairer sur les démarches entreprises et les obstacles rencontrés dans la quête de centralité et de mise en réseau pour engager un développement durable pour l'agglomération. Le faible nombre de citations est justifié par l'extrême sensibilité du sujet pour le Pays de Montbéliard : ce mémoire engage son auteur, pas les interviewés encore en activité.

En premier lieu, nous abordons les démarches entreprises pour organiser les centralités et polarités de l'agglomération, mais aussi l'intégration de l'agglomération en tant que centralité dans son environnement. Ensuite, ce sont les difficultés pour former une mise en réseau efficace qui seront décrites. Pour clore ce chapitre, nous proposons une solution alternative : le Boulevard Peugeot

## Figures possibles de centralités dans le Pays de Montbéliard

La question de la centralité est devenue essentielle dans les réflexions d'aménagement du Pays de Montbéliard pour transformer un territoire en perte de vitesse en agglomération durable inscrite dans le XXI<sup>ème</sup> siècle. Mais depuis quarante ans, les questions de structuration de la communauté de communes sont suspendues aux refus politiques de choisir quelle forme territoriale serait la plus adaptée. L'entreprise Peugeot avait de facto endossé le rôle de centralité dominante. Mais depuis sa restructuration ni Montbéliard, ni le tandem Audincourt-Montbéliard ne se sont imposés comme figures incontestables dans ce territoire polynucléaire.

Le SDAU avait envisagé quatre centralités mais il n'a pas été approuvé et le contexte économique et démographique s'est depuis modifié en profondeur. Trente ans plus tard, dans les années 2000, le Schéma de Cohérence Territoriale et le Projet Urbain d'Agglomération ont proposé des démarches d'organisation de l'agglomération avec la question de la centralité en toile de fond. L'intégration du Pays de Montbéliard comme centralité dans des systèmes territoriaux plus vastes s'est posé avec l'avènement de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard et la Métropole Rhin-Rhône.

### La colonne vertébrale des centralités du SCoT

Plusieurs documents de réflexion ont permis d'aboutir à la formalisation du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), proposant chacun une progression de pensée validant un axe Nord – Sud des centralités.

Dans un premier temps, le Schéma de Référence du Pays de Montbéliard (1992), « pour rentrer dans le troisième millénaire », envisage une structuration urbaine focalisée sur « l'axe de centralité urbaines entre les deux centres principaux Montbéliard et Audincourt ». Cet espace interstitiel « discontinu présente un important potentiel propre à construire et renforcer une forme originale de centralité, spécifique au Pays de Montbéliard ». Ce document propose d'y recentrer les activités et les grands équipements (université, tertiaire, stade du FCMS et loisirs). La vitrine autoroutière et le plateau des Gros Pierrons (auquel s'ajoutent la Petite Hollande, les Portes du Jura et le Pied des Gouttes) deviennent alors les sites stratégiques de renforcement des équipements, des activités et de l'accessibilité.

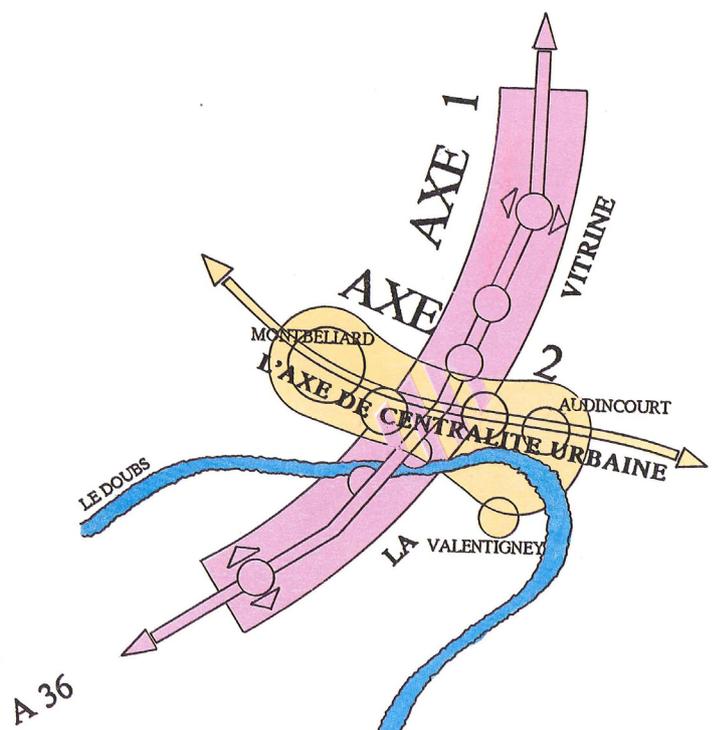


Figure 62

Centralités de l'agglomération de Montbéliard selon le Schéma de Référence

Le Livre Blanc de 1999/2000 évoque quant à lui trois hypothèses d'organisation envisageables :

- « Conforter Montbéliard comme ville-centre du District » en identifiant l'agglomération à une seule ville. Cette hypothèse exige de concentrer les efforts et les programmes sur Montbéliard pour renforcer son rayonnement et incarner la puissance économique et urbaine du territoire. En rupture avec les politiques précédentes et malgré le fait d'envisager des méthodes de redistribution de richesse, cette solution n'est politiquement pas acceptable pour les autres communes, Audincourt en tête.

- « Construire un espace de centralité à partir des pôles existants ». Cette hypothèse est dans la continuité directe du Schéma de

Référence et consacre « le centre historique de Montbéliard, le Centre de Production de Sochaux, le Pôle Universitaire, le Pied des Gouttes, le centre d'Audincourt et la zone commerciale des Arbletiers comme constituant progressivement un cœur d'agglomération réunissant les principales fonctions urbaines ». C'est la première fois que l'usine PSA-Sochaux est intégrée dans le cœur d'agglomération.

- « Rendre lisible une structure en réseau de pôles multiples ». Cette dernière solution « imagine poursuivre le développement éclaté qui permet d'éviter les incidences négatives des concentrations urbaines »...

C'est la deuxième version qui est préconisée par les auteurs.

Figure 63  
Les trois hypothèses d'organisation selon le Livre Blanc

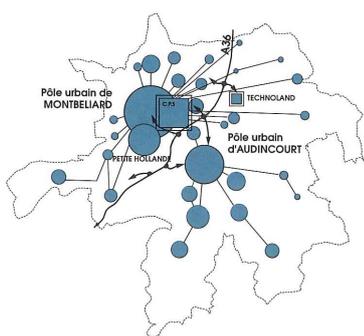
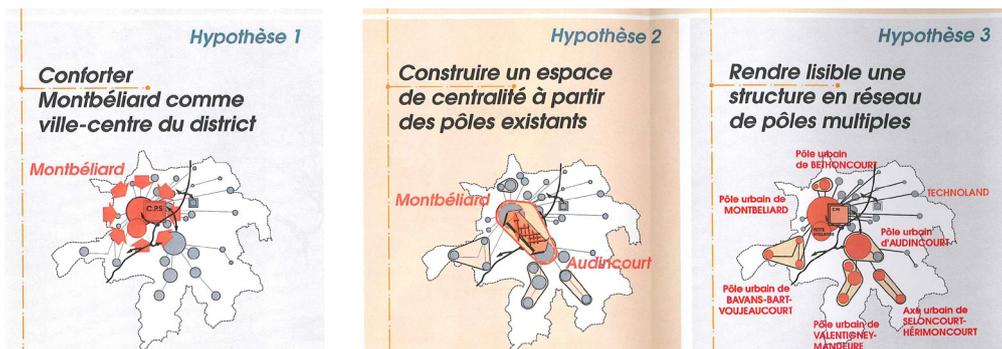
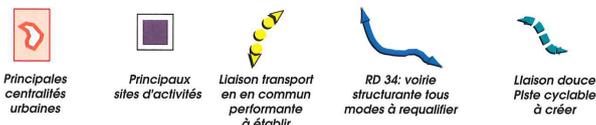
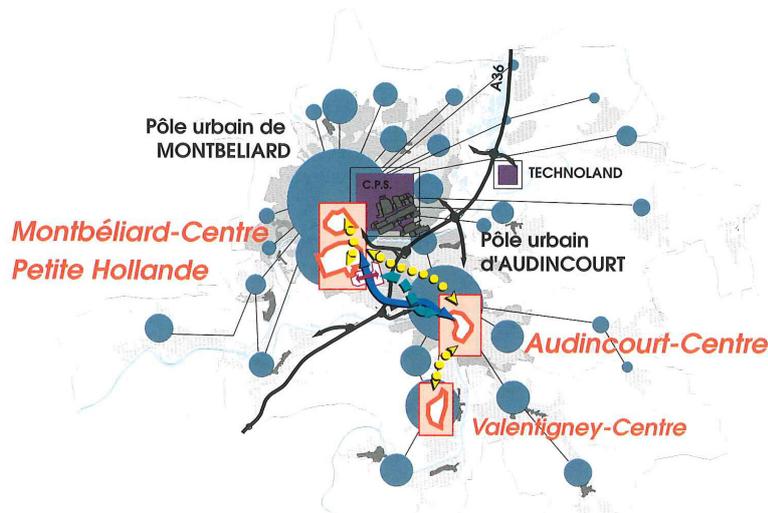


Figure 64  
Les « polarités » de l'agglomération de Montbéliard selon le Livre Blanc



Le SCoT (schéma de cohérence territoriale) approuvé en 2006 perpétue le principe « d'espace de centralité » du Livre Blanc sous la forme d'une colonne vertébrale structurant le territoire du Pays de Montbéliard. Elle devient l'entité « cœur d'agglomération », qui se distingue des autres constituantes identitaires ; les bourgs et les réseaux de villages. L'axe Nord-Sud n'est plus limité à Montbéliard et Audincourt, mais enrichi par les communes de Bethoncourt et Grand-Charmont au Nord et Valentigney au Sud.

Le cœur d'agglomération, qui rassemble la moitié de la population du Pays de Montbéliard, doit renforcer l'économie résidentielle

et la mixité fonctionnelle en recevant spécifiquement les équipements, les services les bureaux et les commerces. « Cette création passe par le renforcement du centre principal de Montbéliard et de celui d'Audincourt, ainsi que par la création d'une continuité urbaine de centralité sur l'axe de Grand-Charmont à Audincourt selon une cohérence d'ensemble qui en garantisse la faisabilité, la visibilité et la qualité ». Au même titre que l'infrastructure verte et bleue et les centres-bourgs et villages, le cœur d'agglomération devient un espace stratégique d'intervention prioritaire pour façonner une centralité stable qui fait défaut dans le Pays de Montbéliard.

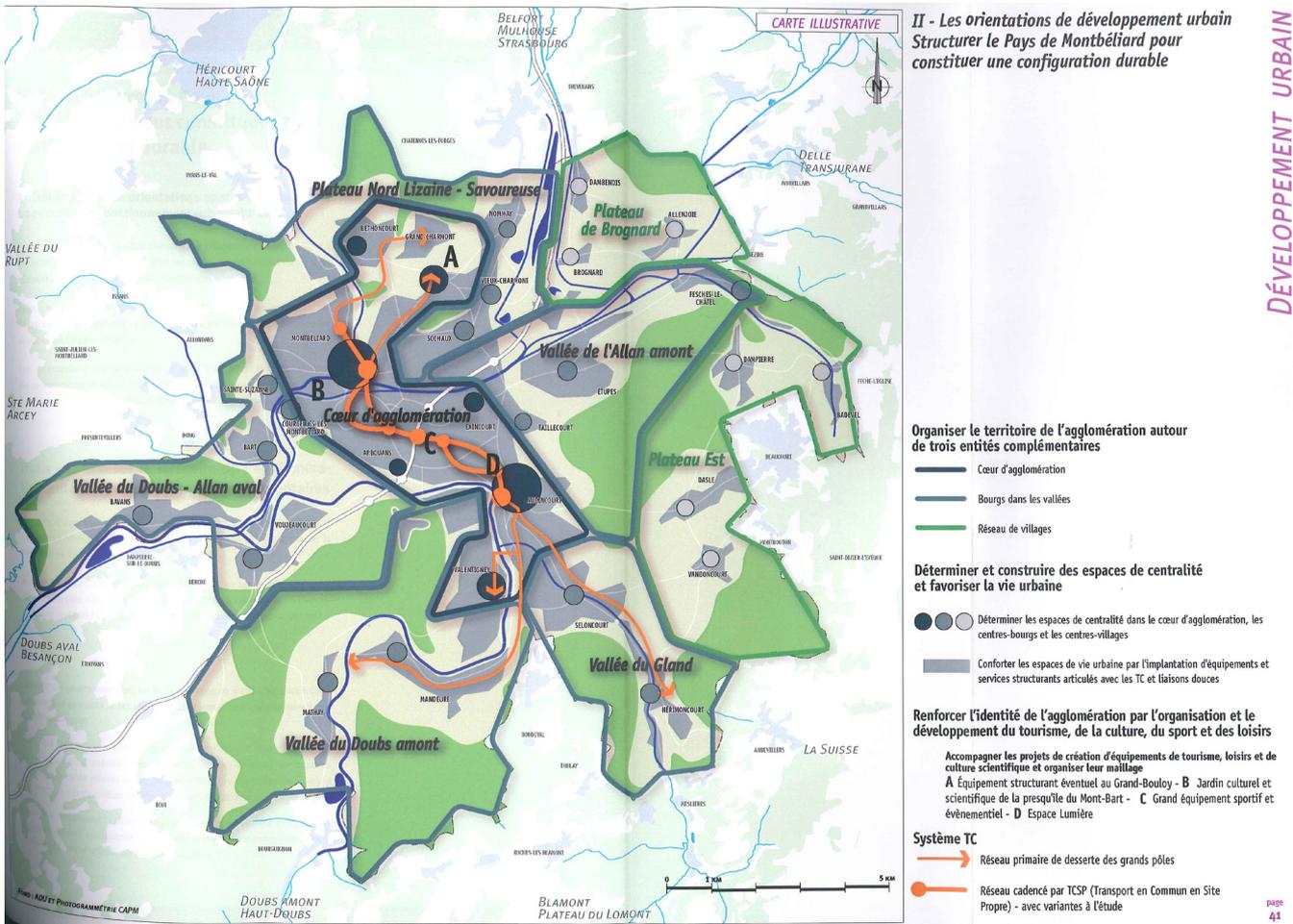


Figure 65  
Centralités de l'agglomération de Montbéliard selon le Schéma de Cohérence Territoriale

Les Plan Locaux d'Urbanisme (PLU), soumis aux choix défendus par le SCoT, doivent insister sur la densification, la mixité et la diversité des fonctions dans les « espaces de centralité », dans les bourgs mais surtout dans le cœur d'agglomération (entre 60 et 120 logements à l'hectare dans les centres du cœur d'agglomération pour donner un exemple quantitatif).

Cette nouvelle configuration de cœur d'agglomération, proche des volontés avortées du SDAU des années 1970, laisse cependant certaines interrogations en suspens. La première concerne la place de l'usine Peugeot qui n'est pas intégrée au cœur d'agglomération malgré son impact historique, symbolique, économique et identitaire. Le dernier centre connu de l'agglomération étant mis de côté sans traitement spécifique, l'agglomération ne risque-t-elle pas d'ignorer une part essentielle de son identité ?

La seconde interrogation porte sur la place réelle allouée à l'autre moitié du Pays de

Montbéliard, celle qui est hors du cœur d'agglomération. Un espace de centralité aussi large et rassemblant les plus grandes communes ne risque-t-il pas de déséquilibrer en profondeur les vallées et plateaux périphériques ? N'y a-t-il pas un risque de rencontrer de grandes difficultés, pour les communes inscrites dans un système géographique de vallées, de se rattacher à une centralité linéaire de type « colonne vertébrale » ?

Enfin, quelle est la place réellement consacrée à la commune de Montbéliard ? A-t-elle la même importance que la ville d'Audincourt ?

## Un projet urbain d'agglomération : trois diamants sur l'anneau central

Malgré les conclusions du SCoT, la question de la centralité ne trouve pas d'application territoriale dans le Pays de Montbéliard, notamment par l'absence de distinction des rôles de Montbéliard et d'Audincourt et par l'arrêt des démarches opérationnelles des schémas de secteurs et des schémas thématiques. C'est pourquoi en 2009 l'agglomération a mandaté un cabinet privé d'architecture et d'urbanisme, les Ateliers Lion, pour proposer des perspectives de développement dans le Pays de Montbéliard. Les réflexions présentées par le cabinet parisien témoignent de leur parfaite compréhension des enjeux du territoire, mais aussi de ses équilibres politiques. Comme la question cruciale de la centralité d'agglomération et de l'aire urbaine a été soigneusement évitée pendant la présentation aux élus locaux, Jacques Hélias, maire de Montbéliard et président de Pays de Montbéliard Agglomération, claquera la porte de colère...

Les réflexions des Ateliers Lion sont reprises et ajoutées aux travaux précédents afin d'élaborer le Plan de développement Urbain de l'Agglomération ; le PUA (2012). Le défi est de rendre le Pays de Montbéliard « durable » et attractif. Pour ce faire, le PUA établit cinq axes de développement pour les prochaines décennies qui concourent à transformer l'image du territoire, à travailler sur la qualité

du cadre de vie et optimiser la structure de l'agglomération :

- Transformer les routes en rues : agir sur l'espace public et les mobilités pour favoriser le changement d'image, unifier l'agglomération et apaiser la circulation.

