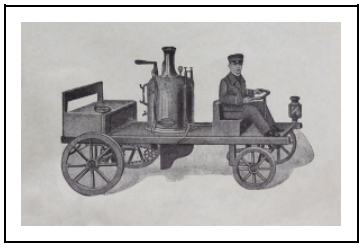
USINES DE CONSTRUCTION AUTOMOBILE, DE CYCLES ET DE MATÉRIEL FERROVIAIRE DE FRANCHE-COMTÉ

Dossier IA00141448 réalisé en 1988 revu en 2020

Auteur(s) : Laurent Poupard



Historique

Les usines de véhicules

En 1961, l'industrie du transport tous domaines confondus (cycles et motocycles, automobiles et tracteurs routiers, locomotives) occupe en Franche-Comté au moins 35 000 ouvriers, ce qui en fait le premier secteur de la métallurgie régionale. Deux noms la résument alors : Peugeot et Alsthom, chacun évoquant la grande industrie, avec sa concentration de personnel dans des usines immenses, aux longues façades scandées par les pignons asymétriques des sheds. Les entreprises plus modestes ont laissé moins de traces matérielles si ce n'est quelques exemplaires de leur production, car leurs locaux ont été détruits ou très transformés depuis l'époque de leur reconversion.
Il fallut du temps et bien des tâtonnements à cette industrie pour arriver à la place qu'elle occupe actuellement : si le ferroviaire a une certaine antériorité (la ligne de Saint-Etienne à Andrézieux est ouverte en 1828 et Stephenson construit l'année suivante la première locomotive moderne, la Rocket), dans le dernier quart du 19e siècle tout est encore possible pour le cycle et l'automobile. Formes et choix techniques ne sont pas encore arrêtés, recherches et inventions se multiplient. Ainsi à Morez en 1874, Paul Jacquemin, à la tête avec ses frères d'une fabrique de lunettes, réalise une automobile à vapeur, essayée de nuit dans la montée de Morbier mais si bruyante que le maire lui interdit de rééditer son exploit (Jacquemin fera aussi breveter en 1905 et 1906 des lunettes pour automobiliste et en 1911 un nouveau matériau permettant de réaliser un verre feuilleté, cousin du Triplex).

En matière de navigation et d'aéronautique, la Franche-Comté s'illustre par deux inventeurs, peu connus. Dans le dernier quart du 18e siècle, le marquis Claude de Jouffroy d'Abbans (1751-1832) réalise le premier bateau à vapeur, le Palmipède, qu'il teste en juillet 1776 sur le Doubs à Baume-les-Dames et qui lui permet, sept ans plus tard, de faire construire à Lyon le premier bateau à roues à aubes, le Pyroscaphe. Pour sa part, Etienne Oehmichen (1884-1955) effectue le 4 mai 1924, à Arbouans, le premier vol en circuit fermé sur un kilomètre, aux commandes de son quadrirotor, un ancêtre de l'hélicoptère ou du drone. Mais aucune industrie navale ou aéronautique ne se développe dans la région. Tout au plus peut-on signaler la société anonyme des Constructions aériennes Rossel-Peugeot, fondée le 2 décembre 1909 par Frédéric Rossel et les frères Peugeot (Robert, Pierre et Jules), qui ne fabrique que deux appareils dans son usine de Beaulieu (Valentigney) mais produit de nombreux moteurs rotatifs dans celle de Suresnes avant d'être dissoute en 1914.

Les cycles

Inventé en 1861 par Pierre et Ernest Michaux, qui fixent un pédalier sur la roue avant d'une draisienne, et développé en Grande-Bretagne dans les années 1870, le vélocipède se cherche encore au cours de la décennie suivante, hésitant pour les deux-roues entre grand-bi (avec une roue avant de 100 à 150 cm de diamètre et une roue arrière de moins de 40 cm) et « bicyclette de sécurité » - celle que nous connaissons - (de Lawson en 1876 et surtout Starley en 1884).

Peugeot...

En 1886, la société Les Fils de Peugeot Frères, fabrique de quincaillerie et d'outillage (scies, outils, quincaillerie, crinolines, moulins à café, etc.) dirigée par les cousins Eugène et Armand Peugeot, se lance dans l'aventure du cycle. Cette entreprise est née avec le moulin que la famille Peugeot fait bâtir en 1793 au lieu-dit Sous Cratet, à Hérimoncourt. Il est propriété de

Jean-Pierre Peugeot, qui a plusieurs fils, lesquels s'organisent en une branche aînée, autour de Jean-Pierre (2e du nom) et Jean-Frédéric, et une branche cadette, avec Charles-Christophe et Jean-Jacques (gendres de Frédéric Japy). Les premiers créent en 1812 Peugeot Frères Aînés, société dédiée à la métallurgie (aciérie puis laminage à froid) ; les seconds fondent en 1810 Peugeot Frères et Cie, à l'origine d'une filature de coton mécanique au lieu-dit la Chapotte. Les sociétés se multiplient au fil des générations et trois branches principales coexisteront en 1889 : Les Fils de Peugeot Frères (scies, outils, quincaillerie, crinolines, moulins à café, etc.), Peugeot Aîné et Cie (scies, ressorts, aciers laminés) et Peugeot Japy et Cie - auparavant Constant Peugeot et Cie - (pièces pour machines textiles). Notons que PSA Peugeot Citroën et Cycles Peugeot descendent de la première, et que la plupart des usines Peugeot ont travaillé à un moment ou un autre pour elles.
Sensibilisé à la question du cycle lors de son séjour à Leeds (Angleterre), Armand Peugeot (1849-1915) demande en 1885 une étude de faisabilité portant sur la construction d'un grand-bi, d'une bicyclette et d'un tricycle. L'année suivante, la société fait bâtir à Beaulieu une usine, qui privilégie rapidement la bicyclette avec un modèle phare baptisé Lion Peugeot. En 1910, sa production est de 20 000 bicyclettes avec 650 ouvriers, alors que la première motocyclette a été réalisée en 1901 (ce secteur occupant rapidement 250 personnes).
1910 voit la fusion des Fils de Peugeot Frères, dirigés par Eugène, avec la société anonyme des Automobiles Peugeot, créée par Armand en 1896. Ainsi naît la SA des Automobiles et des Cycles Peugeot (à laquelle les cycles apportent 60 % de son chiffre d'affaires), elle-même scindée 16 ans plus tard en deux branches : cycles et automobiles. Totalisant 2 000 personnes, la SA des Cycles Peugeot (SACP) conserve en 1926 Beaulieu, qui s'est étendue vers le sud sur la commune voisine (Mandeure), et acquiert le site de la Carrosserie de Mandeure, créée en 1911 par Henri Gauthier. Sa production double, atteignant 162 000 cycles et 15 000 motocyclettes en 1929, et elle lance en 1931 son premier vélomoteur.

Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, la SACP fabrique sous différentes marques bicyclettes, cyclomoteurs (le Bima en 1951), vélomoteurs, motocyclettes (Peugeot, Aiglon, Griffon) et scooters (S55 en 1955). Pour se développer dans un milieu très concurrentiel, elle absorbe plusieurs concurrents (Automoto à Saint-Etienne dès 1930, Terrot à Dijon en 1959), ouvre en 1945 une usine à Saint-Louis et achète en 1952-1953 celle de matériel agricole Dollé à Vesoul. Elle est toutefois en crise à la fin des années 1950, alors qu'elle construit 140 000 bicyclettes (près du quart de la production nationale) et 85 000 cyclomoteurs, si bien qu'elle convertit certains de ses sites à la fabrication de pièces pour l'automobile : Vesoul en 1959, Beaulieu, etc. Entrée en 1966 dans la holding Peugeot SA, la SACP abandonne les motos vers 1970 mais elle devient leader mondial pour les cyclomoteurs.
En 1986, les sociétés Aciers et Outillage Peugeot et Cycles Peugeot fusionnent, créant Ecia (Equipements et Composants pour l'Industrie Automobile), par la suite Faurecia. La fabrication des deux-roues est alors transférée hors de la région, ce qui entraîne la fermeture du site de Beaulieu dont les bâtiments sont progressivement détruits et remplacés par de nouveaux ateliers.

Le nom de Peugeot reste toutefois associé aux cycles. Si après en avoir réalisé 865 000 en 1980 (son record), la société cesse la fabrication des bicyclettes, elle accorde en 1992 une licence de production à l'Espagnol Beistegui Hermanos (qui devient Cycleurope), avant de reprendre la main sur le domaine en 2004 et de faire réaliser cinq ans plus tard son premier vélo à assistance électrique puis en 2015 sa première trottinette électrique. Peugeot Motocycles lance en 2006 son premier gros scooter et s'implante en Chine. Elle passe en 2015 sous contrôle de l'Indien Mahindra qui devient alors l'actionnaire majoritaire - puis le seul actionnaire en octobre 2019 - d'une entreprise de 300 salariés exploitant à Mandeure la plus ancienne marque de deux-roues du monde.

... Et les autres

Trois autres constructeurs sont connus dans le Doubs.
A une dizaine de kilomètres de Beaulieu, à Glay, la société Jeanperrin Frères, réunissant l'ingénieur Louis Jeanperrin et son frère Jules, assemble des bicyclettes dès 1888 puis fabrique des motocyclettes en 1890. Elle ferme ses portes en 1910.
A Morteau, Joseph Panneton est fabricant et négociant en ameublement, machines à coudre, à tricoter, à visser, poêles, vélocipèdes, etc. Son frère Georges, qui prend sa suite en 1905, fait construire avant 1914 une usine employant une dizaine de personnes au montage de vélos (marques Pannetton et Evom), utilisant des pièces provenant de Saint-Etienne, et de machines à coudre (marque Mine d'Or). Il se fait un nom dans le milieu cycliste mais la Deuxième Guerre mondiale constitue un coup d'arrêt. Son fils n'arrive pas à relancer l'affaire, bien qu'il essaie de se diversifier avec des motocyclettes, et l'entreprise ferme en 1952 ou 1953.
A Pontarlier, le site de l'ancienne usine d'automobiles Zedel est en partie réoccupé, après la Deuxième Guerre mondiale, par la société Maire-Vuillemin, fondée dans l'entre-deux-guerres par les frères André et Jean Maire et par Louis Vuillemin. Spécialisée dans la fabrication de cycles (marque Mervil créée en 1941), elle aurait employé 200 personnes (en incluant ses deux filiales : Excell à Nancy et Astérion à Lyon ?) mais en 1954, elle n'en compte que 25 à Pontarlier, produisant en moyenne 600 vélos par mois. Elle cesse son activité en 1962.