- Agglomération visible et attractive : rivaliser dans la compétition territoriale en se différenciant, en développant le tourisme, en révélant la fierté de l'identité industrielle et en exposant en vitrine les points forts de l'agglomération.

- Habiter demain le Pays de Montbéliard : lutter contre l'étalement urbain en densifiant et en intensifiant les fonctions urbaines à partir des centralités existantes et des axes structurants de transports en commun, en valorisant le cadre de vie et en travaillant sur la qualité et l'accessibilité. Augmenter l'offre qualitative et la diversité de logements.

- Favoriser la constitution de l'Aire Urbaine Montbéliard-Belfort.

- Ville-Nature : développer la nature en ville par l'infrastructure verte et bleue (IVB) et renforcer les valeurs d'usage pour les zones agricoles et forestières.

Cette fois-ci, la question de la centralité ne peut être évitée. Le PUA propose de constituer un anneau central reliant la plupart des pôles de l'agglomération. Trois points forts rythment cet anneau de l'espace central : Montbéliard et Audincourt, grâce à leurs poids démographique prédominant et la concentration de la majorité des équipements, mais aussi Sochaux qui représente la vitrine identitaire perçue de l'extérieur par la présence de

l'usine PSA et du Football Club de Sochaux-Montbéliard (FCSM).

L'espace central concentre alors la majorité des emplois et de la population du Pays de Montbéliard. Il rassemble, non-plus sur une ligne mais sur une boucle de 15 kilomètres, le chapelet de polarités et de centralités. C'est en fait la quasi totalité des fonctions de centralité qui s'y retrouve fédérée.

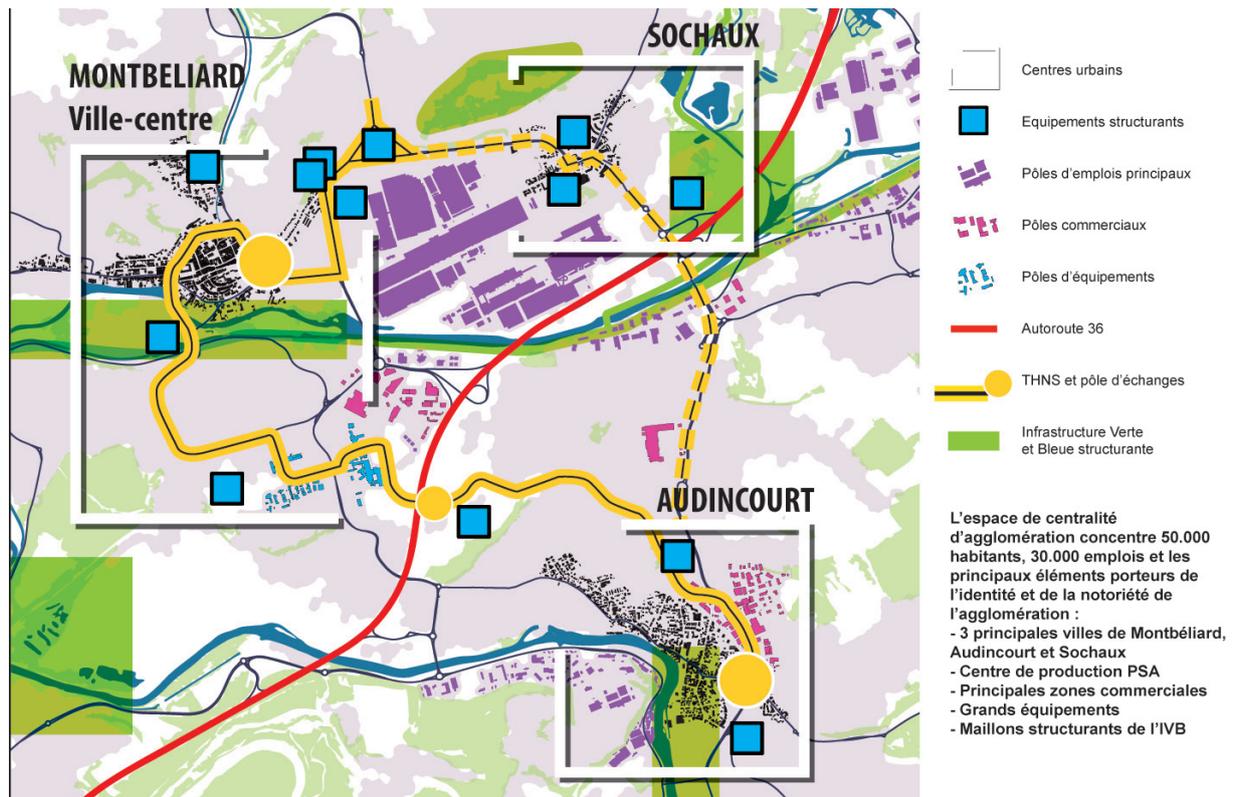


Figure 66

Centralités de l'agglomération de Montbéliard selon le Projet Urbain d'Agglomération

Pour affirmer un espace central véritablement polycentrique, une double action doit être entreprise : développer un réseau de transport collectif circulaire efficace et renforcer l'importance de chaque noyau (centralité ou polarité) dans un système de complémentarités.

L'aménagement d'un bus à haut niveau de service (BHNS) permet à la fois de favoriser les mobilités plus respectueuses de l'environnement et de structurer le couloir de diffusion de la nouvelle urbanité par le réaménagement homogène des espaces publics traversés.

Parallèlement, chaque espace innervé par le BHNS sur l'anneau central est destiné à intensifier son niveau d'offre urbaine et économique pour renforcer l'attractivité territoriale et jouer un rôle moteur dans l'agglomération, et dans l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard.

Le PUA priorise en effet les actions sur l'espace central de l'agglomération. Plusieurs sites situés sur l'anneau deviennent stratégiquement déterminant.

D'un côté, les trois centres-villes concernés (Audincourt, Montbéliard et Sochaux) doivent devenir les fers de lance de la nouvelle dynamique de l'agglomération. Les actions conjointes sur l'espace public et l'habitat sont à prévoir pour retrouver l'attractivité de chaque centre. La lisibilité et la cohérence globale sont recherchées : de nombreux espaces publics vont être réaménagés à Audincourt grâce au passage du BHNS, tandis que le plan stratégique de Sochaux prévoit une ambitieuse politique de raboutissage des différents espaces et quartiers de la ville.

De l'autre côté, cinq espaces sont destinés à renforcer la centralité d'agglomération :

- le quartier d'habitat social et d'équipement de la Petite Hollande,
- le plateau presque vide des Gros Pierrons,
- la Virgule en bord de rivière,
- l'Arc Sud qui rassemble les quartiers Nord d'Audincourt
- et enfin le site du Boulevard Peugeot.

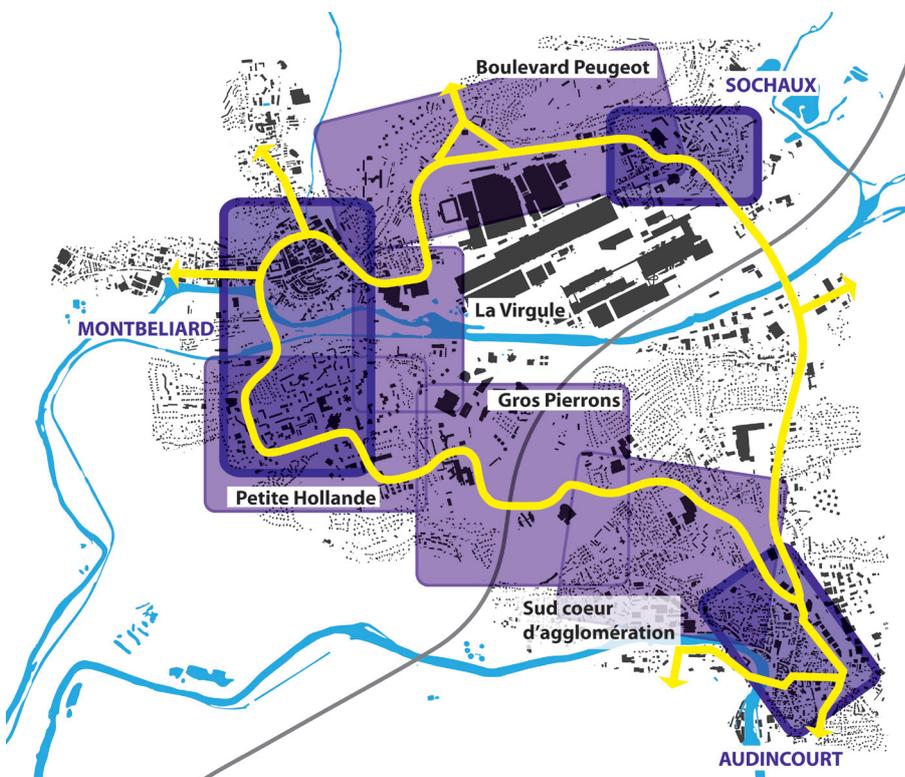


Figure 67  
Les espaces stratégiques du cœur d'agglomération de Montbéliard selon le PUA

Chacun de ces espaces doit se développer en s'appuyant sur la mixité fonctionnelle mêlant nature, économie et paysage urbain afin de s'affirmer sur l'anneau du cœur d'agglomération. L'association de fonctions naturellement complémentaires (administrative, décisionnelle, commerciale, culturelle, religieuse, économique, de loisirs, multimodale,...) pourrait permettre de profiter de synergies nécessaires à la revitalisation de l'agglomération. Selon Bourdin (2003), il faut rassembler les activités et les services « qui permettent d'entrer dans les séquences de comportement à l'échelle d'un individu, d'une famille ou d'une entreprise ». La cohérence d'un lieu dans son aménagement,

ses synergies, son intensité, son ambiance et son symbolisme doit pouvoir « raconter une histoire » (BOURDIN, 2003). Lavadinho (2010) parle de l'importance du liant entre les différentes fonctions, c'est à dire la perméabilité et les connectivités fortes entre celles-ci, « où spatialité et temporalités diverses se croisent pour produire du sens et faire éclore des rythmes multiples ».

Agir sur ces sites revient aussi à régénérer l'identité et l'utilité de certains espaces qui jalonnent l'anneau central en réhabilitant les friches urbaines et industrielles (par exemple les friches des Forges ou de Peugeot).

Cela permet aussi d'atténuer les nombreuses ruptures géographiques et d'infrastructures qui émaillent l'espace central en couturant les sites entre eux par un renforcement des aménagements urbains dans les espaces intermédiaires.

Par la démarche dite des « Schémas de Secteurs », le PUA alloue une place concrète aux communes hors cœur d'agglomération en faisant émerger des micro-centralités périphériques dans certaines villes d'appuis (Bavans à l'Ouest, Valentigney au Sud, Etupes à l'Est, Grand-Charmont/Bethoncourt au Nord) pour renforcer la structuration du territoire.

### Un réseau hiérarchisé de villes et villages

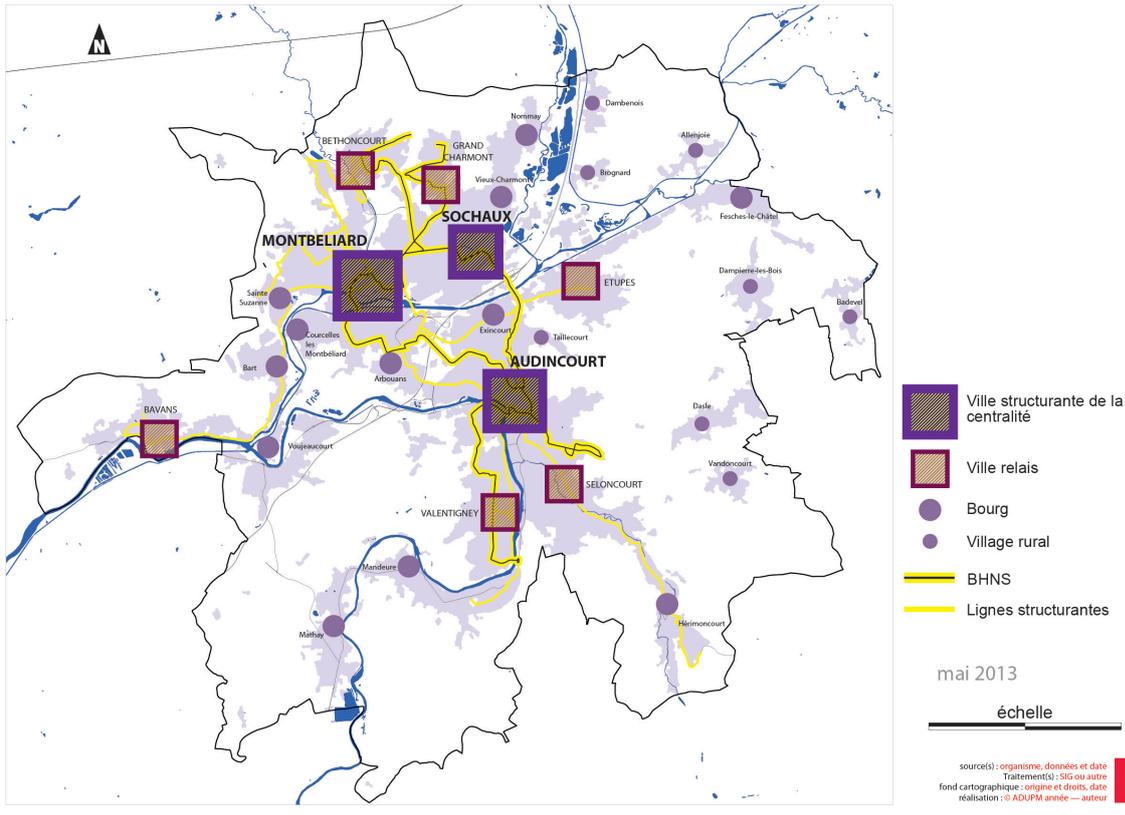


Figure 68

Hiérarchie des villes de l'agglomération de Montbéliard issue des Schémas de Secteurs du PUA

Le Projet Urbain d'Agglomération est aujourd'hui l'aboutissement de la vision stratégique urbaine de l'agglomération de Montbéliard. Il s'inscrit clairement dans la lignée théorique de la ville contemporaine de Chalas en prenant en compte l'importance structurante de la nature, de la mobilité mais surtout le modèle polycentrique en réseau. L'anneau de l'espace central permet à chacune des vallées de se raccrocher directement au cœur de l'agglomération, tout comme aux usagers de l'autoroute d'y pénétrer aisément.

En proie à une crise économique et identitaire sans précédent, l'agglomération ne peut éviter d'intégrer l'usine PSA dans son cœur d'agglomération. L'importance capitale que le site de production continu d'avoir dans le territoire ne peut être ignoré. Le PUA l'intègre dans l'espace central afin de former une agglomération industrielle durable. Il ouvre la réflexion non pas sur le maintien en plein centre d'agglomération d'une des plus grandes usines françaises, mais de la place allouée à ce mastodonte dans le paysage urbain et naturel.

L'anneau est une réponse à la nécessité de mettre en réseau les éléments de centralité du territoire et de rendre visible le cœur de

l'agglomération. La boucle répond aussi au mode de fonctionnement dominant dans les déplacements ; la pérégrination, c'est-à-dire une succession de déplacements aux objets variés dont la chaîne complexe s'oppose à la conception linéaire des déplacements pendulaires.

Les cinq sites stratégiques « comblent » les espaces inter-centres villes (à l'exception du Boulevard Peugeot qui rassemble Montbéliard et Sochaux, les autres sont entre la Cité des Princes et Audincourt) en continuant d'insister sur la recherche d'un *continuum* urbain entre les deux villes majeures. Mais à ce jour, le couloir Sochaux-Audincourt est complètement ignoré par les visions prospectives et parallèlement négligé par le futur réseau BHNS « Cadencité ». L'anneau ne devient-il pas un croissant, la boucle un arc de Sochaux à Audincourt via Montbéliard ?

Les « trois diamants » du cœur d'agglomération ne sont pas présentés au même niveau hiérarchique par le PUA. Sochaux joue surtout la carte du symbole et de l'image (rappelons que c'est la commune la plus connue de l'agglomération grâce à l'usine PSA et le club de foot)

et malgré quelques équipements d'envergure (salle de spectacle MALS, centre aquatique Cité-do et le musée de l'Aventure Peugeot), le poids démographique limité de la commune (moins de 5 000 habitants) ne lui permet pas de revendiquer le même traitement que Montbéliard et Audincourt.

La hiérarchie des centralités proposée par le PUA affiche Montbéliard comme « la ville centre ». Cependant, Le PUA semble continuer à maintenir l'ambiguïté sur le rôle de chaque ville. La nature et la répartition des actions ne sont pas hiérarchisées, laissant planer un doute sur les priorités d'interventions.

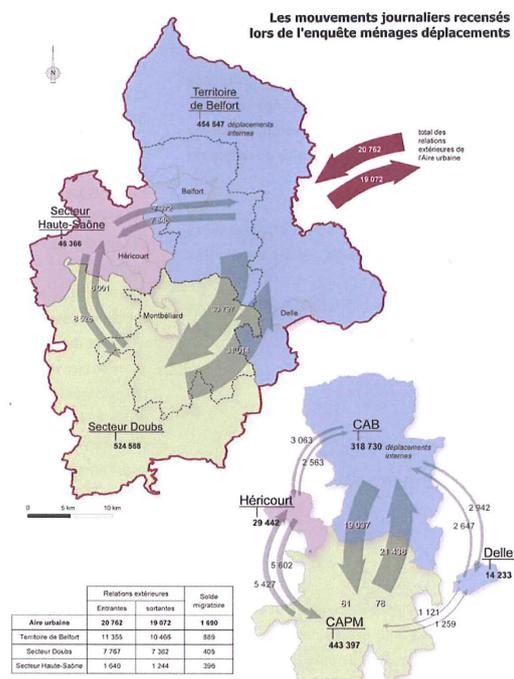
Pour favoriser la visibilité de l'agglomération depuis l'extérieur et valider le caractère central bien plus marqué de la Cité des Princes en termes d'accessibilité, symboliques, historiques, en équipements,..., ne faudrait-il pas définir formellement les rôles particuliers de Montbéliard, Sochaux et Audincourt ? L'anneau de centralités ne signifie pas un système bicéphale (voir tricéphale), entretenu essentiellement pour des raisons politiques ?

## La trinité de l'Aire urbaine

La toile tissée dans le territoire par l'aire d'influence de l'entreprise Peugeot montre l'importance du fonctionnement du Pays de Montbéliard avec les territoires environnants. Les agglomérations d'Héricourt, de Delle et de Belfort sont partie intégrante de l'organisation fonctionnelle de l'agglomération de Montbéliard et forment un même bassin de vie. En effet, les migrations pendulaires inter-agglomérations et les habitudes de consommation mettent en évidence les nombreux mouvements internes entre les trois agglomérations du Nord Franche-Comté.

Figure 69

Migration pendulaire dans le bassin de vie de l'Aire urbaine



De plus, la proximité spatiale et les liens historiques entre Héricourt, Delle, Montbéliard et Belfort accentuent l'idée de former une aire urbaine commune. Le bassin de vie mutuel et les usages des habitants débordent déjà naturellement les frontières administratives (l'Aire Urbaine concerne trois départements ; la Haute-Saône, le Territoire de Belfort et le Doubs).

L'idée de construire des complémentarités entre les trois agglomérations n'est pas nouvelle. Elle est notamment déjà présente dès les années 1970 dans les documents du SDAU, et envisagée dans les différents documents successifs (Schéma de Référence, Livre Blanc, SCoT, Projet Urbain d'Agglomération).

Alors que les communes d'Héricourt (10 300 habitants) et de Delle (5 900 habitants) ne représentent pas un poids démographique et économique exceptionnels, Belfort et son agglomération tiennent par contre une place essentielle dans l'optique de concevoir une

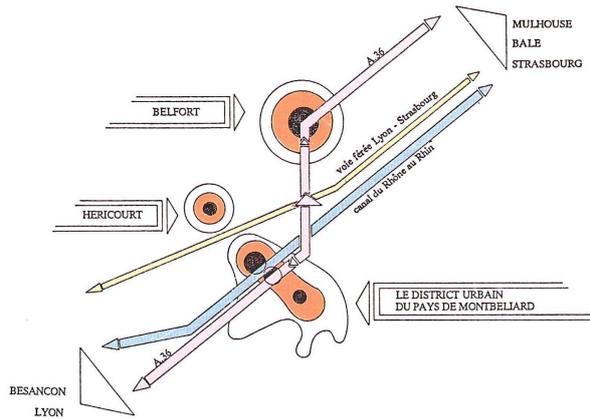


Figure 70

Aire urbaine envisagée dans le Schéma de Référence en 1992

aire urbaine. La ville de Belfort concentre en effet 50 000 personnes dans un système d'agglomération monocentrique de 113 000 habitants. Les fonctions de centralités sont efficacement concentrées dans un territoire dont la transition économique post-industrielle est nettement plus aboutie que dans le Pays de Montbéliard. L'industrie reste le socle du développement économique de la Cité du Lion, mais elle est tournée vers la haute technologie et portée par deux géants mondiaux de l'énergie et du transport : Général Electric Energy et Alstom. Le technopole Techn'hom est devenu la vitrine de la réussite de la réorganisation économique de la ville car près de 7 500 emplois se concentrent dans une friche industrielle réhabilitée à proximité du centre-ville.

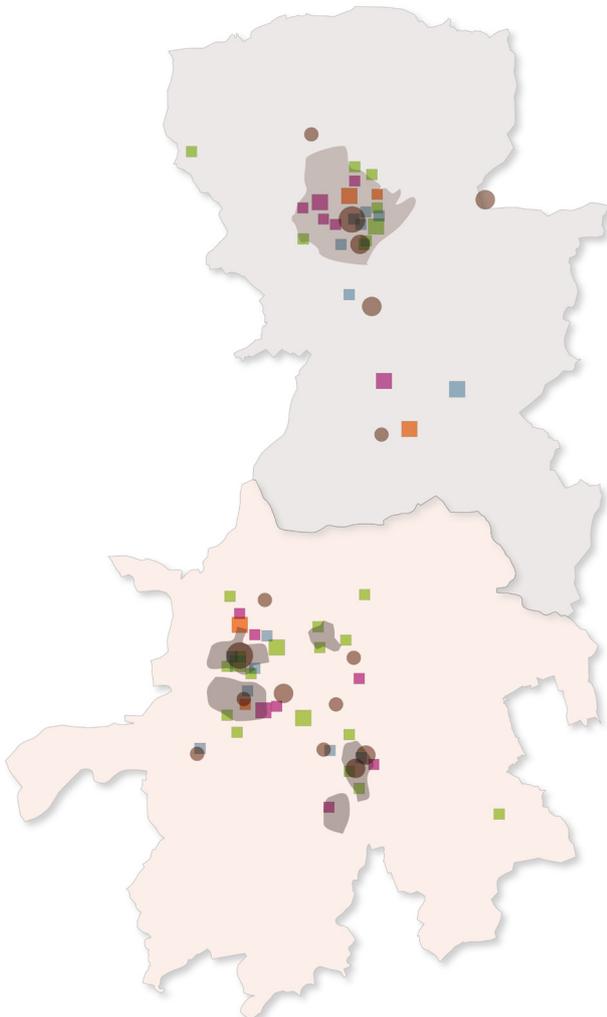


Figure 71

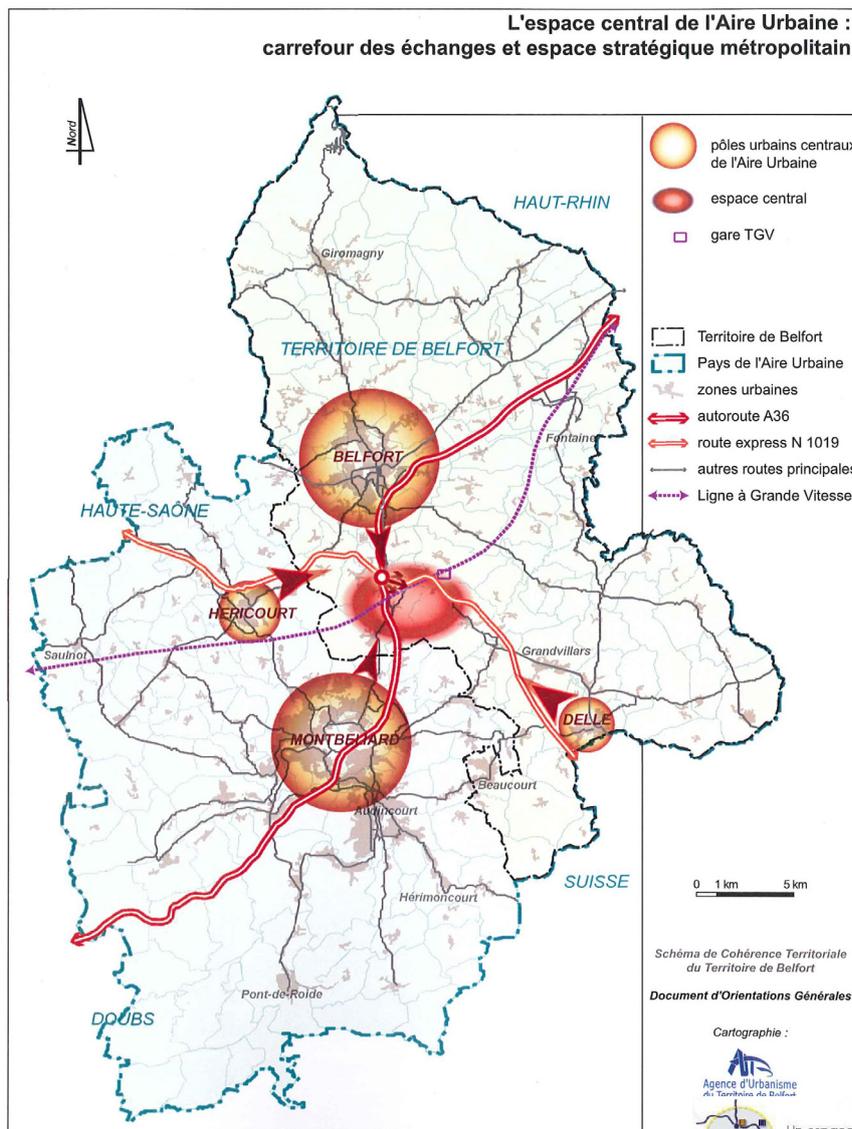
Répartition des centralités et des polarités : le polycentrisme montbéliardais (au Sud) face au monocentrisme belfortain (au Nord)

Pour être effective, l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard doit être une construction politique qui transcende les frontières politico-administratives. Certains élus ont rapidement compris l'impact que pouvait représenter un regroupement de 300 000 personnes face à la concurrence des territoires de Besançon et de Mulhouse. La première pierre est posée en 1984 avec la création de l'association

Aire urbaine 2000 qui rassemble les élus de Belfort et du Conseil Général du Territoire de Belfort, de Montbéliard et de son District Urbain et d'Héricourt. L'association est un lieu de mobilisation et de concertation qui permet de réaliser des opérations conjointes dans les domaines culturels, économiques, universitaires, touristiques et de la santé.

L'Université Technique de Belfort-Montbéliard (UTBM), la gare TGV de Belfort-Montbéliard

et l'Hôpital Médian sont les projets phares qui n'auraient pas pu voir le jour sans une mobilisation collective. Ils se localisent dans « l'Espace Médian », centre de gravité champêtre du territoire. Situé administrativement dans le Territoire de Belfort et à proximité d'un échangeur autoroutier, l'Espace Médian correspond à l'emplacement initial de la ville-satellite envisagée par l'Etat dans les années 1970. L'Espace Médian est donc devenu l'incarnation d'une vision partagée dans un « territoire commun ».



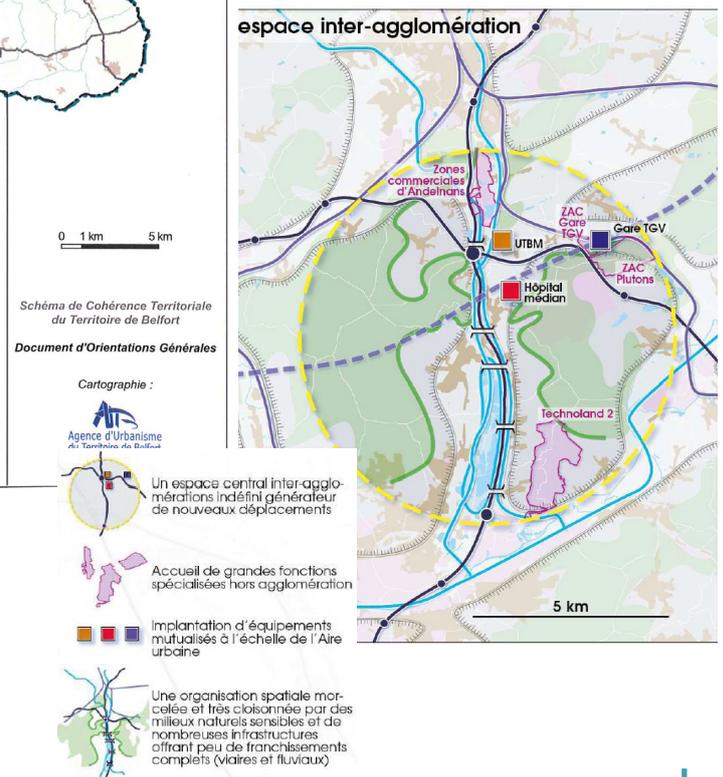
Le territoire de l'Aire urbaine est légitimé dès les années 1980 par l'administration de l'Etat qui organise certains de ses services à cette échelle (La Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement dispose d'une subdivision qui travaille à cette échelle. C'est le cas aussi pour l'Agence nationale pour l'emploi,

Figure 72

Situation de l'« espace central » ou Espace Médian de l'Aire urbaine

Figure 73

Espace Médian et fonctions inter-agglomérations implantées : université, gare TGV et futur hôpital



pour la Direction départementale de la concurrence et de la répression des fraudes, pour la Direction départementale du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle).

La véritable dynamique vers l'établissement d'une aire urbaine s'enclenche lors de la création du Syndicat Mixte de l'Aire urbaine (le SMAU comporte 10 membres : les conseils généraux du Doubs, de la Haute-Saône et du Territoire de Belfort, la communauté de communes du Pays d'Héricourt et celle de Delle (dite du Sud Territoire), les villes de Belfort, de Montbéliard et d'Héricourt, la communauté d'agglomération belfortaine et celle du Pays de Montbéliard).

A l'image du processus de paix israélo-palestinien, ce sont les chantiers les plus faciles qui sont abordés (environnement, mobilité et transports, culture, certaines fonctions supérieures) afin établir une confiance réciproque et des habitudes de travail en commun. C'est dans un deuxième temps que l'on peut traiter les sujets plus épineux, comme celui de la gouvernance.

La réunion des SCoT dans un inter-SCoT est en projet et permet d'évaluer la volonté de créer une vision commune de l'aménagement de l'Aire Urbaine. Celle-ci s'appuie déjà sur le Syndicat Mixte de l'Aire Urbaine (SMAU) qui travaille sur la stratégie 2020 au niveau institutionnel, de l'économie et de la formation, du transport et des mobilités, de la santé, de la culture et de l'attractivité territoriale.

Car les atouts sont considérables : Belfort et Montbéliard partagent un bassin de vie industriel tourné autour de l'énergie et du transport. L'Université Technique de Belfort-Montbéliard (UTBM) travaille d'ailleurs sur ces deux axes. La présence d'Alstom, General Electric et PSA permet d'envisager une centralité de recherche, d'innovation et de production dans le réseau métropolitain de l'Est de la France.

L'Aire urbaine profite aussi d'une situation avantageuse aux carrefours autoroutiers et ferrés entre la région parisienne, l'Alsace, la Suisse et le Sud de la Franche-Comté.

## De la marge au réseau de villes métropolitain

Avec la métropolisation, le monde s'appuie sur les grandes agglomérations structurées dans un réseau complexe, riche, puissant, innovant et polarisant. Le fossé avec les espaces non-métropolisés s'accroît. « Dès lors, les villes moyennes et petites risquent de voir leur rôle s'amenuiser, leurs fonctions centrales leur échapper et leur profil de villes industrielles en crise s'accroître ». (LAMARD, WOESSNER, 2007).

L'Est de la France est constitué de métropoles polarisantes puissantes, qui produisent des espaces de marges. Selon le groupe de chercheurs RITMA, l'espace depuis Mulhouse jusqu'à Montbéliard est jugé en marge, faiblement polarisé par les métropoles extérieures (que ce soit Strasbourg, Bâle, Francfort, Besançon, ou bien Lyon et Paris). Le Pays de Montbéliard et l'Aire urbaine se retrouvent *de facto* dans une situation périphérique, excluent à la fois des aires d'attractions de Dijon et de Strasbourg.