Dans le Jura, deux fabricants sont établis à Dole : Bourgeois et Jeunet. Fernand Bourgeois crée en 1906 sa fabrique de cycles, dotée d'une usine dans les années 1920. En 1939, elle emploie 50 ouvriers répartis sur deux unités (avenue Jacques Duhamel et rue Maurice Pagnon). Avec 30 personnes en 1960, la société assemble 6 000 à 7 000 bicyclettes, cyclomoteurs et motos par an (marques Onoto, Onotorette et Jurax). Elle se convertit à cette époque à la fabrication du mobilier tubulaire.
L'entreprise Jeunet, fondée en 1929, occupe 125 ouvriers en 1958 alors qu'elle fabrique 25 000 bicyclettes et 12 000 cyclomoteurs (marques Captivante, Jacques Anquetil, Raphael Geminiani, Nathalie, Jeunet). Implantée avenue du Général

Eisenhower (au n° 56), elle semble transférée au début des années 1970 au 3 rue Monge, où elle disparaît au milieu de la décennie.

Les automobiles

En matière d'automobile, dans le quatrième quart du 19e siècle tout est à inventer. Véhicule à trois roues ou à quatre ? Moteur à vapeur, à pétrole ou électrique ? En cette période d'intenses recherches, les « premières » s'enchaînent, aussi diverses que les critères qui les fondent, et les pionniers se distinguent.

Recherches et pionniers

Sans même remonter au fardier de Cugnot (1770), l'automobile est tout d'abord à vapeur. Amédée Bollée construit en 1873 l'Obéissante (avec laquelle il fait deux ans plus tard le trajet Le Mans-Paris) puis inaugure en 1878 la fabrication en série avec la Mancelle et dépasse en 1881 avec sa Rapide le seuil psychologique d'un kilomètre par minute. A cette époque, le moteur à vapeur a des atouts et Peugeot, qui conçoit son premier prototype en 1889 (le type 1, un tricycle à vapeur doté d'une chaudière Serpolet), ne cessera qu'en 1903 les recherches sur ce type d'énergie.
Bien que la voiture électrique se soit illustrée avec le prototype de Gustave Trouvé (un tricycle) en 1880 et le franchissement en 1899 des 100 km/h par le Belge Jenatzy sur sa Jamais Contente, elle est abandonnée, handicapée - déjà - par le poids de ses batteries.

L'avenir est aux moteurs thermiques.
Malgré les recherches des Français pour un moteur à deux temps (brevet d'Etienne Lenoir en 1860) ou à quatre temps (brevet d'Alphonse Beau de Rochas en 1862), les plus performants sont les Allemands en 1876, avec le moteur à quatre temps de la société Deutz (réunissant Otto, Daimler et Maybach). Si Edouard Delamare-Debouteville fabrique en 1883 la première automobile à moteur à explosion à quatre temps (brevetée l'année suivante), l'histoire a plutôt retenu les noms de Carl Benz (tricycle en 1886) et Gottlieb Daimler (quadricycle en 1889). Ce dernier est représenté en France par le Parisien Panhard et Levassor, client et fournisseur de Peugeot, et ces deux entreprises françaises fabriquent en 1890 leur première automobile à essence (type A pour le premier, type 2 pour le Doubien). Celles de Renault et Citroën (aussi dénommées type A) ne sortiront qu'en 1899 et 1919. L'automobile telle que nous la connaissons naît donc en 1889-1890 avec Daimler, Peugeot, et Panhard et Levassor.

Le travail de constructeur est dans un premier temps celui d'un assembleur : il réalise un châssis (fréquemment en tubes à l'origine, d'où la proximité avec les cycles) sur lequel il place le moteur fourni par un motoriste. C'est le client qui achète la carrosserie, réalisée suivant ses exigences tant que l'automobile est un produit de luxe. La fabrication évolue ensuite vers une plus grande intégration avec réalisation du moteur puis de la carrosserie, qui identifie la voiture et son fabricant. C'est au cours de la première décennie du 20e siècle que la clientèle délaisse les châssis nus pour des automobiles carrossées.
Ne faisons cependant pas l'impasse sur l'ancienneté du métier de carrossier, lié aux véhicules hippomobiles : à Andelot-en-Montagne, l'atelier Bouveret aurait été fondé dès 1777 par Jean-Simon dont un descendant, Léon, crée en 1872 une société pour la construction, la transformation et la réparation de voitures attelées et corbillards. L'entreprise, qui fabrique un break par jour en 1911 avec 18 ouvriers, s'oriente vers 1920 vers le montage et la réparation des carrosseries d'automobiles. A Beaucourt (Territoire de Belfort), c'est vers 1930 qu'Emile Baur fonde son atelier de sellerie-bourrellerie et de carrosserie, actif pendant une quarantaine d'années dans la carrosserie automobile.

Les précurseurs

L'attrait de l'automobile conduit à une multiplication des constructeurs (106 en France en 1901, 177 en 1904). Toutefois, peu d'entre eux acquièrent une dimension industrielle car les besoins financiers sont rapidement très importants. Ainsi, Armand Peugeot évalue en 1892 à 300 000 F le coût d'une usine d'une capacité annuelle de 100 à 120 châssis équipés d'un moteur et à 200 000 F celui de l'établissement réalisant les carrosseries. Il crée en 1896 la Société anonyme des Automobiles Peugeot (SAAP), qui fait breveter cette même année un moteur à explosion et ouvre en avril 1897 à Audincourt la première usine au monde spécifiquement conçue pour la construction automobile : l' « usine des Autos ». Sa production passe de 54 automobiles en 1897 (avec 125 ouvriers) à 798 en 1899 (350 ouvriers), 1 261 en 1905 et 2 966 l'année suivante.
Son entreprise fusionne en 1910 avec Les Fils de Peugeot Frères au sein de la SA des Automobiles et des Cycles Peugeot (SAACP). Dirigée par Robert Peugeot (un fils d'Eugène), celle-ci lance en 1911 dans la commune de Sochaux la construction d'une usine de camions, qui entre en activité deux ans plus tard avec 400 ouvriers. En 1911 toujours, elle commandite la société Henri Gauthier et Cie : elle fait venir Gauthier, un carrossier de Villeurbanne, et crée avec lui la Carrosserie de Mandeure (qu'elle absorbera en 1919). C'est la première fois en France qu'un constructeur d'automobiles dispose d'une entreprise fabriquant en exclusivité ses carrosseries (et c'est d'ailleurs aussi, peut-être, la première usine spécifiquement dédiée à la fabrication en série de ce produit). A la veille de la Première Guerre mondiale, la SAACP dispose donc de cinq usines : dans le Doubs Audincourt (petites et moyennes automobiles), Sochaux (camions), Beaulieu (voiturettes, cycles et motocycles) et Mandeure (carrosseries) ; dans le Nord Lille (grosses voitures), ouverte en 1899.

Le pays de Montbéliard compte un autre constructeur dont le parcours rappelle celui des Peugeot.Louis Jeanperrin (1856-1905), associé avec son frère Jules, débute à Glay en 1888 la production des bicyclettes avant de passer aux motocyclettes (1890) puis aux automobiles (1892-1893). Il semble dès l'origine fabriquer son propre moteur, dont il invente en 1904 un

modèle « à triple effet ». La société Jeanperrin Frères, qui emploie une centaine d'ouvriers en 1900, est déstabilisée par la mort prématurée de son fondateur : elle cesse la réalisation des voitures en 1905 et celle des motos en 1907. Elle a compté parmi son personnel un certain Adolphe Kegresse (Kegreisz, 1879-1943), né à Héricourt, qui, en 1909, équipa de chenilles souples de son invention les automobiles du tsar Nicolas II (par la suite, ses autochenilles brilleront lors de la croisière noire, organisée par Citroën en 1924-1925, et de la croisière jaune, en 1931-1932).
Pour sa part, produisant des moteurs à explosion, la société Japy élabore de 1897 à 1901 plusieurs modèles d'automobiles. Sa contribution reste cependant au stade des prototypes bien qu'une quinzaine d'exemplaires aurait pu être construite. Diversification sans suite à laquelle fait écho celle de Millot à Gray, qui construit quelques voitures de 1898 à 1902. Autre fabricant local : Frédéric Rossel (1871-1940). Ayant travaillé avec Clément Ader puis Armand Peugeot, il fonde en 1902 à Sochaux la société F. Rossel et Cie (qui deviendra en 1908 SA des Automobiles Rossel). Positionné sur le marché de la voiture de luxe (il ouvrira à New York une filiale pour les Etats-Unis et le Canada), il assemble aussi des camions et absorbe en 1910 les Ateliers de Constructions mécaniques de Suresnes. Son logotype reprend le blason et la devise de Montbéliard (Dieu seul est mon appui).

Deux constructeurs sont connus à Besançon : Thieulin et Schneider.
Louis Thieulin (1852-1914), mécanicien établi en 1886 et inventeur d'une motofaucheuse, fabrique sous son nom, avec ses fils Joseph et Emile, des voitures au 20 avenue Fontaine-Argent. Activité éphémère qui ne dure que de 1906 à 1908 (les bâtiments ont été démolis en 2013).
Plus pérenne, la société Th. Schneider et Cie s'inscrit dans la lignée de deux entreprises. A Lyon, Théodore (dit Théophile) Schneider (né en 1862) s'est associé en 1889 avec Edouard Rochet pour produire des cycles puis des voitures (Rochet-Schneider, 1894-1895). Il fonde en 1910 à Besançon sa propre société, avec Louis Ravel (1872-1930). Constructeur d'automobiles à Neuilly-sur-Seine, ce dernier s'était installé en 1906 dans la préfecture du Doubs. Il y avait fait construire au 28 avenue Fontaine-Argent, avec le motoriste Emile Amstoutz (passé chez Peugeot), une usine fabriquant des moteurs Rav et Amstoutz-Ravel mais aussi des voitures sous la marque Zénith (déposée en 1909). La société Th. Schneider et Cie emploie 220 personnes dans cette usine en 1912 puis près de 500 à la veille de la Première Guerre mondiale, alors qu'elle fabrique environ 250 automobiles par an. Disposant de 1913 à 1916 d'un deuxième site à Boulogne-Billancourt, elle agrandit en 1916-1917 son usine bisontine côté boulevard Diderot.

A Pontarlier, proximité de la frontière oblige, c'est le Suisse Ernest Zürcher qui implante l'industrie automobile. Il fonde dans son pays en 1901 la société anonyme Zürcher-Lüthi et Cie (ZL), en association avec le mécanicien Hermann Lüthi, affaire devenue l'année suivante Fabrique de Moteurs et de Machines, avec usine à Saint-Aubin-Sauges (canton de Neuchâtel). Pour contourner une hausse des droits de douane, il ouvre en 1905 à Pontarlier une usine d'assemblage de moteurs de motocyclettes (marque Zedel), qui occupe 130 ouvriers, et y débute deux ans plus tard la fabrication des automobiles (97 exemplaires en 1907).

Le temps des industriels

La Première Guerre mondiale et la crise de 1929 entraînent une concentration de l'industrie automobile : 153 constructeurs en 1924, 31 en 1939 (puis 16 en 1956). Le domaine se structure autour des trois plus grands, représentant 75 % de la production nationale en 1929 : Citroën (103 000 automobiles), Renault (54 000) et Peugeot (31 000).
Les fabricants les plus fragiles disparaissent donc, tel Rossel en 1925 (qui avait fermé son usine de Suresnes dès 1914). A Besançon, Schneider est liquidé en 1931, malgré une tentative de reconversion dans la fabrication de motoculteurs à chenilles par la Sadim (Société anonyme d'Instruments de Motoculture) ; le site accueille l'école privée Saint-Joseph (qui conserve les ateliers du boulevard Diderot). Louis Ravel, qui avait repris son indépendance en 1922 et ouvert une nouvelle affaire aux 34-36 avenue Fontaine-Argent, la transfère au 11 rue de l'Eglise où il disparaît en 1929. Comme Schneider, il faisait appel à différents carrossiers, dont Montjardet et Cie (au 26 rue Berçot).
A Pontarlier, la Fabrique de Moteurs et de Machines est rachetée en 1919 par le Suisse Jérôme Donnet, constructeur d'hydravions de guerre à Neuilly-sur-Seine, qui fonde la Société française des Moteurs et Automobiles Zedel, remplacée en 1924 par la Société française d'Automobiles Donnet-Zedel. L'entreprise produit 30 à 35 véhicules par mois vers 1920 (marques Donnet-Zedel puis Donnet à partir de 1926). Outre le site de Pontarlier, elle possède alors des ateliers dans les Hauts-de-Seine, à Gennevilliers (moteurs), Neuilly-sur-Seine (carrosseries) et Levallois-Perret (châssis). Cinquième fabricant français d'automobiles en 1927, elle regroupe l'année suivante ses installations dans une usine ultramoderne à Nanterre. Celle de Pontarlier est alors fermée, à la fin de 1929, alors qu'elle emploie 997 personnes.
Notons aussi une renaissance tardive : en 1946, Germain Lambert, auparavant établi à Reims, ouvre à Giromagny une petite fabrique de voitures de sport, qui disparaît en 1953.

Seule subsiste donc la société Peugeot, avec ses multiples sites qui, durant la Première Guerre, a engagé des réformes visant à la création d'une usine intégrée : le « Grand Sochaux ». Elle a acheté à Sochaux 200 ha de terrains et la fonderie Louis Peugeot et Cie (un cousin de Robert). En 1916-1917, elle fait construire une grande forge à proximité (sur la commune de Montbéliard) puis en 1926 un vaste atelier de carrosserie. Cette année-là, elle est scindée en deux branches : Société anonyme des Automobiles Peugeot (SAAP) et Société anonyme des Cycles Peugeot (SACP). La première ne conserve dans le Doubs que les sites de Sochaux et Montbéliard (elle dispose aussi d'unités en région parisienne et à Lille). Elle absorbe l'ancienne usine Rossel et, généralisant le travail à la chaîne, lance en 1929 la fabrication en grande série de la 201 (150 voitures/jour). Sa production annuelle passe de 1 543 automobiles en 1920 à plus de 40 000 dix ans plus tard (avec un effectif

de 7 500 personnes, qui aura doublé en 1937). Le dessin se modernise, travaillant l'aérodynamisme avec l'adoption du style « paquebot » (streamline moderne) pour la 402 présentée en 1935.
La Deuxième Guerre mondiale est désastreuse pour Peugeot, dont les usines franc-comtoises sont totalement vidées de leurs machines par l'occupant. La société, qui se positionne sur le moyen de gamme, sort sa 203 en 1948. Deux ans plus tard, la production s'effectue à une cadence de 300 unités par jour (32 à l'heure) et à Sochaux, l'entreprise compte 13 300 personnes, dont une partie emprunte les bus de ses 85 lignes de ramassage (rayonnant jusqu'à 50 km autour de l'usine). Les années 1950 sont marquées par plusieurs temps forts : début de collaboration avec le styliste turinois Pininfarina en 1951, installation en 1954 de machines-transferts (une invention de Renault), sortie de la 403 en 1955 (puis de la 404 cinq ans plus tard), production annuelle dépassant les 100 000 unités en 1956, premier moteur diesel français de série en 1959. Avec 25 000 personnes en 1965, Peugeot fabrique près de 300 000 véhicules (à peine la moitié de Renault).

En 1966, Peugeot, qui compte plus de 150 sociétés, est réorganisée sous forme de holding, devenant la 4e entreprise française. Peugeot SA (PSA) contrôle ainsi trois entités : Automobiles Peugeot, Cycles Peugeot, Aciers et Outillages Peugeot. A Sochaux, la production atteint 250 voitures par heure, 300 en 1973 si bien que, malgré l'ouverture en 1962 d'une nouvelle unité à Mulhouse, dans le Haut-Rhin, l'usine continue de s'étendre, au-delà de la route nationale qu'elle absorbera en 1975. Elle emploie 34 225 personnes en 1970 (dont 20 % d'immigrés) et organise 309 lignes de ramassage en bus.
La nécessité de grossir pour peser sur le marché international l'incite à une association avec Renault de 1966 à 1974. A cette date, elle absorbe Citroën et devient en 1976 PSA Peugeot-Citroën. Elle rachète aussi deux ans plus tard Chrysler Europe (propriétaire notamment de Simca), qu'elle rebaptise du nom de Talbot. La crise mondiale de l'industrie automobile conduit, au tournant des années 1970-1980, l'entreprise à se restructurer, fermant des sites et s'adaptant à une nouvelle méthode de production : le « toyotisme » japonais, associant robotisation, juste-à-temps (pas de stock), zéro-défaut (qualité maximale immédiate), etc. Les effectifs fondent : de 31 416 à Sochaux en 1982 (sur 218 000 pour l'ensemble du groupe) à 22 921 en 1991 tandis que la production augmente de 1 611 000 véhicules en 1982 à 2 045 000 en 1991. L'usine de Sochaux s'étend encore pour accueillir des ateliers très automatisés, ce qui oblige à dévier le cours de la rivière - l'Allan - pour un coût total de 3,5 milliards de francs. En 2012, elle s'étend sur 259 hectares, compte 30 km de routes et 28 de voies ferrées, et emploie 12 000 personnes. Deuxième constructeur automobile européen en 2000, l'entreprise entame fin 2019 une fusion avec Fiat-Chrysler pour devenir à terme le 4e constructeur mondial d'automobiles (avec les marques Peugeot, Citroën, DS, Opel et Vauxhall d'une part, Fiat, Chrysler, Alfa Romeo, Dodge, Jeep, Lancia et Maserati d'autre part).

Les trains

Les liens de la Franche-Comté avec le monde ferroviaire sont moins importants que pour l'automobile. Si en 1864 l'ingénieur Vautherin invente les traverses métalliques Zorès, fabriquées à Fraisans par lasociété des Forges, Hauts Fourneaux et Fonderies de Franche-Comté, la région a surtout permis de tester différents matériels roulants : dans la zone de Pontarlier l'autorail à voie métrique, surnommé l'Oiseau bleu, réalisé en 1933 par Jean Laborie (châssis Renault SX modifié, trois essieux porteurs munis de « semi-pneus » de la société bisontine Veil-Picard) ; plus près de nous, la rampe de Mesnay-Arbois dans le Jura est, par sa déclivité de 22 mm/m, un lieu privilégié d'homologation du matériel, qui a vu passer tous les types de TGV (« trains à grande vitesse »).

Un seul fabricant est répertorié, non le moindre :Alsthom.
Cette entreprise descend de la Société alsacienne de Constructions mécaniques, créée en 1872. En effet, l'annexion de l'Alsace en 1871 provoque la fusion de l'atelier André Koechlin et Cie, de Mulhouse, avec l'Établissement de Constructions Mécaniques de Strasbourg, à Illkirch-Graffenstaden dans le Bas-Rhin, pour donner naissance côté allemand à l'Elsässische Maschinenbau-Gesellschaft Grafenstaden (EMBG) et côté français à la Société alsacienne de Constructions mécaniques (SACM). Cette dernière ouvre en 1879 à Belfort une usine destinée au montage et au finissage des locomotives, puis à leur fabrication complète à partir de 1881. Leur production s'effectue jusqu'en 1887 au rythme de quatre machines par mois, mobilisant 900 personnes, puis à la suite d'une baisse des commandes, la fabrication est réorientée vers les plaques tournantes, transmissions, machines à vapeur Armington, machines textiles et matériel électrique, etc. A l'issue de la Première Guerre mondiale, l'usine, qui emploie 8 800 personnes en 1921, s'oriente vers l'électromécanique (turbines à vapeur, moteurs de laminoirs, groupes turbo-alternateurs) et entreprend la construction des locomotives électriques.