Un effet bénéfique de la crise industrielle est d'avoir favorisé une réflexion profonde sur la constitution d'un territoire « Rhin-sud » rassemblant plusieurs villes dans un réseau efficace. En affirmant ce territoire en France et en Europe, on renverserait la tendance de marginalisation. La DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) pousse les territoires français à développer des pôles de compétitivité, des réseaux et des clusters. « Dans la perspective de polycentrisme maillé, que la DATAR appelle de ses vœux à l'horizon 2020, la constitution d'un bassin de vie et d'activité à l'échelle de l'espace Rhin-sud, c'est à dire d'une métropole polycentrique, constitue un objectif politique d'aménagement et de développement du territoire réaliste et souhaitable. Souhaitable parce qu'en offrant collectivement aux entreprises et aux habitants des prestations culturelles, éducatives et de recherche, médicales, infrastructurelles, économiques, commerciales, ... du niveau de ce qu'offre une agglomération

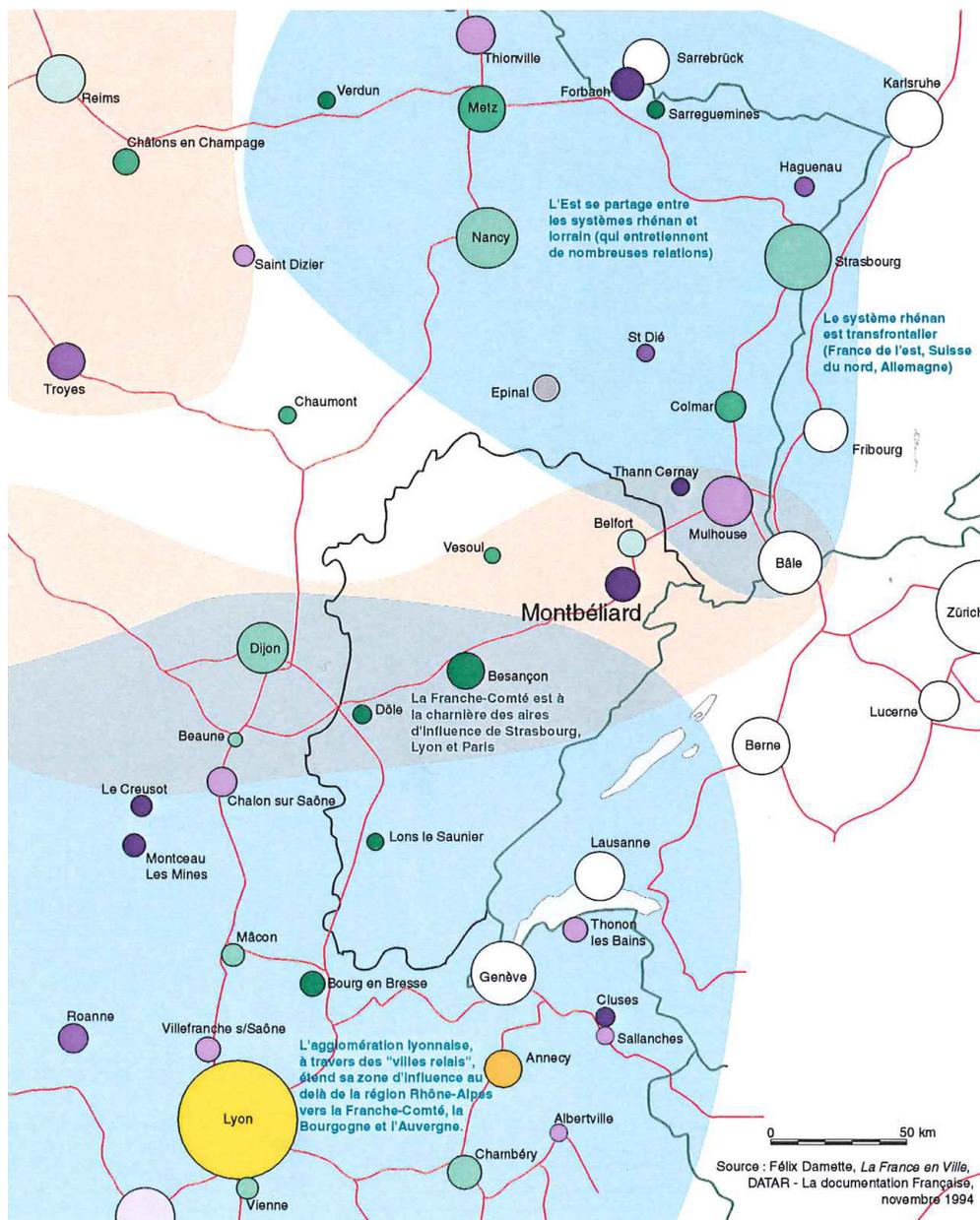


Figure 74

Montbéliard et Belfort non-intégrés aux espaces polarisants des métropoles

de 500 000 à un million d'habitants, les villes du réseau augmenteront leur attractivité et diminueront leur vulnérabilité face aux aléas générés par un environnement économique globalisé. » (Bruno Fontalirand 2007).

L'idée de métropole polycentrique Rhin-sud semble réaliste car la volonté politique peut s'appuyer sur plusieurs éléments :

- Une proximité géographique (les six villes majeures sont dans un bandeau de 100 kilomètres) et en termes de distance-temps,
- Un territoire accessible, dense, aux potentialités d'interdépendance fortes entre les villes et au bassin de vie commun en germe,

- Une réalité industrielle dans le transport terrestre, avec Peugeot comme un des dénominateurs communs au centre d'un réseau dense d'entreprises de sous-traitance,

- Une culture ouvrière dans une terre d'immigration,

- Des habitudes de rencontre et de travail en commun des collectivités locales,

Cependant, le territoire Rhin-sud souffre de plusieurs handicaps majeurs :

- il est polycentrique mais chaque entité peu structurante n'a qu'un faible pouvoir polarisateur,

- il est mono-industriel et repose sur un secteur en crise,
- il est essentiellement producteur, éloigné des prises de décisions parisiennes et peu tertiarié.

Ainsi, pour lutter contre la désarticulation et

la marginalisation de du territoire Rhin-sud, il devient nécessaire d'élaborer des stratégies d'alliances autour de projets communs, permettant d'atteindre le seuil critique de développement métropolitain. Les forces politiques locales souhaitent de surcroît entrer en rupture avec le cycle négatif de territoire en crise industrielle et en déclin démographique.

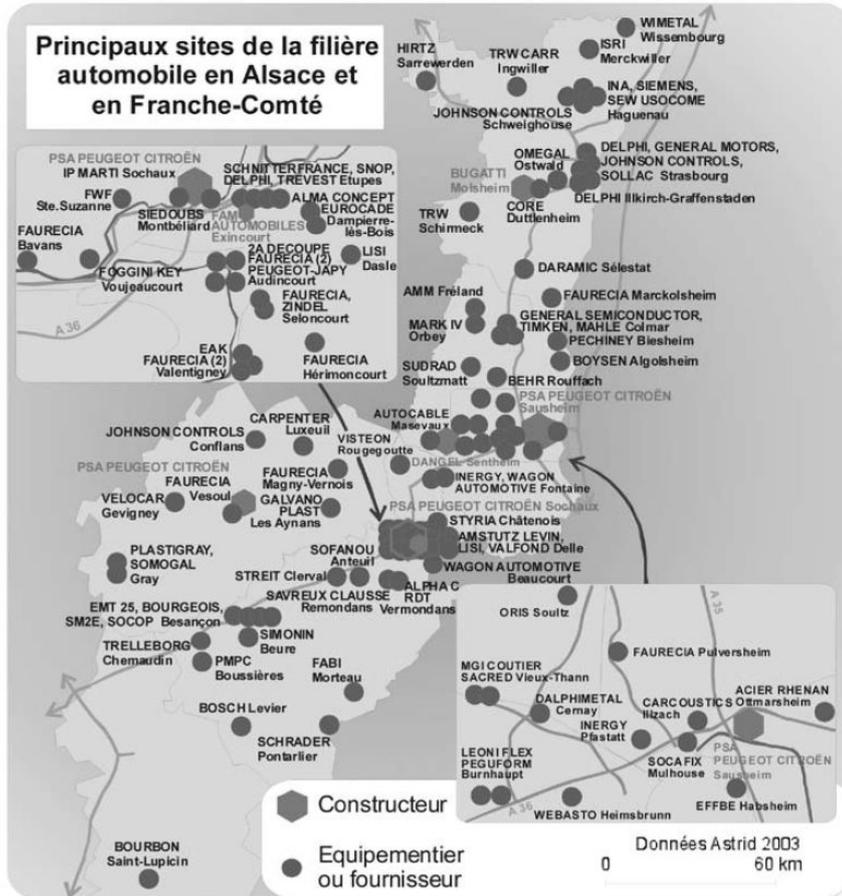
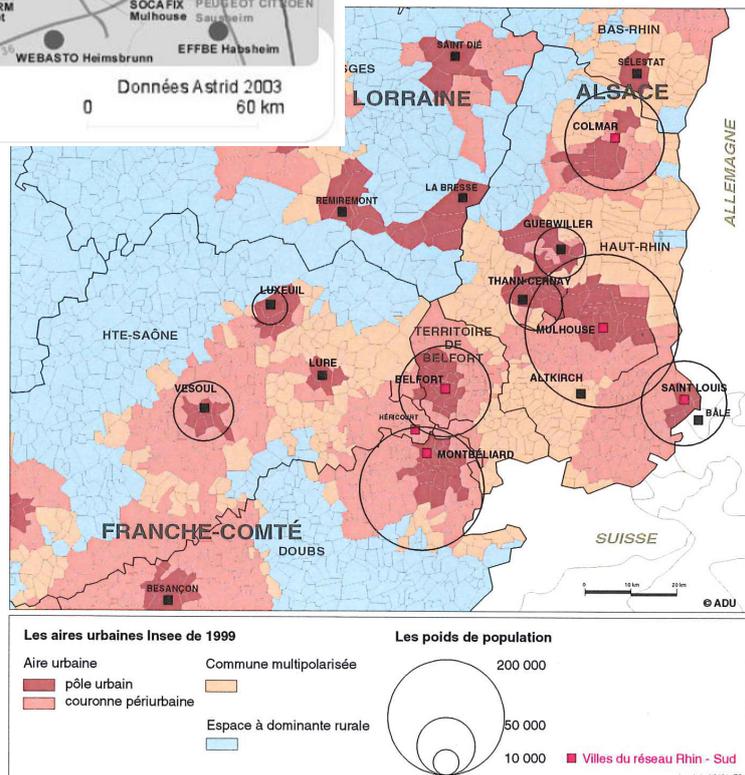


Figure 75  
Filière automobile en Alsace et Franche-Comté

Figure 76  
Villes du Réseau Rhin-sud (carré rouge)



Le premier défi est de désenclaver le territoire. De grandes infrastructures doivent permettre de renforcer la formation d'un espace commun, et pas seulement pour devenir un couloir de passage entre les grands pôles reliés (nationaux et européens). Deux projets majeurs ont été défendus par les élus locaux : le canal à grand gabarit et la ligne LGV. Le premier projet est abandonné à la fin des années 1990 alors que la ligne LGV est livrée en 2011, après une trentaine d'années de combat intensif. En effet, les pressions aux plus hautes instances de Chevènement, enclenchées en 1986, permettent d'obtenir que la branche-Est soit déclarée prioritaire et d'utilité publique en 2002 et qu'il y ait une gare TGV aménagée pour l'aire urbaine Belfort-Montbéliard.

Le second défi du territoire est de passer d'un espace de production à un territoire d'innovation. A l'instar d'Alstom et de General Electric, PSA doit devenir une source de stimulation pour la R&D (recherche et développement) et les équipementiers. Les métiers de l'automobile sont en pleine mutation avec les nouvelles considérations environnementales, les nouveaux matériaux et l'importance de la technologie.

Un pôle automobile interrégional (Franche-Comté et Alsace) est créé en 2002, regroupant plusieurs entités (entreprises, associations, Chambres de Commerce et d'Industrie, laboratoires de recherche, établissements d'enseignement supérieur, acteurs du développement économique local...). Il doit permettre de renforcer les liens de proximité entre les acteurs et d'unir les forces pour dépasser les faiblesses respectives dans un environnement concu-

rentiel. L'objectif de pôle interrégional est de prendre sa place comme un pôle européen de l'innovation et de production automobile. « Le constructeur (Peugeot) constitue donc un pôle d'attraction, mais il n'est pas le seul. En effet, l'attractivité résulte d'un maillage proche d'une dynamique de cluster où la présence d'une entreprise supplémentaire renforce l'attractivité du territoire pour les entreprises extérieures, non encore implantées (on tient là un processus d'auto-renforcement tout à fait significatif) et ce tant que les effets négatifs, notamment de congestion, ne se font pas trop sentir. Dans cette perspective, les équipementiers constituent également des éléments nodaux de ce maillage au sein duquel vient se greffer une myriade de fournisseurs de rangs inférieurs. » (PICARD, RODET-KROICHVILI, 2007) Pour intensifier la démarche, le Pôle de compétitivité « véhicule du futur » renforce un réseau de recherche en 2005 entre le Nord Franche-Comté et le Sud Alsace, pour trouver des solutions d'excellence technologique et réaliser des projets de coopération stratégique dans plusieurs domaines innovants.

Il devient enfin essentiel d'organiser les villes selon un fonctionnement territorial systémique. L'objectif est de renforcer les différences entre Belfort, Colmar, Héricourt, Montbéliard, Mulhouse et Saint-Louis pour produire des complémentarités. Mais cet objectif de partenariat étroit, malgré la mise en place du « réseau de villes » en 1991, n'est pas considéré comme une priorité et révèle les limites politiques de la conception d'un territoire métropolitain.

## Conclusion

Les années 2000 ont été propices aux réflexions sur la centralité dans le Pays de Montbéliard. La prise de conscience politique a permis d'enclencher une transition territoriale vers une centralité affirmée, en réseau et intégrée dans l'Est de la France.

Le SCoT a présenté une structuration de l'agglomération basée sur l'axe Nord-Sud (de Bethoncourt à Valentigney) comme cœur d'agglomération. Elle repose sur les travaux précédents, depuis le SDAU jusqu'au Livre Blanc, qui préconisaient cet axe de centralité auquel les vallées se raccrochent comme des côtes à la colonne vertébrale.

C'est le PUA qui va révolutionner l'approche du cœur d'agglomération en défendant l'idée de boucle centrale, d'anneau serti de trois diamants : les centralités, et des polarités majeures de l'agglomération. Elle réunit les trois villes les plus importantes (Montbéliard, Sochaux et Audincourt) au niveau de l'accessibilité, des équipements, de l'impact symbolique, de la démographie,... Cette configuration circulaire répond plus facilement aux modes de déplacements actuels de la ville au choix, mais aussi à la structuration des vallées qui bénéficient d'un accès facilité au cœur de l'agglomération.

A l'instar des préconisations du SCoT, le PUA insiste sur la nécessité d'intégrer la nature en ville comme un élément structurant de l'aménagement. L'importance d'améliorer les aménités du cadre de vie est aussi soulignée pour rendre l'agglomération attractive, en particulier le cœur d'agglomération, par un travail affiné sur les espaces publics et la revitalisation de l'offre de logements.

L'anneau de centralité du PUA devient l'espace prioritaire d'intervention car il est l'espace, actuellement répulsif, qui est le plus stratégique dans la lutte contre l'étalement urbain. Des actions particulières sont prévues pour revitaliser les centres-villes et intervenir sur les espaces intermédiaires monofonctionnels. L'objectif affiché est d'intensifier les centralités faibles de Montbéliard, Sochaux et d'Audincourt, mais aussi d'intégrer de la mixité fonctionnelle et sociale dans les zones économiques et commerciales qui égrainent la boucle du cœur d'agglomération.

Cependant, la ville de Montbéliard ne bénéficie pas d'un traitement particulier dans les documents cadres, malgré sa position dominante reconnue. La structuration polynucléaire de l'agglomération n'admet pas encore la hiérarchisation qui placerait Montbéliard dans une position de leadership visible et affirmé. Parallèlement, cet espace de centralités est renforcé par les pôles secondaires périphériques qui structurent les vallées.

A une échelle supérieure, la question de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard est sur la table depuis plusieurs décennies. Elle permettait de créer une centralité multipolaire pour tirer profit des grandes fonctions disponibles et d'atteindre une échelle représentative. L'union des agglomérations a permis de façonner l'Espace Médian comme réceptacle pour les fonctions supérieures comme l'université, la gare TGV et le futur hôpital. Les politiques de mutualisations avancent pas à pas, en s'appuyant sur une structure commune (le SMAU et prochainement le Pôle métropolitain) qui traite des dossiers les plus fédérateurs.

La puissance industrielle de l'Aire urbaine insufflée par les secteurs de l'énergie et du transport a permis d'envisager la formation d'un réseau de villes et le cluster automobile avec la région mulhousienne. La Métropole Rhin-sud permet d'entrevoir la constitution d'un territoire multipolaire reposant sur l'innovation technologique. Cette métropole interrégionale constituée permettrait d'inscrire l'Aire urbaine et le Pays de Montbéliard dans le paysage des aires métropolitaines françaises et européennes.

Cependant, la constitution de centralités est généralement dépendante des stratégies politiques et économiques.



## ECHELON DE LA METROPOLE

Nous avons évoqué plus haut combien il était essentiel, à l'heure de la métropolisation des territoires, de pouvoir se situer dans une aire d'influence métropolitaine. La marginalisation des agglomérations de Belfort, Montbéliard, Mulhouse et Besançon jusque là en retrait des métropoles bâloise, strasbourgeoise et dijonnaise, pouvait s'estomper grâce à la formation de la Métropole Rhin-Rhône (MRR) ou de la Métropole Rhin-Sud (MRS, qui ne concerne pas Besançon). Cependant, la MRR a été dissoute en 2012 tandis que la MRS peine considérablement à prendre forme.

Plusieurs raisons expliquent les difficultés.

La première est la faiblesse politique de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard. Désunie et inefficace, elle ne s'impose pas comme un maillon indispensable auquel les agglomérations voisines ont intérêt à s'associer. Mulhouse a donc fait le choix de se tourner vers Strasbourg alors que Besançon s'inscrit dans l'aire d'attraction de la métropole dijonnaise. Le pôle métropolitain local devient l'ambition la plus accessible pour l'Aire urbaine, comme le confesse Jo Spiegel, ancien président de la MRR : « Dès lors que la loi de décembre 2010 a permis la création des pôles métropolitains, les collectivités se sont naturellement tournées vers des structures plus proches de la réalité du terrain ». (Le Pays, 2012).

La Métropole Rhin-Rhône qui devait comprendre un territoire de deux millions d'habitants « de fait, englobait alors un espace trop large pour être parfaitement pertinente » (Le Pays, 2012). Les villes et agglomérations constituant la MRR n'ont pas misé sur les complémentarités, laissant progresser les concurrences et la dispersion organisationnelle. Bernard Reitel (géographe) explique « l'hétérogénéité des villes ne se traduit pas par de véritables complémentarités et par l'existence d'intenses relations, du moins pas entre l'ensemble des villes du réseau. En l'absence de cohérence politique, seuls les espaces animés et organisés par chacune des villes peuvent prendre la forme de territoires. Il pourrait alors le cas échéant être reconnu par les habitants à condition que les acteurs urbains soient animés d'une véritable vision stratégique et à lui donner du sens. » (REITEL, 2007). Les perspectives de développement économique envisagées par Besançon sont par exemple très éloignées du renforcement du secteur énergie et transport belforto-montbéliardais.

L'ambition de former la MRR a permis d'appuyer le projet de ligne à grande vitesse (LGV), mais n'a pas réussi à le dépasser, comme souligne l'ancien président de la MRR et maire-président de l'agglomération de Besançon : « À l'époque, nous avons été précurseurs. Mais, aujourd'hui, il faut faire preuve de réalisme. Le TGV fait partie du paysage et le cadre réglementaire a lui aussi évolué ».

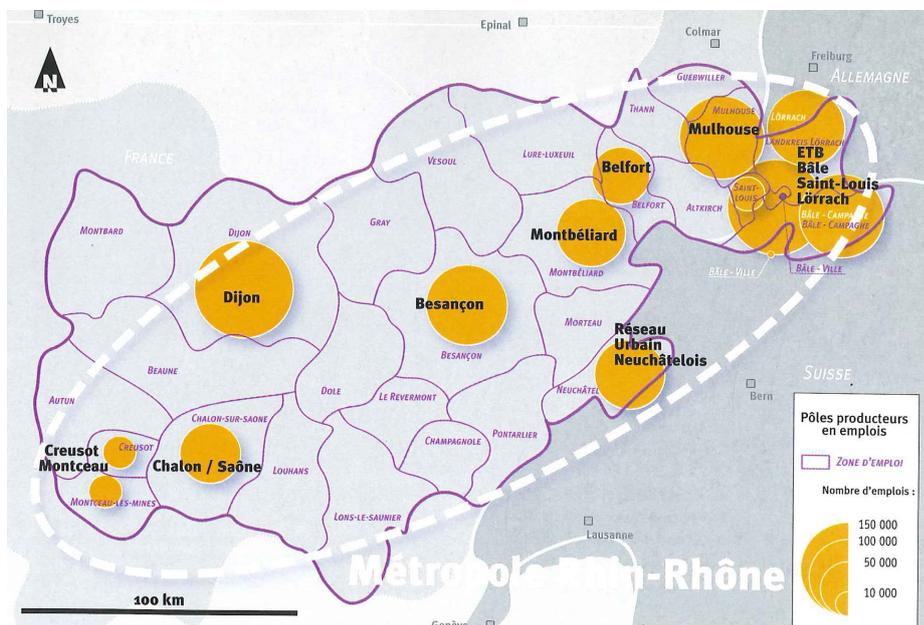


Figure 78  
Villes de la Métropole Rhin-Rhône (selon le nombre d'emplois)

La Métropole Rhin-sud, quant à elle, ne profite pas d'une structure politique qui lui permettrait d'être visible et d'orienter une dynamique de projets communs. Elle repose uniquement sur le terreau du bassin industriel qui s'étend de Montbéliard à Mulhouse. La MRS s'appuie sur le cluster automobile, donc sur les partenariats étroits des réseaux économiques et sociaux locaux.

Le cluster est actuellement remis en cause, pour deux raisons principales :

- les mondes universitaire et industriel y sont peu en synergie. Un élu influent du Pays de Montbéliard dénonce notamment l'absence de contacts entre l'UTBM et PSA. Alors que le marché saturé de l'automobile est particulièrement sensible aux effets de la mondialisation, l'émergence d'un pôle de compétence automobile ne peut pas se passer de l'innovation et de la recherche universitaire. Pourtant, c'est justement la recherche et le développement qui sont remis en question, faute de résultats. C'est particulièrement le cas du Pôle Véhicule du Futur qui n'aurait pas véritablement innové malgré plusieurs années d'activité, selon le même élu.

- Les capacités de productions sont elles aus-

## ECHELON DE L'AIRE URBAINE

Lors des entretiens, les premiers mots qui viennent aux acteurs politiques et techniques concernant l'Aire urbaine sont « chimère », « on en est loin », « on ne sait pas ce que c'est »,... Malgré les atouts indéniables et les réalités d'un bassin de vie constitué, le regroupement d'Héricourt et Delle, mais surtout de Montbéliard et Belfort au sein d'une même entité semble se heurter à des obstacles politiques considérables.

Certes, il existe des dossiers de travaux partagés et des équipements mutualisés. L'Espace Médian est le fruit de l'élan collectif de l'Aire urbaine. L'« union sacrée » a permis d'y obtenir la délocalisation de l'université. Certains

si dénigrées : la réactivité et les capacités des partenaires sous-traitants de PSA seraient en perte de vitesse et concurrencés par des structures extrarégionales, voire étrangères. La complexification des tâches des fournisseurs nécessite une taille critique et des compétences qui manquent globalement dans le « territoire automobile ». (sources). Ce territoire est d'ailleurs remis en cause par Picard et Rodet-Kroichvili qui constatent que l'absence de proximité géographique entre Montbéliard et Mulhouse est préjudiciable (PICARD, RODET-KROICHVILI, 2007).

La centralité du couloir Rhin-Rhône ou Rhin-Sud n'existe pas pour l'instant dans l'organisation territoriale française. La Métropole Rhin-Rhône dissoute et le cluster automobile balbutiant, l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard se retrouve dans un entre-deux indécis, déchirée entre l'attrait de Mulhouse (automobile, proximité des bassins de vie belfortain et mulhousien) et celui de Besançon (capitale administrative de Montbéliard).

« A l'heure où tous les territoires pensent aires métropolitaines, nous on réussit même pas à former notre aire urbaine... ». (technicien de Pays de Montbéliard Agglomération).

voient l'Espace Médian comme un terrain de réconciliation, comme dans le cadre du projet de l'implantation de l'Hôpital Médian.

Mais l'Espace Médian est aussi ambigu : il peut se limiter à incarner l'espace de non-choix, permettant d'implanter un équipement, comme la gare TGV, dans un endroit « neutre » qui évite les frustrations de l'un ou l'autre. Une autre de ses ambiguïtés est son implantation : l'Espace Médian est dans le Territoire de Belfort, grâce à la stature nationale de Jean Pierre Chevènement qui en a su en faire profiter son territoire au détriment du Pays de Montbéliard.

Aujourd'hui, les tensions se précisent. Plusieurs projets ont échoué (billettique commune des transports) ou ont provoqué des conflits

(navette d'accès à la gare TGV). Belfort semble s'opposer à chaque implantation d'un grand équipement à Montbéliard. Elle souhaite aussi maintenir son ascendant administratif de préfecture. Plusieurs acteurs du Pays de Montbéliard ressentent une forme de mépris de la part de la voisine du Nord et souffrent parallèlement d'un sentiment d'infériorité causé par le retard dans la dynamique de tertiarisation de l'économie. Montbéliard craint d'être la vulgaire banlieue industrielle de Belfort dans le système d'Aire urbaine. Elle s'attèle donc à rattraper son retard afin d'arriver à jeu égal lors des futures négociations.

Les efforts en communs engagés n'empêchent pas une lutte concurrentielle impitoyable. Les thématiques décisives comme l'économie et le commerce sont soigneusement évitées car elles sont les armes permettant de renforcer les positions de chacun avant le cessez-le-feu. Que dire en effet puisque le projet territorial n'a pas dessiné le rôle et la place que chaque ville peut tenir ? En attendant, la concurrence est rude. Parfois stimulante mais le plus souvent malsaine et déloyale. Elle compromet l'unité de l'Aire urbaine dans de multiples secteurs : universitaire, commercial, économique, secteur des loisirs,... Ainsi, le site universitaire de l'Espace Médian est déchiré entre les annexes de Belfort et Montbéliard. Les parcs d'activités commerciales sont l'objet d'une guerre d'enseignes entre les deux agglomérations. Le projet de l'Atoll décrit plus loin a pour ambition de permettre à Montbéliard de prendre définitivement l'ascendant... Les entreprises sont démarchées chez le voisin pour qu'elles déménagent chez-soi et Technoland (Montbéliard) est alors opposée à Techn'hom (Belfort). Si une salle de spectacle au rayonnement important est implantée à Montbéliard, Belfort construit son gymnase universitaire de 3 000 places...

Les luttes stratégiques témoignent de l'absence de volonté politique patente de construire une aire urbaine effective. Plusieurs hommes politiques affirment sans hésiter que le premier point d'achoppement est relationnel. Bien que l'ensemble des élus de

poids soit du même bord politique (à gauche), des conflits de personnes et des luttes de pouvoir empêchent la formation d'une aire urbaine politique.

Enfin, à la faiblesse du projet unique et aux concurrences politiques se superpose une organisation fonctionnelle décentralisée, complexifiée par un éclatement administratif. Le bassin de vie est divisé en trois départements : Haute-Saône, Doubs et Territoire de Belfort. Le morcellement est significatif. On compte par exemple deux missions pour l'emploi, trois missions locales, deux agences d'urbanisme, sept autorités organisatrices de transports,...

L'absence de mutualisation qui grève une vision stratégique et prospective unique pour le développement de l'Aire urbaine soulève les questions de gouvernance. La sempiternelle formation d'un nouveau département Nord-Franche-Comté se calquant sur l'Aire urbaine est défendue par plusieurs élus pour faciliter le fonctionnement global et l'effort de mutualisation. Cette fusion est bien-sûr âprement rejetée par Besançon à qui on ôterait la moitié des richesses du Doubs.

Quand la présidence de l'Aire urbaine est envisagée, on s'expose invariablement aux critiques des politiciens des deux communes principales (Belfort et Montbéliard) qui ne peuvent accepter de « perdre » le leadership. Monsieur Hélias (maire de Montbéliard et président de la Communauté du Pays de Montbéliard Agglomération) n'envisage pas autre président qu'un homme politique de stature nationale, éloigné des conflits locaux, pour faire unanimité.

L'Aire urbaine prend alors la forme d'un vœu pieux mais inéluctable à terme. L'ensemble des acteurs avance l'importance de projeter une aire urbaine unie, structurée et cohérente. La force industrielle dominée par les secteurs de l'énergie et du transport permettrait d'identifier un territoire qui manque de visibilité en France. L'Aire urbaine est ressentie comme une nécessité absolue pour exister. Des études diligentées par le SMAU envisagent

petit à petit la définition d'un projet commun. Cependant, pour faire une Aire urbaine, il faut dépasser la culture de clocher et pouvoir se projeter un avenir avec l'agglomération voisine. Cet élan est à ce jour fortement ralenti par l'absence de volonté politique et par la rivalité effrénée entre Belfort et Montbéliard.

La constitution d'une centralité puissante

## ECHELON DU PAYS DE MONTBELIARD

Au sein de l'agglomération et malgré les débats et travaux successifs qui ont abouti au SCoT ou au PUA, la question de la centralité est toujours l'objet d'avis contradictoires pour le Pays de Montbéliard.

La communauté de communes (Communauté du Pays de Montbéliard Agglomération) ne semble pas totalement appréciée par tous. Dans ce contexte, la question de la centralité est forcément conflictuelle. Selon plusieurs intervenants, élus et techniciens, le principe de bien commun n'est pas accepté et les politiques de clocher dominant. Ainsi, beaucoup d'élus ne souhaiteraient pas diluer leurs prérogatives communales au bénéfice du développement de politiques globales d'aménagement de l'agglomération.

Vingt-neuf communes aux profils très différents forment aujourd'hui l'agglomération de Montbéliard. A la fin du second millénaire, cette dernière a tenté de devenir une communauté urbaine pour mutualiser plus de services et obtenir les compétences en urbanisme, jusque-là communales. Un débat intense a pourtant abouti à une décision positive, malgré les divergences entre défenseurs des communes et défenseurs de l'agglomération. Mais le préfet Claude Géant s'est opposé à la décision de créer une communauté urbaine de moins de 500 000 habitants, seuil minimal avancé par la future loi Chevènement.

Cet échec d'unification a permis de maintenir les antagonismes qui déchirent le monde politique local.

dans le paysage de l'Est de la France est nécessaire et accessible. L'obstacle majeur est un conflit de personnalités politiques qui pénalise l'ensemble du territoire en avançant à contre-courant. Ces querelles sont aussi bien présentes à l'échelle de l'agglomération montbéliardaise et causent un retard conséquent dans l'action commune.

L'anneau de centralité du PUA qui relie Sochaux, Montbéliard et Audincourt confronte en effet les acteurs au sempiternel débat de la centralité du Pays de Montbéliard. Mais les oppositions vont plus loin car elles remettent en question le caractère multipolaire intrinsèque de l'agglomération. L'espace central du PUA n'est actuellement pas intégré dans la réflexion ambiante qui porte sur le choix manichéen entre Montbéliard comme centre unique et fort d'une agglomération, ou un système bicéphale qui considère Audincourt comme l'alter-égo de la Cité des Princes au Sud de l'agglomération. Deux visions s'opposent :

- la première, essentiellement montbéliardaise, soutient que l'éclatement des fonctions de centralité dans l'agglomération l'a desservie. L'idée forte est que seule une ville *leader* permettrait de tracter l'agglomération dans un élan productif, cette place revenant à Montbéliard. En témoigne cette citation d'un élu montbéliardais important dans l'échiquier local ; « le problème de ce p\*\*\* de Pays de Montbéliard, c'est qu'il est polycentrique... ».

- la deuxième vision, prévoit que Montbéliard n'arrivera pas à s'imposer face à Audincourt qui lui refuse cette posture dominante. Ici, la thèse défendue est que le Pays de Montbéliard est historiquement et concrètement bipolaire. Ainsi, il convient de continuer à équiper les deux pôles urbains majeurs. « Ne pas déshabiller Paul pour habiller Jacques » sera une sentence citée par quatre interlocuteurs différents sur ce sujet.

Dans les faits, l'absence flagrante de consensus dans un espace sans *leadership* naturel

incontesté laisse le champ à une « politique communautaire de guichet ». Cela signifie, comme en témoignent plusieurs acteurs, une dissémination d'équipements d'agglomération pour satisfaire les élus soumis à des pressions locales. Cette « paix communautaire » va bien sûr à l'encontre du bien collectif que tout le monde prêche, dans le discours du moins.

Pierre Moscovici (ancien président de l'agglomération et actuel ministre de l'économie) est alors défendu par plusieurs acteurs comme l'homme politique qui avait compris l'importance d'une agglomération unie et forte pour pouvoir travailler avec Belfort, sa stature nationale lui permettant de s'extraire des petits conflits locaux mais surtout de fédérer et d'avoir une véritable vision de territoire.

La vision du PUA participe au débat en proposant ainsi une troisième voie. L'articulation d'un espace central ne recoupe pas celle qui promeut un système bicéphale Montbéliard-Audincourt, car elle intègre dans l'équation Sochaux. Et cela fait toute la différence : outre la richesse en équipement de la petite ville, son intégration dans l'anneau de l'espace central permet une opération de « marketing territorial ». En effet, Sochaux a un grand impact symbolique : l'usine PSA, le club de foot pour la commune à la plus grande notoriété de l'agglomération.

Un autre conflit cristallise les rapports entre une société privée et la collectivité qui l'entoure ; celui qui confronte PSA au Pays de Montbéliard. Détaché du microcosme qu'elle avait formé par l'élan de la mondialisation, le géant automobile n'en reste pas moins ancré dans le paysage territorial de l'agglomération. Des reliquats des rapports autrefois large-

ment disproportionnés à l'avantage du monde de l'entreprise vis-à-vis de la société civile restent palpables. Malgré les efforts publics colossaux qui ont été entrepris pour préserver la présence de l'usine dans l'agglomération à l'époque de la restructuration du site (prise en charge de 80% de la déviation de l'Allan), PSA poursuit sa politique entrepreneuriale sans porter attention aux difficultés de la région de Montbéliard. En témoigne le plan de déplacement d'entreprise (PDE) développé en 2005, qui aurait pu être un outil de réflexion permettant d'envisager des méthodes de déplacements durables et mutualisées pour l'ensemble du Pays de Montbéliard. L'usine, génératrice des flux de déplacement les plus importants de l'agglomération, a simplement réorganisé l'intérieur de son site de production, repoussant les voitures des employés sur les franges. Le site de covoiturage et les lignes publiques de bus traversant l'enceinte n'ont servi que le temps de développer une image respectueuse de l'environnement pour l'entreprise. Un autre exemple concerne les transactions foncières actuelles pour les espaces vétustes, pollués et inutilisés par l'activité industrielle. L'entreprise souhaite les céder au prix fort à la collectivité exsangue, faisant monter le prix depuis que l'idée d'un projet économique et urbain d'envergure est en maturation.