En 1928, la SACM s'allie au groupe Thomson-Houston et devient Alsthom. Sa production est axée sur l'équipement des centrales thermiques et hydroélectriques, des sous-marins, navires militaires et civils, ainsi que sur l'électrification des lignes de chemin de fer. En 1960, elle est organisée en quatre branches : le gros matériel électrique tournant (alternateurs de grande puissance, gros moteurs à courant continu), les moteurs industriels (de 50 à 3 000 ch), le gros matériel mécanique (locomotives de mines, turbines hydrauliques, à vapeur, et à gaz, chaudières) et les locomotives électriques et diesel-électriques. Une dizaine d'années plus tard, elle conçoit avec la SNCF le TGV. Le premier prototype, dessiné par Jacques Cooper, sort de ses ateliers fin 1971 et la première ligne (Paris-Lyon) ouvre en 1981. Trois ans plus tard, Alsthom absorbe la société TCO (Traction CEM Oerlikon) d'Ornans, issue d'une affaire créée au tout début du 20e siècle, qui fabrique des moteurs de traction de matériel roulant pour métros (motrices de RER pour la RATP), tramways, trolleybus, locomotives, etc.

Rebaptisée Alstom en 1998 lors de son entrée en Bourse, l'entreprise est vingt ans plus tard un groupe international employant 36 300 personnes dans 60 pays. Au début de la décennie 2010, elle regroupe sur le site belfortain (58 ha dont 32

couverts) les sociétés Alstom Power, Alstom Transport et seize autres partenaires indépendants. Elle vend toutefois en 2015 sa branche énergie à l'Américain General Electric (qui prévoit près de 800 suppressions d'emplois dès l'année suivante) et annonce en 2016 la fermeture du site belfortain. L'Etat décide de le sauver et demande à la SNCF de commander une centaine de TGV, livrables sur une décennie, ce qui pérennise l'usine et ses 400 emplois, et conforte celle d'Ornans (340 personnes) qui lui en fournit les moteurs.

Sources documentaires

Documents d'archives

- **Automobiles, motocyclettes, vélocipèdes Jeanperrin Frères constructeurs, Glay (Doubs) [catalogue de production], [décennies 1890-1900]**
  Automobiles, motocyclettes, vélocipèdes Jeanperrin Frères constructeurs, Glay (Doubs) [catalogue de production]. - S.l. [Besançon] : sn. [Impr. M. Delagrange-Louys], s.d. [décennies 1890-1900].
  Lieu de conservation : Collection particulière : Jean-Pierre Mettetal, Dampierre-les-Bois
- **F. Rossel & Cie. Automobiles et moteurs. Les types de 1906-1907. Sochaux-Montbéliard (Doubs) [catalogue de production]**
  F. Rossel & Cie. Automobiles et moteurs. Les types de 1906-1907. Sochaux-Montbéliard (Doubs) [catalogue de production]
  Lieu de conservation : Collection particulière : Jean-Pierre Mettetal, Dampierre-les-Bois
- **Société anonyme des Automobiles Rossel. Les poids lourds type 1909 [catalogue de production], [1909]**
  Société anonyme des Automobiles Rossel. Les poids lourds type 1909 [catalogue de production], [1909]
  Lieu de conservation : Collection particulière : Jean-Pierre Mettetal, Dampierre-les-Bois
- **Etablissements A. Jeunet - Dole (Jura) [catalogue de production], 1957**
  3 R Etablissements A. Jeunet - Dole (Jura) [catalogue de production], 1957
  Lieu de conservation : Archives municipales, Dole- Cote du document : 3 R

Documents figurés

- **En 1875 : un concours d'adresse en grand bi dans le jardin des Tuileries**
  En 1875 : un concours d'adresse en grand bi dans le jardin des Tuileries, gravure, par Smeeton Tilly et Kauffmann, 1875.
  Publiée dans : L'Illustration, 25 septembre 1875.
- **Belfort : intérieur d'un atelier de constructions mécaniques, [fin 19e siècle].**
  Belfort : intérieur d'un atelier de constructions mécaniques. Gravure, s.d. [fin 19e siècle], par Kohl (dessinateur)
  Lieu de conservation : Archives départementales du Territoire de Belfort, Belfort- Cote du document : 2 Fi
- **Montage d'une locomotive, [fin 19e ou début 20e siècle].**
  Montage d'une locomotive, photographie, s.n., s.d. [fin 19e ou début 20e siècle].
  Lieu de conservation : Archives départementales du Territoire de Belfort, Belfort- Cote du document : 4 Fi
- **Andelot-en-Montagne - Carrosserie Bouveret, [limite 19e siècle 20e siècle, avant 1904]**
  Andelot-en-Montagne - Carrosserie Bouveret. Carte postale, s.d. [limite 19e siècle 20e siècle, avant 1904]. C.H.L. et Mlle A. Gouttemoine [éd.].
  Lieu de conservation : Collection particulière
- **Automobile Zedel, photogr., s.d. [début 20e siècle].**
  Automobile Zedel, photogr., s.d. [début 20e siècle]. Archives communales, Pontarlier.
  Lieu de conservation : Archives municipales, Pontarlier
- **Différents modèles d'automobiles dans la cour de l'usine Peugeot, [vers 1900].**
  Différents modèles d'automobiles dans la cour de l'usine Peugeot, photographie, s.n., s.d. [vers 1900].
  Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt- Cote du document : PI2009FIG-1421
- **[Usine des Autos] Vue éloignée depuis le nord-est, [début du 20e siècle].**
  [Usine des Autos] Vue éloignée depuis le nord-est, photographie, s.n., s.d. [début du 20e siècle].
  Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt- Cote du document : PI2009FIG-1427
- **[Cité ouvrière et ateliers d'usinage et de montage], [1er quart 20e siècle ?].**
  [Cité ouvrière et ateliers d'usinage et de montage]. Photographie, s.d. [1er quart 20e siècle ?], plaque de verre 13 x 18 cm.
  Lieu de conservation : Région Franche-Comté, Inventaire du Patrimoine, Besançon- Cote du document : Fonds Manias
- **Atelier de montage des bicyclettes Peugeot, [entre 1910 et 1915].**
  Atelier de montage des bicyclettes Peugeot, photographie, par Emile Barbier, s.d. [entre 1910 et 1915].
  Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt- Cote du document : PI2009FIG-1551
- **Salon du Cycle 1913. Stand Pannetton. Usine à Morteau (Doubs)**
  Salon du Cycle 1913. Stand Pannetton. Usine à Morteau (Doubs), carte postale, s.n., Ernest Le Deley (ELD) éd. à Paris

Lieu de conservation : Collection particulière : Jean-Claude Vuez, Villers-le-Lac

- **Sochaux - Les Usines Peugeot, [vers 1920].**
  Sochaux - Les Usines Peugeot. Carte postale, coul., Aux Galeries (Montbéliard), s.n., s.d. [vers 1920].
  Lieu de conservation : Archives municipales, Montbéliard- Cote du document : 20Fi1213
- **Automobiles Schneider, encart publicitaire, s.d. [1923].**
  Automobiles Schneider, encart publicitaire, s.d. [1923]. In : Le département du Doubs. - [S.l.] : [s.n.], 1923 : ill. N° spécial de "L'Illustration économique et financière", supplément du 4 août 1923, p. 127.
- **Appareil Oehmichen-Peugeot n° 2 en vol, 4 mai 1924**
  Appareil Oehmichen-Peugeot n° 2 en vol, photographie, s.n., 4 mai 1924
  Lieu de conservation : Musée du Château, Montbéliard
- **Vue cavalière depuis l'est, [vers 1930].**
  Vue cavalière depuis l'est, gravure, s.n., s.d. [vers 1930].
  Lieu de conservation : Archives départementales du Territoire de Belfort, Belfort- Cote du document : 96 J 19
- **Presses de 600 t. Emboutissage des ailes de 201, [vers 1933].**
  Presses de 600 t. Emboutissage des ailes de 201. Photogr., s.n., s.d. [vers 1933].
  Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt
- **Affiche publicitaire pour la 402 Peugeot, [vers 1935].**
  Affiche publicitaire pour la 402 Peugeot, par Girard, s.d. [vers 1935].
  Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt
- **Hall de montage des locomotives électriques, [vers 1950].**
  Hall de montage des locomotives électriques, photographie, s.n., s.d. [vers 1950].
  Lieu de conservation : Archives départementales du Territoire de Belfort, Belfort- Cote du document : 96 J 40
- **Peugeot 203 séchant dans une étuve équipée de lumières infrarouges en 1951.**
  Peugeot 203 séchant dans une étuve équipée de lumières infrarouges en 1951, photographie, s.n.
  Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt
- **Assemblage par soudure de la caisse d'une automobile, 30 septembre 1965.**
  Assemblage par soudure de la caisse d'une automobile, photographie, s.n., 30 septembre 1965.
  Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt
- **Transbordeur de locomotives, [vers 1965].**
  Transbordeur de locomotives, photographie, s.n., s.d. [vers 1965].
  Lieu de conservation : Archives départementales du Territoire de Belfort, Belfort- Cote du document : 96 J
- **Vue aérienne depuis l'ouest le 23 avril 1968.**
  Vue aérienne depuis l'ouest le 23 avril 1968, photographie, s.n.
  Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt
- **Vue aérienne depuis le sud-est en 1968.**
  Vue aérienne depuis le sud-est en 1968, photographie, s.n.
  Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt

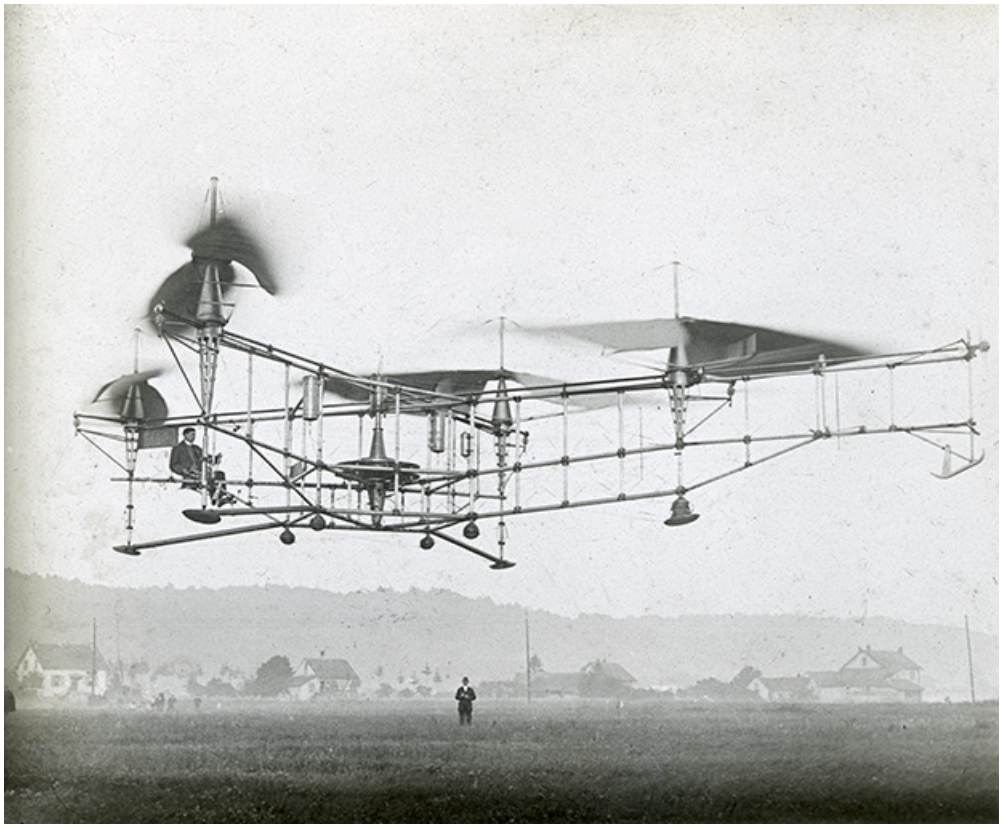
Bibliographie

- **B., René. La Rolls / Kegresse du Tsar. Des chenilles pour chasser… les loups !, 17 novembre 2018**
  B., René. La Rolls / Kegresse du Tsar. Des chenilles pour chasser… les loups ! 17 novembre 2018, ill. Article consultable en ligne sur le site Caradisiac.com : http://blogs.caradisiac.com/big-blog-blag/5/ (consultation : 7 novembre 2019)
- **Les constructeurs d'automobiles oubliés du Pays de Montbéliard (Jeanperrin, Japy, Rossel), 1977**
  Les constructeurs d'automobiles oubliés du Pays de Montbéliard (Jeanperrin, Japy, Rossel) [Musée du Château, Montbéliard, décembre 1976 - février 1977]. - Montbéliard : Impr. Servoz, 1977. [20] p. : ill. ; 21,5 x 15,5 cm.
- **Dayot, Eva. Japy et l'automobile, 2007**
  Dayot, Eva. Japy et l'automobile. Bulletin et Mémoires de la Société d'Emulation de Montbéliard, 152e année, n° 130, 2007, p. 361-379 : ill.
- **Dornier, Raymond. Franche-Comté : berceau de l'automobile, 1987**
  Dornier, Raymond. Franche-Comté : berceau de l'automobile. - Heillecourt : L'Est Républicain, 1987. 163 p. : ill. ; 29 cm. (Prestiges de l'Est)
- **Douëzy d'Ollandon, Marc ; Dornier, Raymond. Les automobiles de Besançon (1900-1930), 1993**
  Douëzy d'Ollandon, Marc ; Dornier, Raymond. Les automobiles de Besançon (1900-1930). - Besançon : Néo-Editions, 1993. 159 p. : ill. ; 29 cm.

- **Favereaux, Raphaël. Architecture et industrie, Territoire de Belfort, 2004**
  Favereaux, Raphaël. Architecture et industrie, Territoire de Belfort / Direction régionale des Affaires culturelles de Franche-Comté, Service régional de l'Inventaire ; photogr. Yves Sancey. - Levallois-Perret : Erti, 2004. 75 p. : ill. ; 30 cm. (Images du Patrimoine ; 230).
- **Favereaux, Raphaël. Le pays de Montbéliard et son patrimoine industriel. 2014.**
  Favereaux, Raphaël. Le pays de Montbéliard et son patrimoine industriel / Région Franche-Comté, Direction de l'Inventaire du Patrimoine ; photogr. Jérôme Mongreville ; cartogr. Mathias Papigny. - Lyon : Lieux Dits, 2014. 128 p. : ill. ; 30 cm. (Images du Patrimoine ; 286).
- **Favereaux, Raphaël ; Poupard, Laurent. Franche-Comté, terre d'industrie et de patrimoine. 2021.**
  Favereaux, Raphaël ; Poupard, Laurent. Franche-Comté, terre d'industrie et de patrimoine / Région Bourgogne-Franche-Comté, Service Inventaire et Patrimoine ; photogr. Sonia Dourlot, Jérôme Mongreville, Yves Sancey ; dessins Mathias Papigny, Aline Thomas ; cartogr. Pierre-Marie Barbe-Richaud, André Céréza. Lyon : Lieux Dits, 2021. 416 p. : ill. ; 30 cm.
- **Jacquemin, Paul. Morez, berceau de l'automobile. Paul Jacquemin, précurseur de la locomotion automobile routière en 1874, 1934**
  Jacquemin, Paul. Morez, berceau de l'automobile. Paul Jacquemin, précurseur de la locomotion automobile routière en 1874. - S.l. [Morez] : s.d. [l'auteur], 1934. 32 p. : ill. ; 21 cm.
- **Jambe, Georges. Cycles et automobiles au pays de Montbéliard. Un précurseur méconnu : Louis Jeanperrin, 1976**
  Jambe, Georges. Cycles et automobiles au pays de Montbéliard. Un précurseur méconnu : Louis Jeanperrin. Bulletin et Mémoires de la Société d'Emulation de Montbéliard, vol. LXXII, fasc. 99, 1976, p. 59-68 : ill.
- **Loubet, Jean-Louis. Histoire de l'automobile française, 2001**
  Loubet, Jean-Louis. Histoire de l'automobile française. - Paris : Ed. du Seuil, 2001. 569 p. : ill. ; 21 cm. (L'Univers historique)
- **Loubet, Jean-Louis. La maison Peugeot, 2009**
  Loubet, Jean-Louis. La maison Peugeot. - [S.l.] : Perrin, 2009. 576 p. : ill. ; 24 cm.
- **Mandrillon, Elie. Les voies métriques du Doubs et le groupe Laborie, 2011**
  Mandrillon, Elie. Les voies métriques du Doubs et le groupe Laborie. - S.l. : [l'auteur], 2011. 294 p. : ill. ; 30 cm. Document accessible en ligne sur le site d'Elie Mandrillon (http://demophile.free.fr) à l'adresse http://demophile1.free.fr/texteADD.pdf (consultation : 14 novembre 2019)

Informations complémentaires

© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine

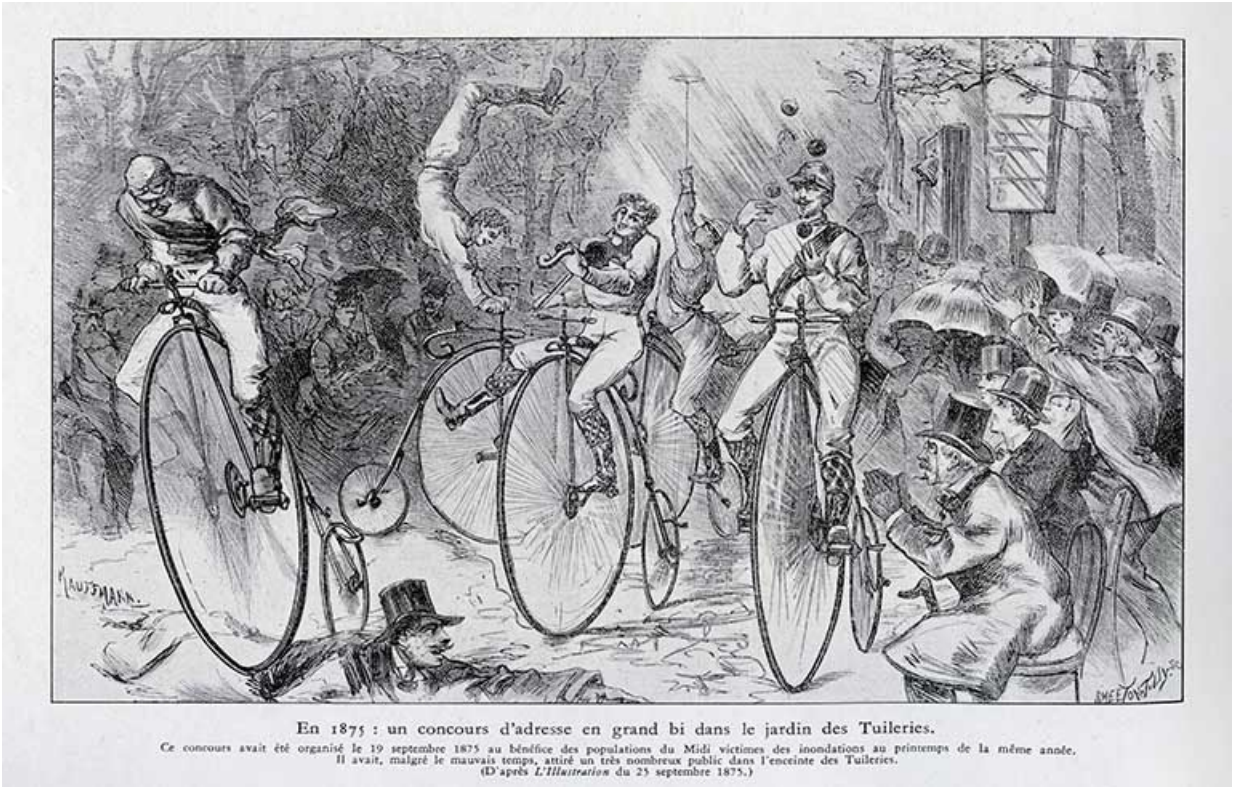


Aviation : appareil Oehmichen-Peugeot n° 2 en vol, 4 mai 1924.

Source :

Appareil Oehmichen-Peugeot n° 2 en vol, photographie, s.n., 4 mai 1924
Lieu de conservation : Musée du Château, Montbéliard

N° de l'illustration : 20202500242NUC4A
Date : 2020
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Musées de Montbéliard



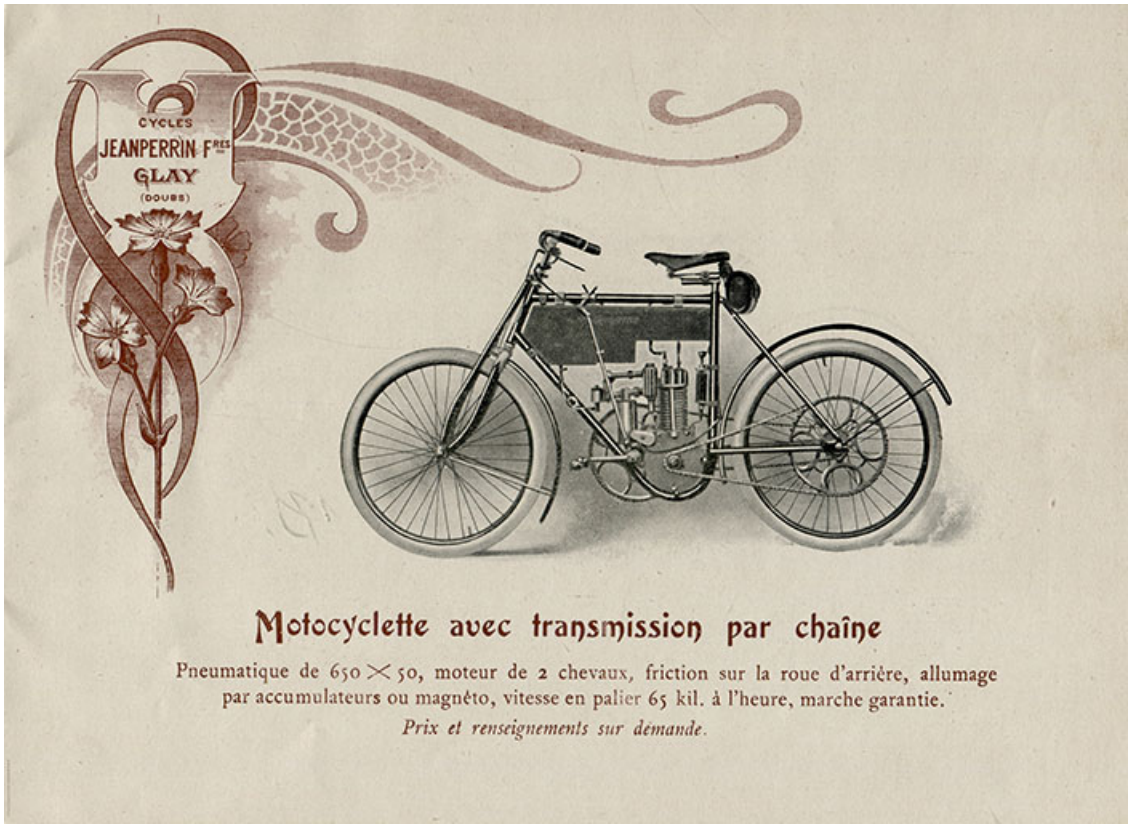
En 1875 : un concours d'adresse en grand bi dans le jardin des Tuileries.
Ce concours avait été organisé le 19 septembre 1875 au bénéfice des populations du Midi victimes des inondations au printemps de la même année. Il avait, malgré le mauvais temps, attiré un très nombreux public dans l'enceinte des Tuileries.
(D'après *L'Illustration* du 25 septembre 1875.)

Cycle : En 1875 : un concours d'adresse en grand bi dans le jardin des Tuileries.

Source :

En 1875 : un concours d'adresse en grand bi dans le jardin des Tuileries, gravure, par Smeeton Tilly et Kauffmann, 1875. Publiée dans : L'Illustration, 25 septembre 1875.

N° de l'illustration : 20200000001NUC4A
Date : 2020
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine

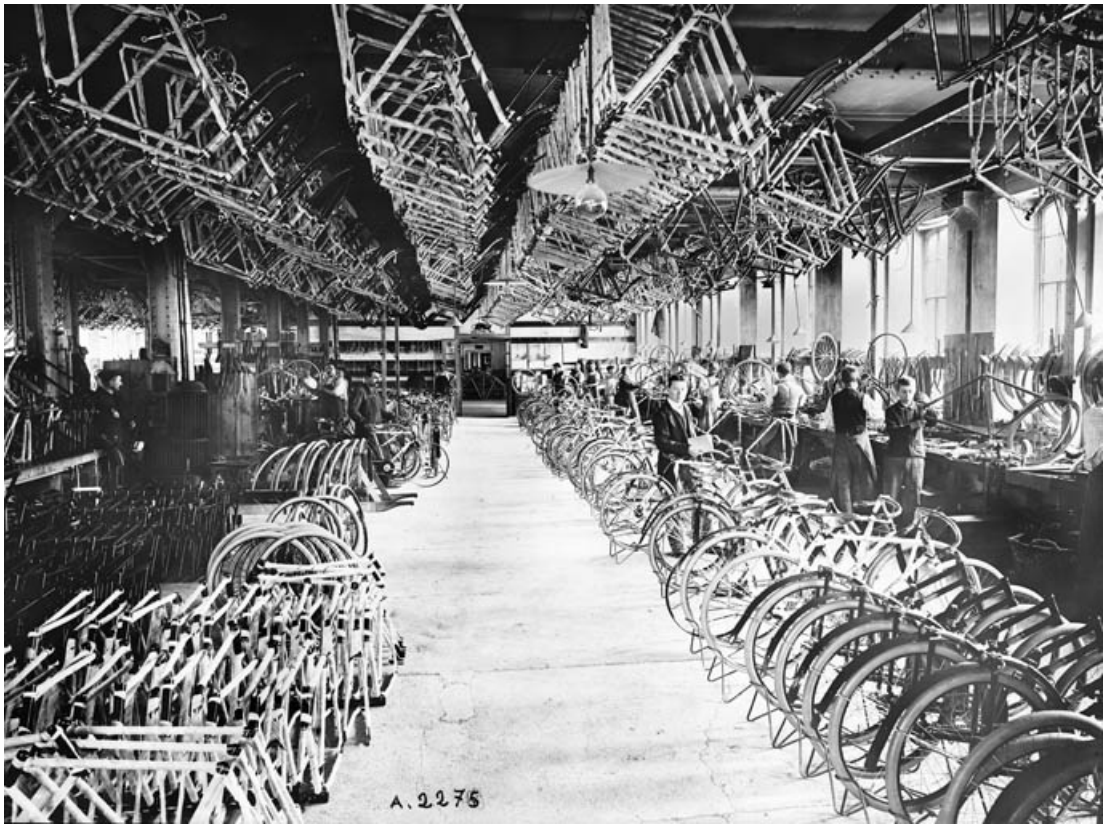


Motocyclette avec transmission par chaîne, [décennies 1890-1900]. Document extrait d'un catalogue de production : Automobiles, motocyclettes, vélocipèdes Jeanperrin Frères [...]

Source :

Automobiles, motocyclettes, vélocipèdes Jeanperrin Frères constructeurs, Glay (Doubs) [catalogue de production]. - S.l. [Besançon] : sn. [Impr. M. Delagrange-Louys], s.d. [décennies 1890-1900].
Lieu de conservation : Collection particulière : Jean-Pierre Mettetal, Dampierre-les-Bois

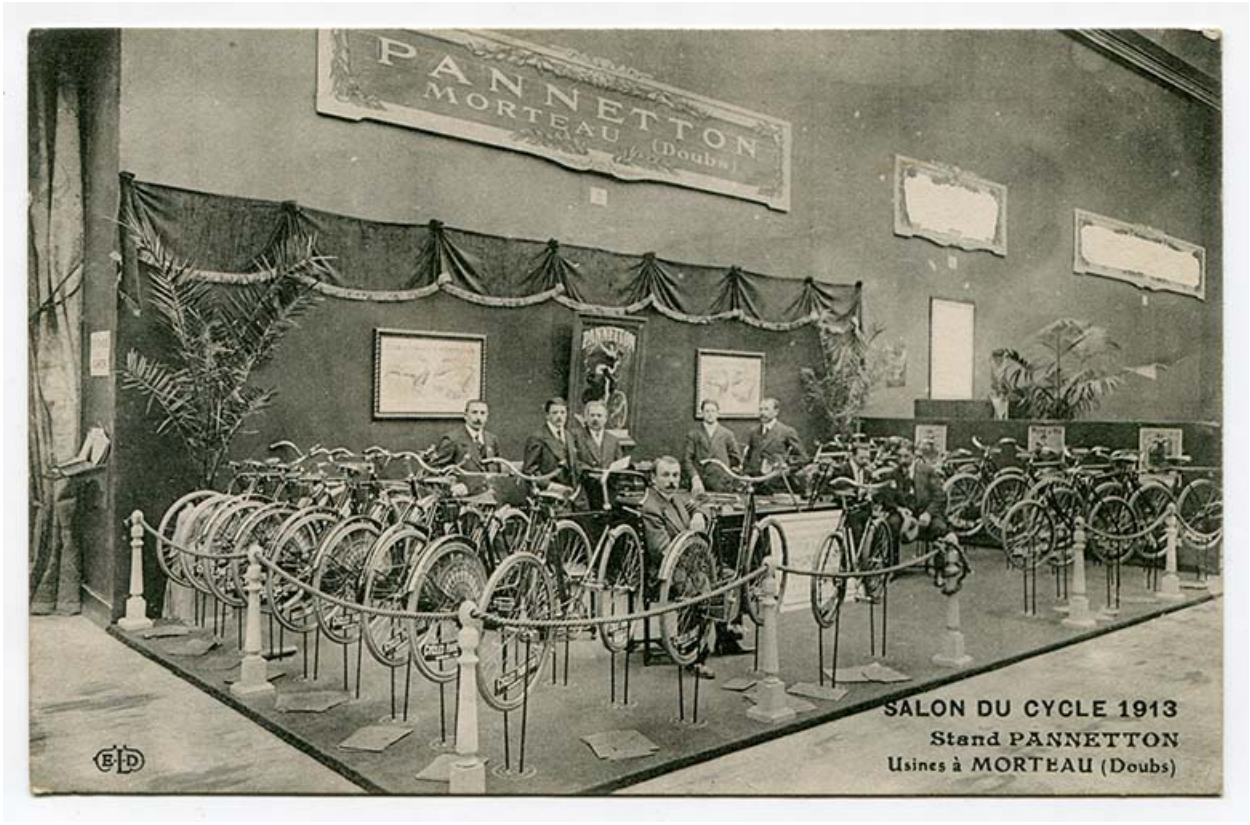
N° de l'illustration : 20202500231NUC4A
Date : 2020
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Atelier de montage des bicyclettes.