Outre les visions divergentes qui ralentissent considérablement la projection vers une agglomération au projet commun fort et affirmé dans une aire urbaine et métropolitaine polycentrique en réseau, la politique d'aménagement en zones monofonctionnelles éloigne peu à peu les perspectives de formation de centralités dans le cœur d'agglomération du Pays de Montbéliard.

## Zonage ou mixité : quel avenir pour le territoire ?

Le passage de la ville d'hier à la ville de demain se confronte à un obstacle généralisé en France, mais qui prend une ampleur particulière dans le Pays de Montbéliard : le réflexe moderniste de développement de pôles spécialisés.

La vision engagée par le Projet Urbain d'Agglomération milite pour l'affirmation des centres-villes ainsi que la transformation des polarités en centralités sur un anneau central, formant le cœur d'agglomération. Cette conception de la centralité comme espace de mixité fonctionnelle entre en opposition avec l'histoire urbaine de l'agglomération, fortement imprégnée par la politique de zonage.

Ainsi, certains projets majeurs poursuivent aujourd'hui la trajectoire ségrégative du zonage, au risque de porter atteinte aux objectifs du PUA. Le point commun de ces projets

est qu'ils touchent à l'activité économique de l'agglomération de Montbéliard, chasse gardée de certains élus. Au lieu d'intégrer le développement économique à la transformation urbaine, les projets de déploiement industriel, tertiaire et commercial sont généralement planifiés sans prise en compte d'une quelconque intégration dans le tissu urbain.

Le premier exemple de projet est Technoland II, l'extension de la zone d'activité de Technoland I. Aux 300 hectares initiaux doivent ainsi se rajouter 177 hectares d'activités industrielles et tertiaires dans un espace agricole éloigné de toute forme de vie urbaine. Technoland II renforce encore le zonage monofonctionnel dans le bandeau au bord de l'autoroute et contraint l'activité tertiaire supérieure à s'implanter en périphérie plutôt que de profiter de la proximité de l'usine PSA et de Montbéliard.



Figure 79

Schéma d'aménagement  
de Technoland II

Le deuxième exemple de politique de zonage concerne les Gros Pierrons. La vocation de rupture de l'A36 semble être un postulat dans les conceptions d'aménagement économique de l'agglomération. L'espace considéré est cette fois-ci le plateau sous-exploité jusqu'à présent des Gros Pierrons, bordant l'autoroute et séparant la ville de Montbéliard de celle d'Audincourt. Cet espace hautement stratégique a fait l'objet de plusieurs études et de propositions de projets articulant le développement de l'activité économique, urbaine et l'implantation d'équipements d'agglomération. Rien n'a été mis en place jusqu'à l'annonce par le maire de Montbéliard d'un

projet important de développement commercial à l'image de l'Atoll d'Angers. Il s'agit de construire un espace commercial offrant des fonctions de centralité : un lieu de vie accessible en voiture et en transport en commun avec un village restaurant, un square pour enfants, un traitement des « espaces publics » proche de celui d'un centre-ville et une connexion avec l'Axone, salle de spectacle jusqu'ici isolée du reste du territoire. Ce projet Gros Pierrons, assumé comme un projet de zonage, ne participera pas à la composition d'un continuum urbain entre Audincourt et Montbéliard. La question de la qualité des synergies entre les différentes fonctions est en

suspens, tout comme l'articulation du projet avec le reste de l'agglomération.

Montbéliard qui souhaite être visible et élargir son aire d'influence présente un complexe dédié à l'équipement de la maison avec une forte valeur ajoutée architecturale « visant à accroître le rayonnement commercial du pays de Montbéliard, en attirant des enseignes inexistantes sur un espace large (de Strasbourg à Dijon/Lyon) » comme le préconisait le SCoT.

Ce projet est défendu par certains élus et techniciens, essentiellement montbéliardais,

car il permettrait de :

- diminuer l'évasion commerciale,
- augmenter la force symbolique de l'agglomération,
- rénover l'appareil commercial vieillissant,
- concentrer l'offre commerciale pour la rendre plus accessible en cœur d'agglomération.

Dans un contexte d'aménagements commerciaux ponctuels et sans grande ampleur, Montbéliard souhaiterait prendre les devants par un projet d'envergure sans attendre un accord communautaire qui pourrait prendre plusieurs années.



Figures 80 et 81

Image du projet commercial « Atoll » à Angers, souvent prit en exemple pour les Gros Pierrons (ci-contre), et illustration d'Yves Lion pour le Projet d'Agglomération en 2011.



Les détracteurs sont nombreux et pour différentes raisons. Le projet des Gros Pierrons réveille en effet les dissensions en attisant la concurrence commerciale dans l'Aire urbaine et au sein de l'agglomération. Plusieurs voies

belfortaines crient au scandale. Une autre crainte partagée concerne le risque de captation de l'activité commerciale par le nouveau projet, risquant de réduire la fréquentation des magasins des centres-villes de Montbéliard et d'Audincourt.

Ce développement commercial n'est il pas une politique partielle qui ne prend pas en compte un aspect plus systémique de l'agglomération ? Ne risque t'il pas d'achever la partition Nord Sud de l'agglomération, en épaississant le « bandeau économique » autour

de l'A36 ? La création et le confortement de zones monofonctionnelles étant les politiques d'aménagement actuelles, la question d'intensifier les liens, donc l'anneau central, qui les unissent n'est elle pas la priorité absolue ?

---

## Conclusion

La polycentralité observable aux différents échelons étudiés (aire métropolitaine, urbaine et d'agglomération) fait face à de multiples problèmes qui obèrent la formation de territoires complémentaires et en réseau.

L'absence de projet fédérateur depuis l'installation de la LGV à eu raison de la Métropole Rhin-Rhône tandis que la Métropole Rhin-Sud ne fonctionne que sur la volonté de construire un cluster automobile dont les bases de fonctionnement (efficacité de la sous-traitance, développement de l'innovation, réseau de proximité et de complémentarité,...) sont chancelantes.

L'Aire urbaine Belfort-Montbéliard quant à elle est devenue un terrain conflictuel qui oppose des personnalités politiques et des stratégies territoriales concurrentielles. La concurrence plus destructive que constructive renforce les sentiments hostiles.

La réalité d'un bassin de vie commun et la prise de conscience de la nécessité de coopérer pour exister dans le paysage de l'Est de la France ne suffisent pas à convaincre la classe politique actuelle de former une aire urbaine unie, dont la taille et la puissance économique permettrait de constituer une centralité incontournable.

A l'échelon de l'agglomération, le Pays de Montbéliard souffre considérablement de ne pas avoir de centralité prédominante. L'usine s'est volontairement retirée de la place dominatrice qu'elle occupait et Montbéliard n'a pas eu le poids suffisant pour s'imposer. L'émiettement des fonctions de centralités au sein de l'agglomération favorise les conflits de clochers entre les défenseurs d'un polycentrisme égalitaire et ceux qui militent pour la mise en avant de Montbéliard.

Cette concurrence nuisible au projet commun et à la visibilité de l'agglomération trouve une solution grâce au Projet Urbain d'Agglomération et sa centralité en anneau. Mais la politique de zonage monofonctionnel (à l'image du projet des Gros Pierrons), vient réinterroger la forme préconisée de l'anneau comme espace de centralité. Cette réalisation sur un des sites les plus stratégiques de l'agglomération pose simplement la question de l'intensité des espaces et de l'articulation souhaitée entre eux. Les Gros Pierrons deviendront ils un verrou de plus entre Audincourt et Montbéliard ou au contraire un espace-charnière entre le Nord et le Sud de l'agglomération ? L'anneau central est il une centralité d'agglomération formé par un ensemble connecté de pôles monofonctionnels et de centralités de faibles intensités ou un espace enrichi par une multiplicité de micro-centralités ? Est-il remis en question par la politique de zonage ou au contraire adapté à celle-ci, si le traitement spécifique des espaces intermédiaires permet d'observer une cohérence et une continuité ? En résumé pour former un écosystème territorial, la solution est elle la multipolarité en réseau ou la polycentralité ?

Une priorité qui apparaît est le traitement des liaisons, clé de la véritable formation d'un espace central visible, cohérent et attractif. La liaison entre Montbéliard et Sochaux, appelée « Boulevard Peugeot », est une portion de l'anneau du cœur d'agglomération. Il semblerait pouvoir répondre à certaines interrogations sur la centralité dans le Pays de Montbéliard.

## Montbéliard et l'usine Peugeot, les véritables centralités de l'agglomération réunies sur le Boulevard Peugeot

Le Boulevard Peugeot est un des cinq sites stratégiques d'intervention prioritaire pour l'agglomération de Montbéliard, d'après le Projet Urbain d'Agglomération. Il est devenu l'espace au plus gros potentiel de l'agglomération car il est le seul à interroger de manière aussi profonde l'articulation des rapports entre l'industrie, la nature et la ville, le tout sur une portion de quatre kilomètres de l'anneau central du cœur d'agglomération. L'espace de projet potentiel correspond aux friches industrielles actuelles et à venir, soit approximativement 50 hectares.

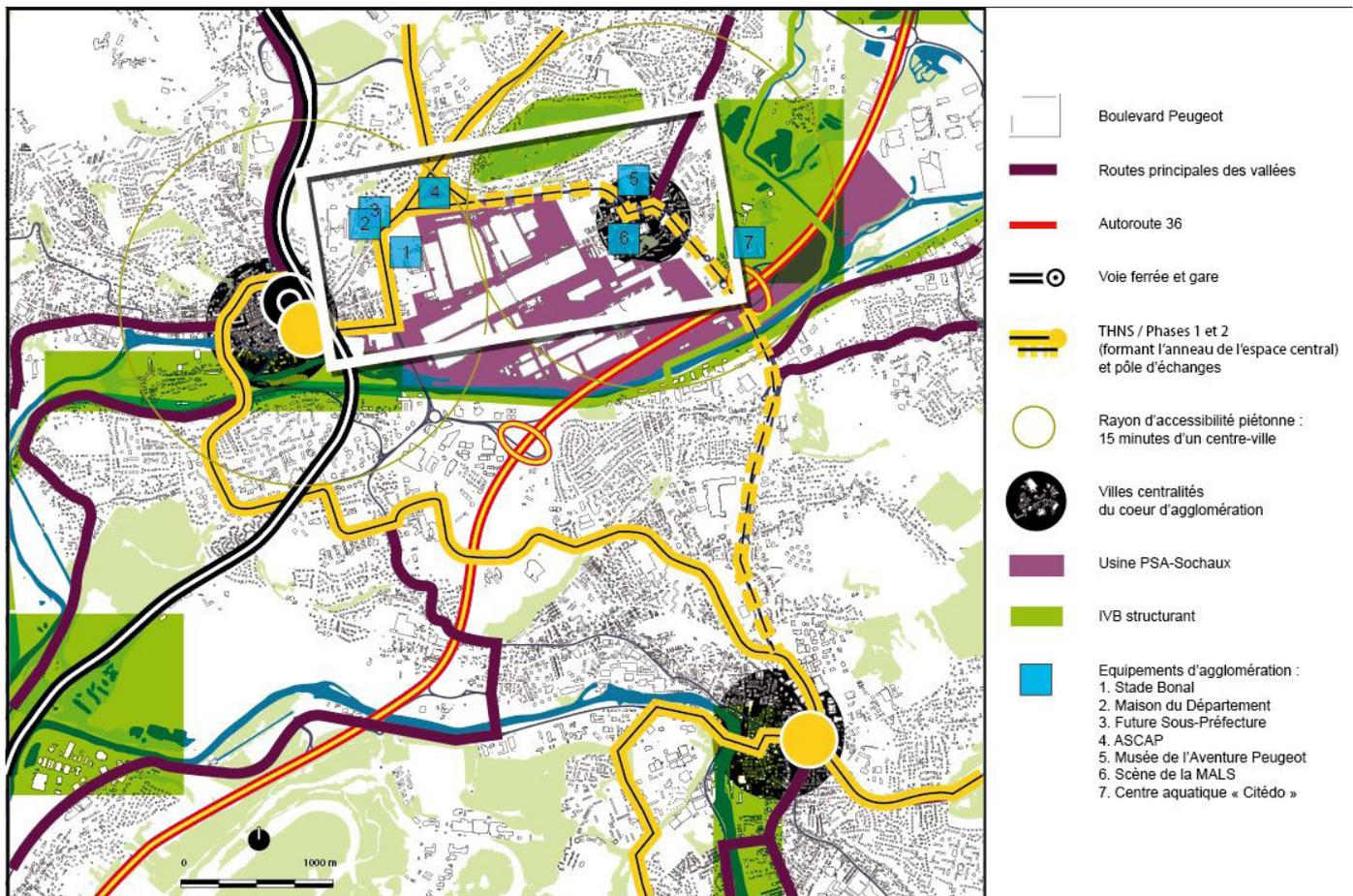
Le site bénéficie d'une situation particulièrement avantageuse combinant :

- une accessibilité maximale : le Boulevard est un axe structurant relié au Nord de l'agglomération, à proximité de la gare, de deux échangeurs autoroutiers et du canal Rhin-Rhône

- la présence des centres-villes de Montbéliard et Sochaux, deux des trois centralités urbaines du cœur d'agglomération
- la présence du plus grand site industriel de PSA, plus gros fournisseur d'emploi et symbole de la région
- des éléments naturels structurants : le promontoire visible dans une partie de l'agglomération appelé Fort Lachaux, les rivières de l'Allan, de la Savoureuse
- l'implantation de nombreux équipements d'agglomération : stade Bonal, musée de l'Aventure Peugeot, centre aquatique Citédo, la future sous-préfecture, maison du département, scène de la MALS,...
- et une situation de vitrine pour les locaux comme pour les visiteurs, en porte d'entrée d'agglomération depuis l'autoroute

Figure 82

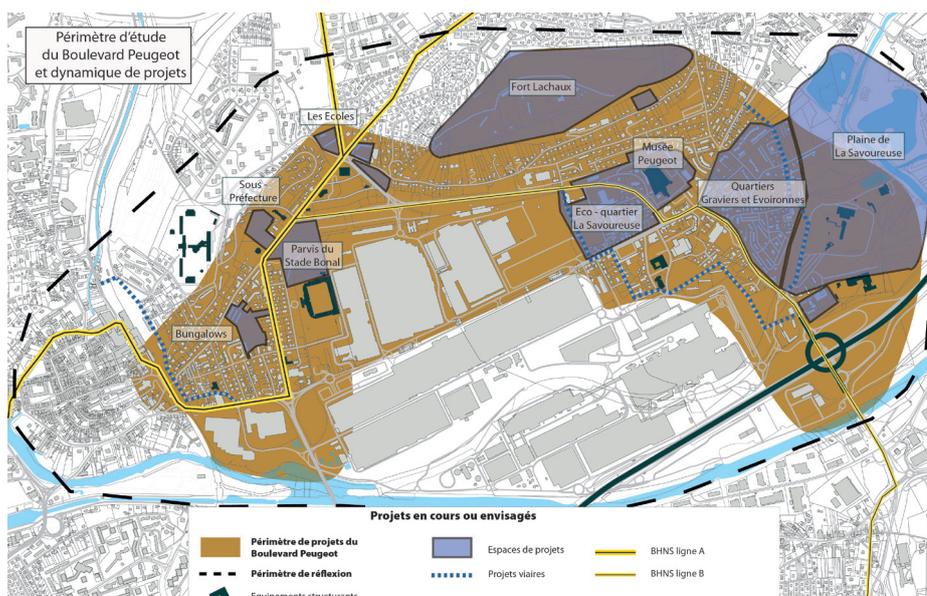
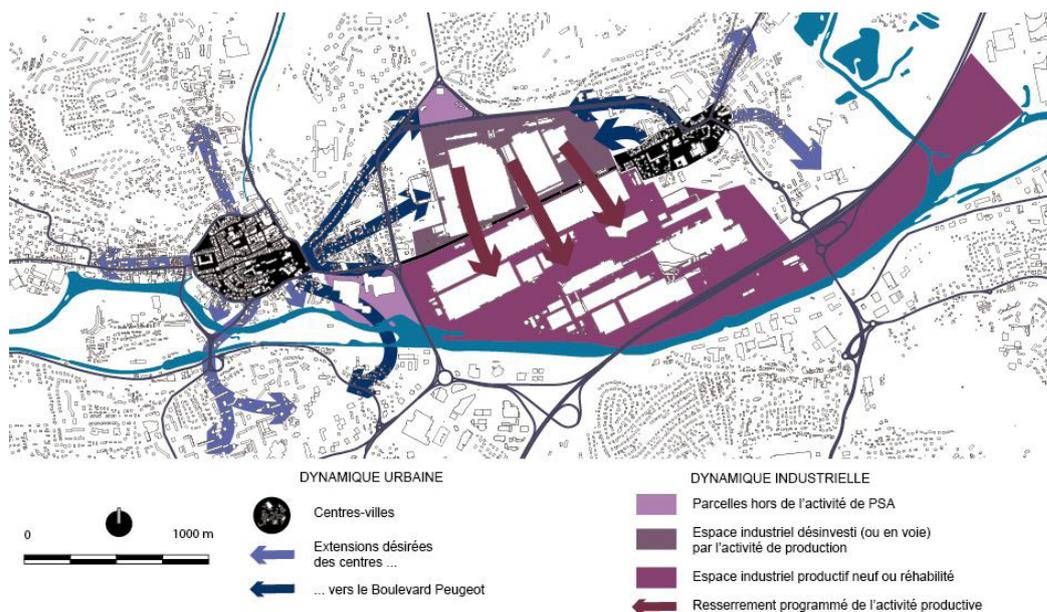
Le Boulevard Peugeot :  
un site d'exception



Le Boulevard Peugeot permet de répondre à la volonté d'extension des centres des deux villes et ainsi d'interpréter l'intensité et la figure urbaine souhaitée pour l'agglomération de demain. Le traitement particulier des liaisons d'un espace long de quatre kilomètres, par l'intégration structurante de la nature, des aménagements spécifiques et

un transport en commun efficace semblent essentiel pour affirmer les espaces intermédiaires. Ces derniers deviennent alors des soutiens aux centralités et polarités d'intensité plus élevées qui rythment le Boulevard. Cette conception permet d'articuler le modèle de développement linéaire sur un anneau ou une boucle au modèle concentrique compact des centralités majeures et secondaires.