Source :
Photographie, s.n., s.d. [vers 1910 ?]. Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt. Cote : PI2009FIG-1551
Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt - Cote du document : PI2009FIG-1551

N° de l'illustration : 20122501520NUC2
Date : 2012
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine

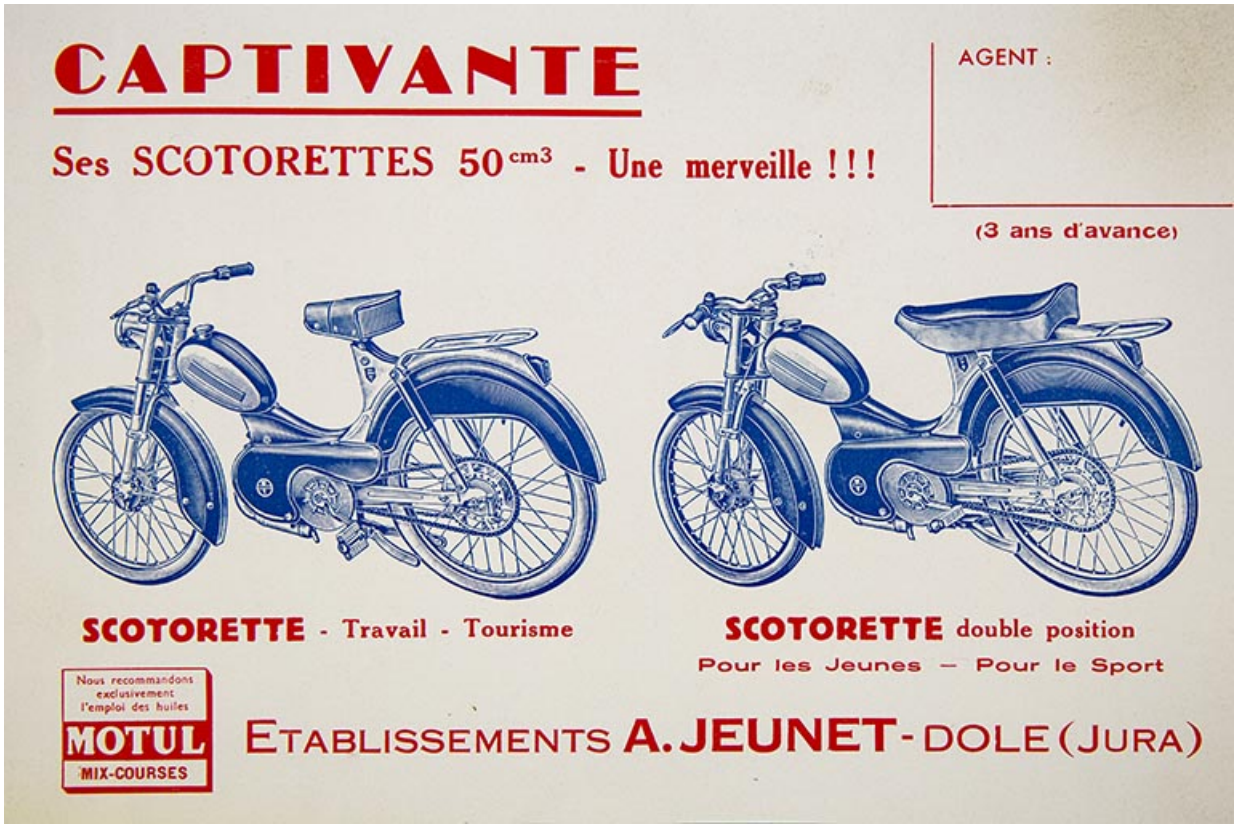


Salon du Cycle 1913. Stand Pannetton. Usine à Morteau (Doubs).

Source :

Salon du Cycle 1913. Stand Pannetton. Usine à Morteau (Doubs), carte postale, s.n., Ernest Le Deley (ELD) éd. à Paris
Lieu de conservation : Collection particulière : Jean-Claude Vuez, Villers-le-Lac

N° de l'illustration : 20182500846NUC4A
Date : 2018
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Cycle : Captivante. Ses Scotorettes 50 cm3 - Une merveille !!! [extrait d'un catalogue des Ets Jeunet, à Dole], 1957

Source :

3 R Etablissements A. Jeunet - Dole (Jura) [catalogue de production], 1957
Lieu de conservation : Archives communales, Dole - Cote du document : 3 R

N° de l'illustration : 20203900154NUC2A
Date : 2020
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Panneau publicitaire pour les cycles Panneton (image inversée).

N° de l'illustration : 20192500475NUC4A
Date : 2019
Auteur : Sonia Dourlot
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue d'ensemble depuis l'est.

N° de l'illustration : 20122501091NUC4A
Date : 2012
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue plongeante sur les toitures de la première unité, depuis le nord.

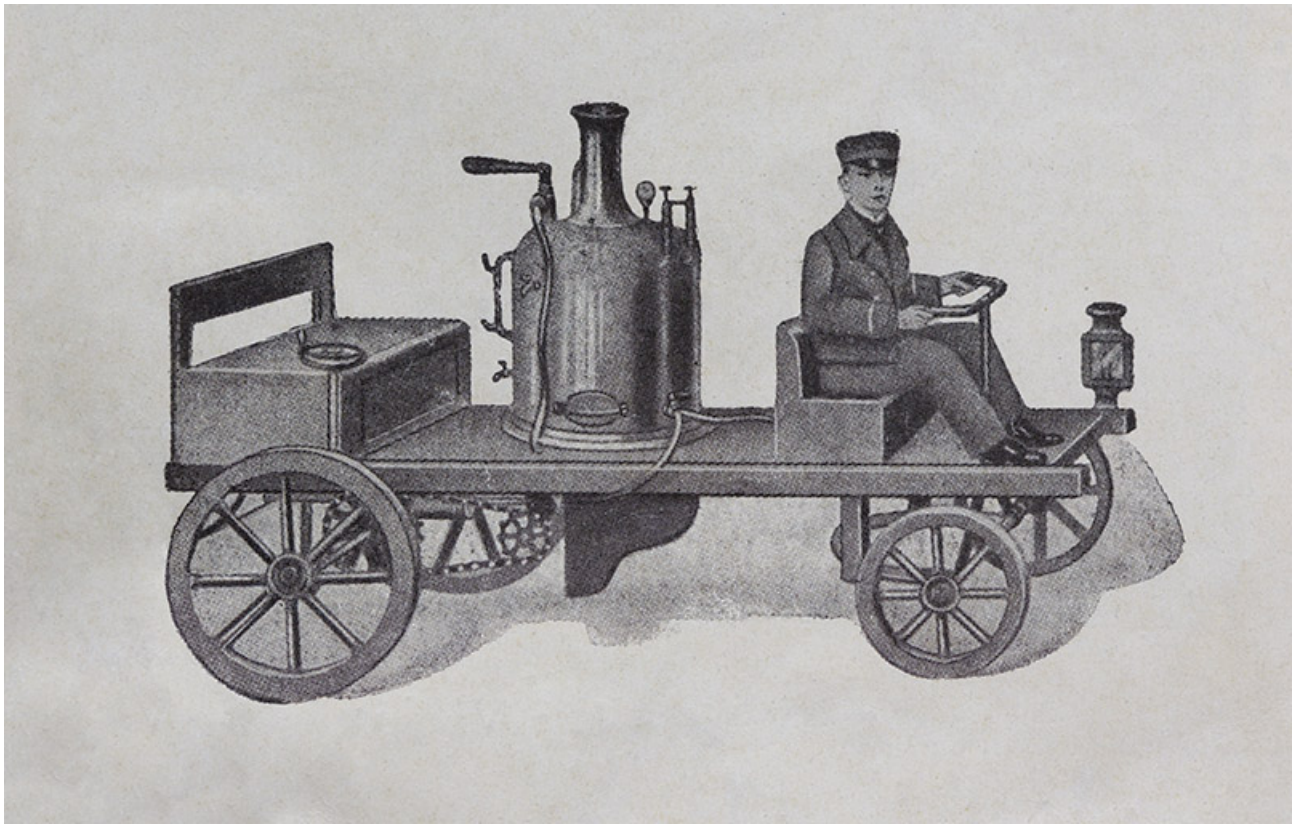
N° de l'illustration : 19893900183ZA
Date : 1989
Auteur : Laurent Poupard
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Andelot-en-Montagne - Carrosserie Bouveret.

Source :
Carte postale, s.d. [limite 19e siècle 20e siècle, avant 1904]. C.H.L. et Mlle A. Gouttemoine [éd.]. Lieu de conservation : collection particulière
Lieu de conservation : Collection particulière