**Figure 83**  
Les dynamiques concomitantes des mondes urbains et industriels



**Figure 84**  
Dynamiques de projets sur le Boulevard Peugeot

L'extension des centres-villes de Sochaux et Montbéliard est déjà amorcée avec la multiplication des projets autour du Boulevard Peugeot. Alors que Sochaux entame la création de son premier éco-quartier, Montbéliard envisage notamment l'aménagement d'un parvis devant le stade Auguste Bonal. L'enceinte sportive du FC Sochaux-Montbéliard, aujourd'hui masquée par une bande de maisons individuelles, pourrait devenir un espace d'animation sportive, mais aussi un lieu d'activités commerciales et de restauration mis en valeur en face du petit pôle administratif constitué par la Maison du Département et la future sous-préfecture.

Le Boulevard Peugeot ouvre aussi la possibilité de réaffirmer la place de l'industrie en pleine ville. Cette affirmation est plutôt de l'ordre de la profession de foi mystique et de la confirmation du lien existentiel entre l'agglomération et sa puissance industrielle en son cœur. Les nombreux avantages développés ci-dessus permettent d'envisager, par exemple, la localisation des entreprises innovantes du cluster automobile et de pole Véhicule du Futur. Mais un projet sur le Boulevard Peugeot réinterroge les liens entre les habitants et l'usine, les travailleurs et le territoire. Selon Wiel (2003), « l'identité territoriale peut se construire là où l'imaginaire des lieux constitue un patrimoine exploitable pour des usages durables ou éphémères ». L'industrie ayant bâti le Pays de Montbéliard et son identité, les friches de PSA peuvent constituer des espaces potentiels pour réactiver et révéler l'identité industrielle, sous une nouvelle forme. Cette démarche demande sans doute un vrai partenariat public/privé et une concertation réelle : l'association des habitants dans le projet.

Enfin, intervenir sur le Boulevard Peugeot, comme sur le reste de l'espace central, ouvre la possibilité d'approfondir la réflexion concernant les associations entre les fonctions et les spécialisations à privilégier : tertiaire su-

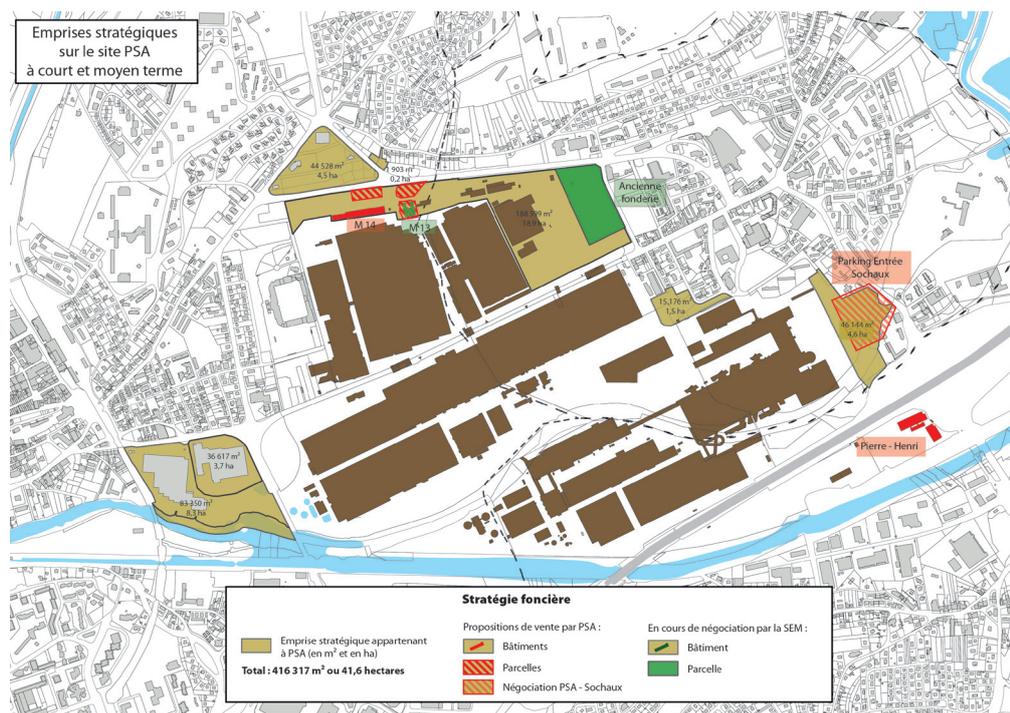
périeur, administrations, enceinte sportive, nature, industrie et milieu urbain. Quelles synergies permettent de tirer le meilleur parti de la plurifonctionnalité ? Comment envisager la mutation de l'urbanisation fordiste aux parcelles gigantesques dans une optique de compacité propre à la ville durable ?

Le renouvellement du Boulevard Peugeot offre donc la perspective de renforcer l'espace central de l'agglomération en confirmant Sochaux, Montbéliard et l'usine Peugeot, les trois éléments de reconnaissance du territoire depuis l'extérieur. En insistant sur le caractère de la ville industrielle innovante, le développement du Boulevard Peugeot pourrait permettre de donner à l'agglomération la crédibilité régionale et la visibilité nationale qui lui fait aujourd'hui défaut.

Mais l'éventuelle intervention sur le Boulevard Peugeot pose de nombreux questionnements qui relativisent les perspectives d'actions.

Dans un premier temps, l'aménagement économique et urbain du Boulevard repose sur les capacités des élus à mener efficacement les tractations foncières avec l'actuel détenteur des terrains enfrichés, l'entreprise PSA, qui semble vouloir faire payer le prix fort à la collectivité pour renflouer ses caisses.

**Figure 85**  
Stratégie foncière  
(cette carte ne prend pas en compte les dernières évolutions confidentielles)

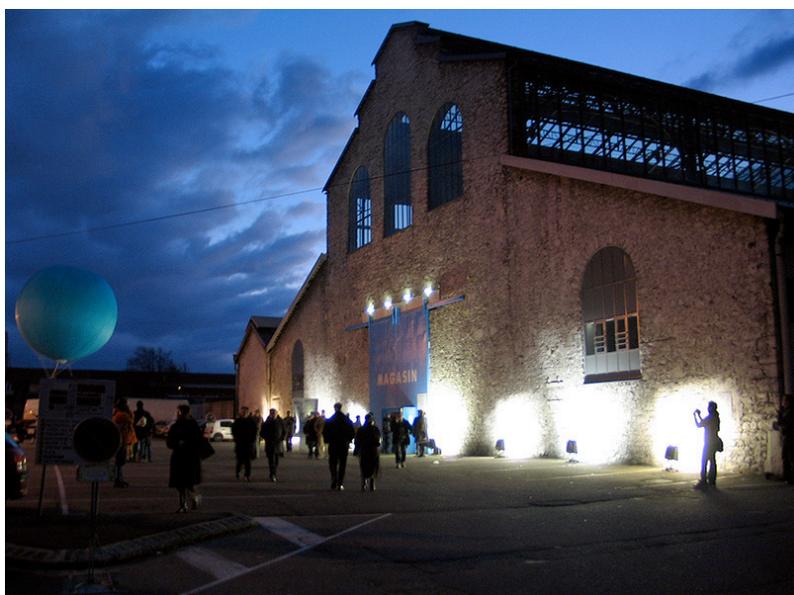


Ensuite, la vision urbaine de l'aménagement ne doit pas être négligée par rapport aux conceptions fonctionnalistes ambiantes qui envisagent l'implantation d'industries lourdes et de transporteurs logistiques dans cet espace de centre d'agglomération, pourtant propice à un développement tertiaire et urbain autour de l'usine.

La concertation semblerait inévitable pour une coproduction effective entre élus, techniciens et surtout la population. Cependant, le Pays de Montbéliard, comme la France en

générale, n'a pas coutume de laisser les habitants intervenir dans un projet.

L'intervention sur le Boulevard Peugeot questionne aussi la capacité de faire des aménagements successifs capables de rendre un espace central hostile en lieu attractif et dynamique pour l'agglomération et l'aire urbaine. Enfin, dans une agglomération où les centralités ont déjà du mal à émerger, est-il légitime de tenter la création d'une centralité dont le résultat n'est pas assuré, du moins à court terme ?



*Figure 86*

*Réhabilitation d'une friche industrielle grenobloise en musée d'art contemporain*

## CONCLUSION

L'agglomération du Pays de Montbéliard est en quête de sa structure de centralité pour bâtir une agglomération répondant aux préconisations de l'urbanisme durable : un système polycentrique réticulaire.

Le développement historique de l'organisation spatiale n'a pas suivi le schéma classique : très vite, une structuration multipolaire (industrielle) s'est développée, en limitant l'influence de la centralité montbéliardaise. La revendication des communes les plus influentes (démographie, puissance industrielle), les arrangements politiques et la politique planificatrice moderniste ont occasionné une dispersion des fonctions et des équipements d'agglomération dans plusieurs communes.

Parallèlement, le Pays de Montbéliard polynucléaire a vécu l'influence grandissante de l'usine Peugeot-Sochaux. Celle-ci est même devenue la centralité de l'agglomération de manière incontestée. L'agglomération s'est mise à son service, modifiant son territoire en profondeur pour accompagner la production croissante d'automobiles de la plus grande usine de France. La fin des Trente Glorieuses sonne le glas de cette époque de croissance. Peugeot réduit volontairement son influence et se recentre sur sa fonction de constructeur de voitures. L'usine est réorganisée pour passer de la production fordiste au toyotisme. Les effectifs sont réduits par quatre en trente ans (11 000 salariés aujourd'hui, l'usine a même perdu la première place d'établissement offrant le plus d'emploi en France pour Airbus-Toulouse en juillet 2013).

Le Pays de Montbéliard se retrouve désorganisé et hérite d'un territoire moderniste divisé en zones monofonctionnelles innervée par un réseau viaire adapté à l'automobile.

Les différentes tentatives de structurer le territoire autour de centralités n'aboutissent pas. Le conflit latent entre une vision monocentrique et polynucléaire fait rage et immobilise le territoire. Cette situation empêche la formation d'un pôle d'agglomération effectif, uni et visible vis-à-vis de la voisine Belfort et du paysage de ville de l'Est. Malgré des velléités de formation d'une Aire urbaine avec Belfort, les efforts de composition d'un projet commun et de mutualisation buttent sur une lutte (fratricide) de personnes pour passer le cap supplémentaire de constitution d'une centralité reconnue dans le réseau de villes de l'Est émergent. L'Aire urbaine se retrouve isolée et échappe aux aires d'influences des puissantes voisines. Seuls certains projets interrégionaux aboutissent (TGV, cluster automobile) et permettent de limiter les effets néfastes.

Les éléments pour évoluer sont cependant présents. Les nombreux potentiels de l'agglomération et de son Aire urbaine permettent d'envisager un avenir et d'éteindre l'incendie allumé par les défaitistes. Cependant, le temps presse et l'angle d'attaque est relativement étroit pour un ensemble urbain qui cumule plusieurs handicaps (industrie en perte de vitesse, concurrence des métropoles,...). Le sens du bien commun devient plus que jamais une ligne de conduite nécessaire pour guider les actions politiques.

Nous pensons que l'action passe d'abord par l'affirmation de l'agglomération comme une centralité en tant que telle. Pour ce faire, elle doit se restructurer en respectant l'organisation dont

elle hérite, mais aussi en fonction des impératifs du développement durable et des ambitions qu'elle porte dans l'espace de l'Est de la France.

Le Projet Urbain d'Agglomération apporte une réponse qui rassemble ces trois impératifs. Il préconise en effet d'affirmer une boucle centrale réunissant les différentes polarités et centralités. Il permet de tirer parti des avantages de la polynucléarité du territoire en travaillant les complémentarités et les associations de fonctions pour renforcer les centralités et intégrer les polarités monofonctionnelles dans un système en réseau. Le PUA prend aussi en considération l'importance de l'aménagement des espaces intermédiaires et du développement des mobilités alternatives à l'automobile, comme les transports en commun. La mise en place du nouveau réseau de bus « Cadencité » doit permettre une profonde dynamique de renouvellement urbain et un prétexte d'intervention sur les espaces publics traversés. Cependant, son tracé actuel préserve encore le traditionnel couloir Nord-Sud sans assurer formellement un soutien au système en boucle proposé par le PUA, qui permet pourtant aux vallées, organisées autour de centralités secondaires, de s'y raccrocher efficacement.

Le traitement des liaisons entre les lieux polarisateurs est primordial pour assurer une cohérence unificatrice du cœur d'agglomération et gommer les multiples ruptures qui fragmentent le Pays de Montbéliard. Mais le caractère propre de chaque espace intermédiaire paraît aussi être une question centrale. Faut-il favoriser la mixité des pôles monofonctionnels, ou au contraire affiner la spécialisation et l'identité de chacun dans l'anneau de central ?

Nous pensons aussi que dans cet espace polynucléaire *de facto*, il semble important d'accentuer le rôle de Montbéliard en la confirmant comme centralité principale, pour renforcer la lisibilité locale et la visibilité du territoire depuis l'extérieur. Cette hiérarchisation et la différence de traitement proposée à la Cité des Princes vis-à-vis des deux autres villes de l'anneau central n'est pas incompatible avec l'affirmation d'un territoire polycentrique et permettrait de surcroît de contrecarrer la tendance à l'éclatement des équipements d'agglomération. Selon Bourdeau-Lepage (2009), « les structures dites multicentriques cachent souvent des espaces multipolaires-monocentriques. » et ce sont les centres-villes qui doivent tirer leur épingle du jeu dans « le vieux schéma monocentrique (qui) n'est pas entièrement dépassé ». Cette confirmation de Montbéliard comme ville-centre passe par la définition formelle de son rôle spécifique et, par conséquent, des rôles tenus par Sochaux et Audincourt. Alors qu'Audincourt développe une offre culturelle particulièrement dense (salle de spectacle, cinémas, festivals,...) et que Sochaux marie l'identité naturelle (Plaine de la Savoureuse et Fort Lachaux) à l'identité industrielle (PSA), Montbéliard ne doit-elle pas se focaliser sur le marketing urbain (centre historique médiéval), économique (recherche, innovation et développement dans le secteur automobile) et commercial (projet des Gros Pierrons) ?

En outre, nous préconisons de créer une centralité autour de l'identité industrielle. L'usine PSA de Sochaux n'est pas seulement un espace de production mais est aussi un élément identitaire, la force économique et l'image de marque du territoire. Il semblerait bénéfique de la révéler pour le développement local et l'affirmation du Pays de Montbéliard dans le réseau des villes de l'Est de la France. Mais cette « ré-humanisation » territoriale et confrontée à de multiples problèmes qui mettent déjà en péril cet ambitieux développement économique, urbain, identitaire et symbolique.

Enfin, l'intégration de l'agglomération dans ce réseau passe nécessairement par la construction effective d'une Aire urbaine bipolaire en focalisant les efforts sur les complémentarités et les mutualisations. Une Aire urbaine unie, comme une véritable centralité, est la clé permettant la « conquête » d'une position dans le système métropolitain de l'Est de la France, et plus largement dans le paysage européen, en mettant fin définitivement aux risques liés aux « effets tunnel » des territoires périphériques non-polarisés.





# Bibliographie

## Ouvrages

BELOT R., LAMARD P., 2007, *Peugeot à Sochaux ; des hommes, une usine, un territoire*, Lavauzelle

BERDOULAY V., CLAVAL P. (dir), 2001, *Aux débuts de l'urbanisme français*, Collection géographie et cultures, l'Harmattan, Paris

CERTU, 1999, *Nouvelles centralités, nouvelles pratiques : les pratiques sociales dans les centres commerciaux de périphérie*, Editions du Certu, Lyon

CHOAY F., MERLIN P.(dir), 1988, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Presses Universitaires de France, Paris

CHOAY F., MERLINACHET (dir.), 2009, *Dictionnaire de l'aménagement*, Quadrige/Manuel, Editions PUF, Paris

DA CUNHA A., MATTHEY L., 2007, *La ville et l'urbain : des savoirs émergents*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne

DEVISME L., 2005, *La ville décentrée : figures centrales à l'épreuve des dynamiques urbaines*, L'harmattan, Paris

DUPUY G., 1995, *Les territoires de l'automobile*, Anthropos, Paris

GOUX J.P., [1986] 2003, *Mémoires de l'enclave*, Actes Sud-Leméac, Evreux

LAMARD P., WOESSNER R. (dir), 2007, *Rhin-sud ; un territoire en devenir ?*, Collection Territoriales de l'université de technologie de Belfort-Montbéliard

LEVY J., LUSSAULT M., 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris

MANGIN D., 2004, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Editions de la Villette, Paris

MUMFORD L., 2011, *La cité à travers l'histoire*, Agone, Marseille

REY-DEBOVE J., REY A.(dir), 1996, *Dictionnaire le Nouveau Petit Robert*, Dictionnaire le Robert, Paris

VELTZ P., 1997, *Mondialisation, villes et territoires. L'économie de l'archipel*, Edition PUF, Paris

WOESSNER R., 2008, *La Métropole Rhin Rhône : vers l'émergence d'un territoire ?*, Editions Do Bentzinger, Colmar

## Articles scientifiques / spécialisés

BOINO P., 2001, « Mutations urbaines et centralités », in *Les Cahiers du DSU*, De la politique de la ville

au renouvellement urbain, Centre de recherches de Ressources et d'Echange pour le Développement Social et Urbain, n° 31-32, p 37,

BOURDEAU-LEPAGE L. et al, 2009, « A la recherche de la centralité perdue », *Revue d'Economie Régionale & Urbaine*, 2009 juillet, pp. 549-572

BOURDEAU-LEPAGE L., HURIOT J.-M., 2005, « On pole and centers : cities in French style », *Urban Public Economic Review*, n°3, pp. 13-36

DESSE R.-P., 2002, « Les centres commerciaux français, futurs pôles de loisirs ? », *Métropolis*, n° 50, pp. 6-19

GASCHET F., LACOUR C., 2002, « Métropolisation, centre et centralité », *Revue d'Economie Régionale & Urbaine*, 2002 février, pp. 49-72

GUILLOREL H., 2002, « L'actualité des modèles centre-périphéries », in TIDE-CNRS, *Le monde et la centralité, Actes 2*, gravure sur CD, 211-222

JULIEN P., 1996, « Spécificité des grandes villes de province », *Economie & Statistiques*, n° 294-295, pp. 137-152

LABASSE J., 1970, « Signification et avenir des centres », *Urbanisme*, 120-121, pp. 8-17

LAVADINHO S. 2010, « Manifeste pour une centralité suburbaine », *Techni.cités*, n°194, pp. 23-25

MARCHAND D., 2005, « Le centre-ville est-il le noyau central de la représentation sociale de la ville ? », *Les cahiers internationaux de psychologie sociale*, n° 66, Presses universitaires de Liège, pp. 55-64

TALBOT P.J., 2001, « Les déplacements domicile-travail. De plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux », *INSEE Première*, n° 767

## **Contributions à ouvrage**

ALLAIN R., 2010, « Formes urbaines et développement urbain durable », in DA CUNHA A., (dir.), *Centralités, urbanisme durable et projet*, Urbia. Les Cahiers du développement urbain durable n°9, Lausanne, Edition de l'Institut de Géographie-Université de Lausanne, p.43-74.

ASCHER F., 2003, « En finir avec la notion de centralité ? », in GALLETY J.C. (dir), *Centralité dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?*, CERTU, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, pp 22-29

BOURDIN A., 2003, « Anatomie des nouvelles centralités », in GALLETY J.C. (dir), *Centralité dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?*, CERTU, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, pp 76-89

BUISSON M.-A., 1999, « De la métropole d'équilibre à la métropole en réseau » in LACOURT C., PUISANT S. (eds), *La métropolisation. Croissance, diversité, fractures*, Paris, Anthropos

CHALAS Y., 2010, « Centre, centralité et polycentrisme dans l'urbanisation contemporaine », in DA CUNHA A., (dir.), *Centralités, urbanisme durable et projet*, Urbia. Les Cahiers du développement urbain

durable n°9, Lausanne, Edition de l'Institut de Géographie-Université de Lausanne, p.22-42.

COSINCHI M., RACINE J.-B., 1995, « Géographie urbaine », in BAILLY A. (ed.), *Les concepts de la géographie humaine*, Massons, Paris

DA CUNHA A., 2005, « Régime d'urbanisation, écologie urbaine et développement urbain durable : vers un nouvel urbanisme » in DA CUNHA A., KNOEPEL P., LERESCHE J.P., NAHRATH S., *Enjeux du développement durable ; transfo urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne. pp 12-38

DERYCKE P.-H., 1999, « Comprendre les dynamiques métropolitaines » in LACOURT C., PUISSANT S. (eds), *La métropolisation. Croissance, diversité, fractures*, Paris, Anthropos

HURIOT J.-M., PERREUR J., 1997, « Centre et périphéries : fondements et critères », in CELIMENE F., LACOUR C. (eds), *L'intégration régionale des espaces*, Economica, Paris, pp. 63-84

LAVADINHO S., LENSEL B., 2010, « Importons la notion de centralité en périphérie : pour une soutenable émergence de la qualité urbaine dans la Zwischenstadt », in DA CUNHA A., (dir.), *Centralités, urbanisme durable et projet*, Urbia. Les Cahiers du développement urbain durable n°9, Lausanne, Edition de l'Institut de Géographie-Université de Lausanne, p.113-146.

PICARD F., RODET-KROICHVILI N., 2007, « La dynamique territoriale au regard de la proximité : l'exemple de l'industrie automobile en Alsace/Franche-Comté », in LAMARD P. (dir), WOESSNER R., *Rhin-sud, Un territoire en devenir ?*, Collection Territoriales de l'université de technologie de Belfort-Montbéliard, pp 153-168

REGAZZONI F., 2010, « La création de nouvelles centralités urbaines : production de la ville durable ? Le cas de Turin », in DA CUNHA A., (dir.), *Centralités, urbanisme durable et projet*, Urbia. Les Cahiers du développement urbain durable n°9, Lausanne, Edition de l'Institut de Géographie-Université de Lausanne, p.163-180.

REITEL B., 2007, « La frontière : un identificateur pour le territoire Rhin-Sud ? » in LAMARD P. (dir), WOESSNER R., *Rhin-sud, Un territoire en devenir ?*, Collection Territoriales de l'université de technologie de Belfort-Montbéliard, pp 241-247

TORTEL L., 2003, « Pratiques commerciales et comportements de centralités », in GALLETY J.C. (dir), *Centralité dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?*, CERTU, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, pp 30-43

WIEL M., 2003, « Où sont les marges de manœuvre en matière d'aménagement de centralités ? », in GALLETY J.C. (dir), *Centralité dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?*, CERTU, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, pp 90-99

## Rapports

PONS A., TRINQUE M., STENTA M.(cord), (non daté), « Entre Rhin et Rhône une métropole d'un nouveau type », Métropole Rhin-Rhône

« Rapport provisoire du Schéma de Secteur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération de

Montbéliard » (juin 1976)

ADU, 1992, « Schéma de Référence du Pays de Montbéliard ; pour entrer dans le troisième millénaire », District Urbain du Pays de Montbéliard

AUTB, ADU, 1998, « Etude d'aménagement de l'espace central interurbain »

Pays de Montbéliard Agglomération et ADU, 2000, « Pays de Montbéliard, Projet 2000-2020 ; Projet d'agglomération préalable à l'élaboration du Schéma directeur », Livre Blanc de mars 1999 et juillet 2000

AUTB, ADU, AURM, 2001, « Dynamiques urbaines et synergies entre le Nord-Est Franche-Comté et le Sud-Alsace »,

Pays de Montbéliard Agglomération et ADU, 2006, « Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays de Montbéliard », Document d'approbation du SCoT au Conseil de Communauté d'agglomération du 22 mai 2006,

A'URBA, 2009, « Enjeux d'avenir des territoires girondins : Démarche InterSCoT, Rapport d'étude »

AUTB, ADU, 2013, « Observatoire des mobilités de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle : tableau de bord 2012 », Syndicat Mixte de l'Aire Urbaine

ADU, 2013, « Vers une stratégie urbaine opérationnelle : rapport d'étape du Comité de Pilotage Stratégique »

ADU, 2013, Diagnostique du PLH

### **Mémoires, thèses, habilitations**

BOYER-LEPROUX M., 2003, *La centralité, un élément de développement urbain ? Etude de cas du projet d'agglomération de Grenoble et du PIC Urban II grenoblois*, DESS Urbanisme et Aménagement, Institut d'Urbanisme de Grenoble, Université Pierre Mendès France

DARCHIEUX C., 2004, *L'agglomération polycentrique : une forme urbaine adaptée au développement des transports durables*, Mémoire 3è IUP, Université Joseph Fournier de Grenoble,

DEVISME L., 2001, *L'urbanisme de nouvelles centralités : théories, dynamiques, projets*, Thèse à l'Université François Rabelais de Tours

FACHE J., 2009, *Acentralité spatiale : de la centralité théorique au projet territorial*, Habilitation à diriger des recherches, Université de Nantes

REGAZZONI F., 2010, *Au-delà des friches industrielles. Centralités en réseau et durabilité. Le cas de la ville de Turin*; Mémoire de maîtrise ès sciences en géographie, sous la direction de DA CUNHAA., Faculté des géosciences et de l'environnement de l'Université de Lausanne.

### **Articles de presse**

PAYOT B., 2012, « La Métropole Rhin-Rhône dissoute », Le Pays, 29/12/12

### **Site internet**

[http://www.arturbain.fr/arturbain/vocabulaire/francais/fiches/centralite/fiche\\_interactive/fiche.htm](http://www.arturbain.fr/arturbain/vocabulaire/francais/fiches/centralite/fiche_interactive/fiche.htm)

## Entretiens

BAILLY Gérard, Adjoint au Maire d'Audincourt et Vice Président en charge du Développement Economique, l'Emploi et l'Insertion Pays de Montbéliard Agglomération (PMA)

BOURQUIN Martial, Sénateur-Maire d'Audincourt

BUTZBACH Etienne, Maire de Belfort

COLLE Aurélien, étudiant à l'Université Technique de Belfort-Montbéliard (UTBM),

EL RHAZ Jilali, Chargé de Mission Mutualisation des Services et Conseil au Développement à Pays de Montbéliard Agglomération (PMA)

EVEN BERGOUNIOUX Célia, Directrice Générale Adjointe des Services de la Ville de Montbéliard

HELIAS Jacques, Maire de Montbéliard et Président de Pays de Montbéliard Agglomération (PMA)

LAMARD Pierre, Historien à l'Université Technique de Belfort-Montbéliard (UTBM)

ROLHION Fabienne, Urbaniste au Développement Territorial et Urbanisme de la Ville de Montbéliard

ROSSETTI Agnès, retraitée de la Direction Générale des Services Techniques à Pays de Montbéliard Agglomération (PMA)

SCHAUSS Dominique, Directeur de Cabinet à Pays de Montbéliard Agglomération (PMA) et ancien Directeur de l'Agence d'Urbanisme de Montbéliard (ADU)

SCHLATTER Pierre, Maire de Bart

TEGUIA Foudil, Directeur du Syndicat Mixte de l'Aire Urbaine (SMAU)

VIDALIE Bruno, Directeur de l'Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort



# Table des illustrations

Figures produites par l'Agence d'Urbanisme de Montbéliard : 10, 11, 23, 24, 30, 31, 33, 34, 37, 38, 43, 47, 50, 51, 53, 54, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 81, 82, 83, 84, 85

Figures issues du livre de BELOT R., LAMARD P., 2007, Peugeot à Sochaux ; des hommes, une usine, un territoire, Lavauzelle : 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 26, 27, 32, 41

Figure issues du livre de MANGIN D., 2004, La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine, Editions de la Villette, Paris : 6, 8 et 9

Figures issues du rapport du SSAU en 1976 : 35, 36

Figures issues de google earth : 25, 39, 40, 42

Figure 55 : Pays de Montbéliard Agglomération

Figure 72 : SCoT de Belfort

Figure issue de LAMARD P., WOESSNER R. (dir), 2007, Rhin-sud ; un territoire en devenir ?, Collection Territoriales de l'université de technologie de Belfort-Montbéliard : 75

Figures issues de documents produits par la Métropole Rhin-Rhône : 77, 78

Figures issues de sites internet : 1 ([ronfleur.centerblog.net](http://ronfleur.centerblog.net)), 2 ([keith-travelsinindonesia.blogspot.fr](http://keith-travelsinindonesia.blogspot.fr)), 3 ([agora-magazine.nl](http://agora-magazine.nl)), 4 ([lunaticoutpost.com](http://lunaticoutpost.com)), 5 ([projets-architecte-urbanisme.fr](http://projets-architecte-urbanisme.fr)), 7 ([domusweb.it](http://domusweb.it)), 22 ([autoviva.com](http://autoviva.com)), 28 ([honestjohn.co.uk](http://honestjohn.co.uk)), 29 ([info-stades.fr](http://info-stades.fr)), 44 ([tourisme.europcar-est.fr](http://tourisme.europcar-est.fr)), 45 ([commons.wikimedia.org](http://commons.wikimedia.org)), 46 ([alain-collet.com](http://alain-collet.com)), 48 ([racinescomtoises.net](http://racinescomtoises.net)), 49 ([rockonline.fr](http://rockonline.fr)), 52 ([batiactu.com](http://batiactu.com)), 79 ([tracesecritesnews.fr](http://tracesecritesnews.fr)), 80 ([angers.maville.com](http://angers.maville.com)), 86 ([fr.wikipedia.org](http://fr.wikipedia.org))



# Glossaire

**Aire urbaine** : Ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. (Insee). Aire urbaine (avec un «A» majuscule) fait référence à la construction d'un ensemble comprenant l'agglomération de Belfort, Montbéliard, Héricourt et Delle.

**Centralité** : Capacité de polarisation de l'espace et d'attractivité d'un lieu ou d'une aire qui concentre acteurs, fonctions et objets de société. (LEVY, LUSSAULT, 2003)  
*Cette notion est définie en profondeur dans le chapitre un du mémoire.*

**Centripète** : Qui converge vers le centre. Force d'attraction ou de liaison dirigée vers un point fixe. (Dictionnaire le Petit Robert, 1996).

**Centrifuge** : Qui s'éloigne du centre. (REY-DEBOVE, REY, 1996)

**Conurbation** : Une conurbation naît de la coalescence d'aires urbanisées. Elle est constituée par une prolifération d'espaces bâtis très peu hiérarchisés et sans plan d'ensemble. (CHOAY, MERLIN, 1988)

**Hinterland** : Au départ, arrière-pays d'un port. Par extension, tout territoire fournissant des ressources à un noeud de réseau (« gateway ») qui fonctionne comme commutateur avec ce territoire. (LEVY, LUSSAULT, 2003)

**Hub** : Dans un réseau de transport ou de communication, lieu nodal intermédiaire entre un ensemble d'origines et un ensemble de destinations, ayant la particularité d'organiser des correspondances permettant la maximisation du nombre de relations entre les lieux de ces ensembles. (LEVY, LUSSAULT, 2003)

**Isotrope** : Caractère d'un espace uniformément polarisé et, par extension, indifférencié. (LEVY, LUSSAULT, 2003)

**Migration Pendulaire** : Déplacement quotidien entre le domicile et le lieu de travail (auquel on peut assimiler le déplacement scolaire quotidien). (CHOAY, MERLIN, 1988)

**Mode actif** : Déplacement à pied ou en vélo.

**Néo-urbain / Néo-rural / Rurbain** : Nouvelles dénominations des habitants des suburbs de la ville contemporaine.

**Polarité** : Caractéristique d'un espace où les pôles créent des « différences de potentiels » entre différentes localités du territoire, au profit de quelques-unes. (LEVY, LUSSAULT, 2003)

**Polarisation** : Processus qui réalise sur une aire supposée au départ homogène une différenciation hiérarchique au profit d'un ou plusieurs lieux de cette aire. Ces lieux étant reliés entre eux, il en résulte la production d'un réseau, saillant sur le territoire préexistant. (LEVY, LUSSAULT, 2003)

**Polycentrisme / Polynucléaire** : Qui a plusieurs centre / noyaux. (REY-DEBOVE, REY, 1996)

**Monocentrisme** : Qui a un seul centre. (REY-DEBOVE, REY, 1996)



**Radioconcentrisme** : Principe de tracé urbain utilisant la configuration radioconcentrique dans la composition urbaine, et opposé à l'orthogonisme à l'intérieur de la catégorie générale des tracés géométriques urbains. Dans le tracé radioconcentrique, les principales artères rayonnent d'un même point et sont reliées entre elles par un ou plusieurs cercles (ou polygones) ayant pour centre ce même point. (CHOAY, MERLIN, 1988)

**Régime d'urbanisation** : Ensemble des modalités de territorialisation (localisation, délocalisation, relocalisation) des activités et des ménages conditionnant la forme et le système des centralités urbaines ainsi que la reproduction et le fonctionnement des villes et des agglomérations en tant qu'espaces économiques, sociaux et physiques. (REGAZZONI, 2010)

**Suburb** : Espace autour des villes

**Théorème du Volcan** : Phénomène de sélection des activités au centre, où se concentrent les activités de commandement et de pouvoir, les services supérieurs aux entreprises, les activités financières, impliquant la présence des emplois les plus qualifiés et les plus rares. En périphérie se retrouvent les activités progressivement « expulsées » du centre, surtout les activités industrielles. (JULIEN, GASCHET et LACOUR)