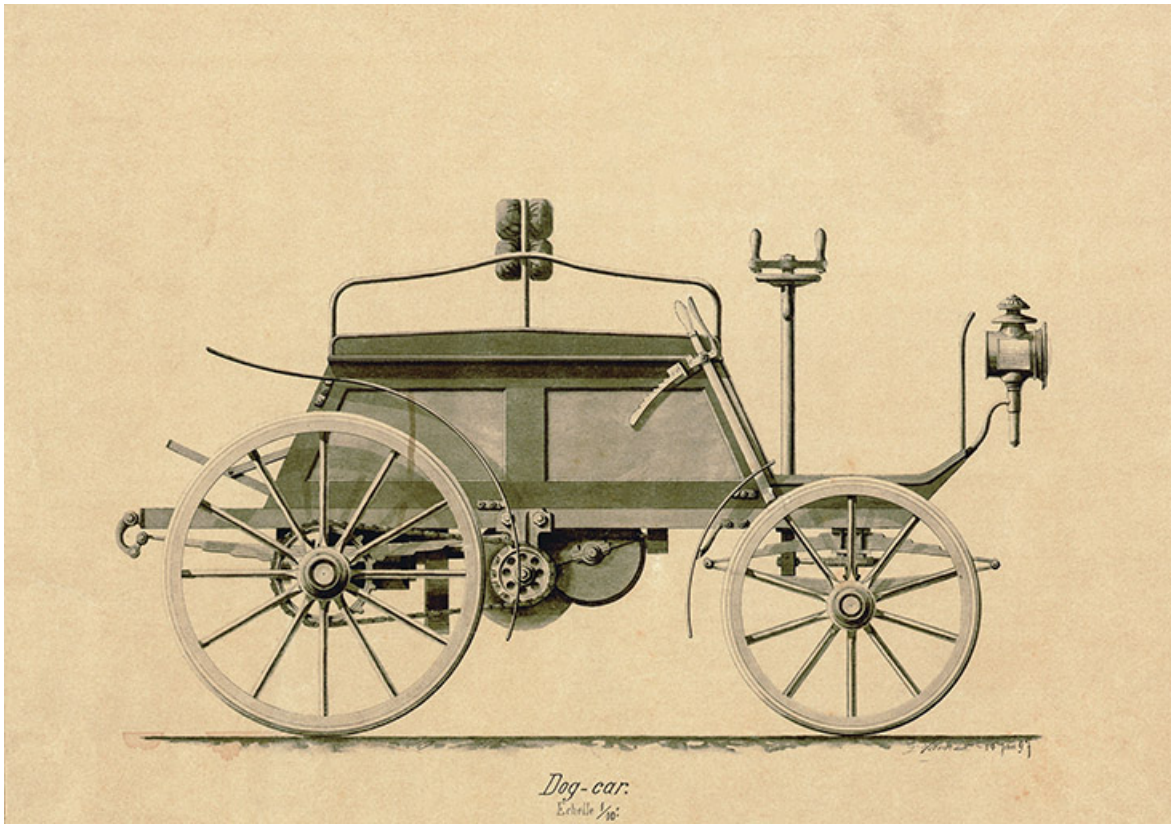
N° de l'illustration : 19883900366X
Date : 1988
Auteur : Yves Sancey (reproduction)
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue d'ensemble d'après Paul Jacquemin, 1934.

Source :
Gravure, 1934. Dans : " Morez, berceau de l'automobile. Paul Jacquemin, précurseur de la locomotion automobile routière en 1874 " / Paul Jacquemin, [s.l.] : [s.d.], 1ère de couverture.

N° de l'illustration : 20103900570NUC2A
Date : 2010
Auteur : Yves Sancey
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine

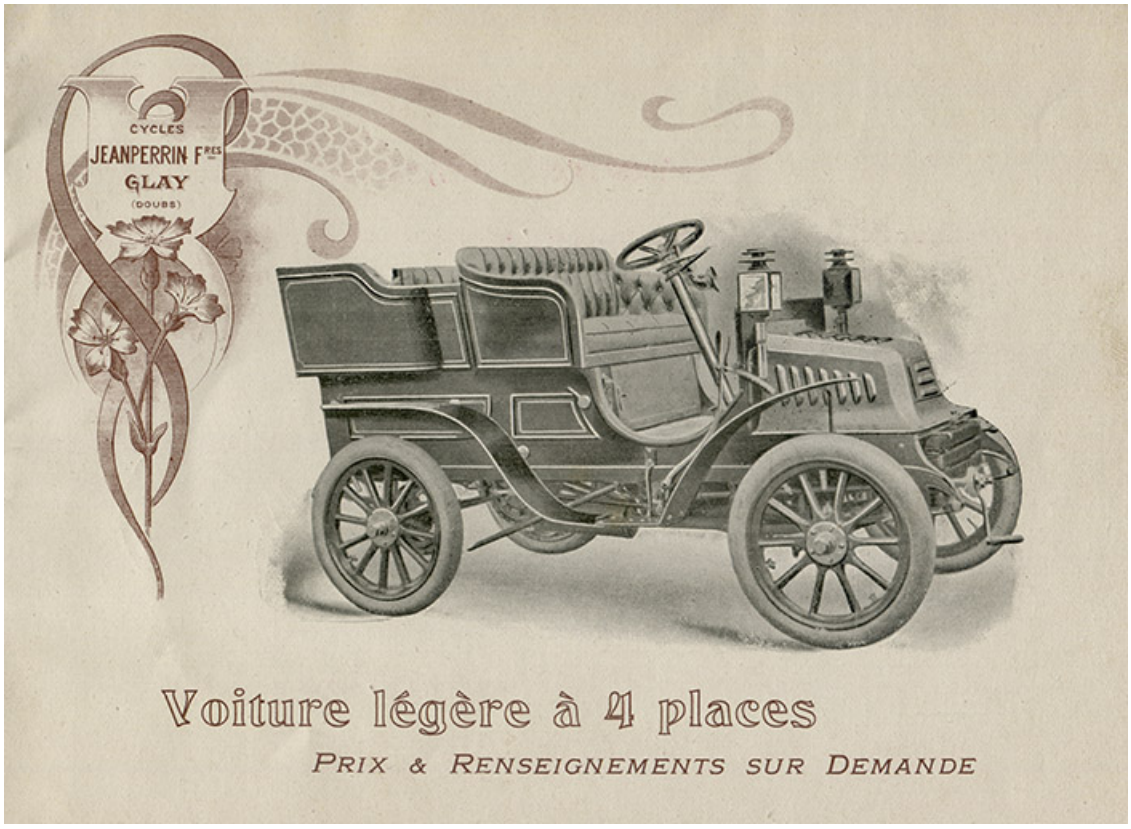


Dog-Car, 1897.

Source :

Dog-Car, dessin (plume, lavis), par Plumez, 14 juin 1897, 33 x 44 cm, 1/10
Lieu de conservation : Musée Frédéric Japy, Beaucourt

N° de l'illustration : 20209000001NUC4A
Date : 2020
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Voiture légère à 4 places, [décennies 1890-1900]. Document extrait d'un catalogue de production : Automobiles, motocyclettes, vélocipèdes Jeanperrin Frères [...]

Source :

Automobiles, motocyclettes, vélocipèdes Jeanperrin Frères constructeurs, Glay (Doubs) [catalogue de production]. - S.l. [Besançon] : sn. [Impr. M. Delagrange-Louys], s.d. [décennies 1890-1900].
Lieu de conservation : Collection particulière : Jean-Pierre Mettetal, Dampierre-les-Bois

N° de l'illustration : 20202500229NUC4A
Date : 2020
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Automobile Zedel, photogr., s.d. [début 20e siècle].

Source :

Automobile Zedel, photogr., s.d. [début 20e siècle]. Archives communales, Pontarlier.
Lieu de conservation : Archives communales, Pontarlier

N° de l'illustration : 20162501612NUC4A
Date : 2016
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Différents modèles d'automobiles dans la cour de l'usine.

Source :
Photographie, s.n., s.d. [vers 1900]. Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt. Cote : PI2009FIG-1421
Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt - Cote du document : PI2009FIG-1421

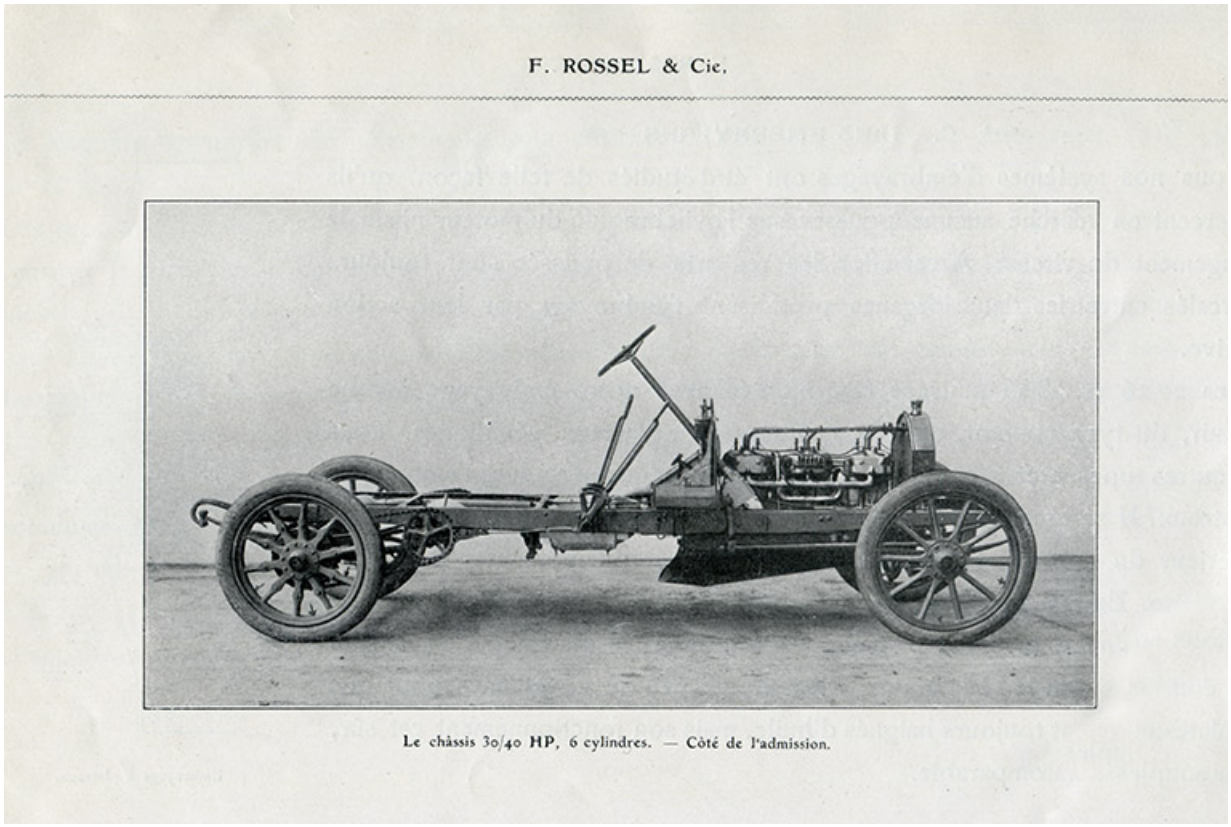
N° de l'illustration : 20122501683NUC2
Date : 2012
Auteur : reproduction par Raphaël Favereaux
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue éloignée depuis le nord-est.

Source :
Photographie, s.n, s.d. [début du 20e siècle]. Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt. Cote : PI2009FIG-1427
Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt - Cote du document : PI2009FIG-1427

N° de l'illustration : 20122501471NUC2
Date : 2012
Auteur : D. Dominguez
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine

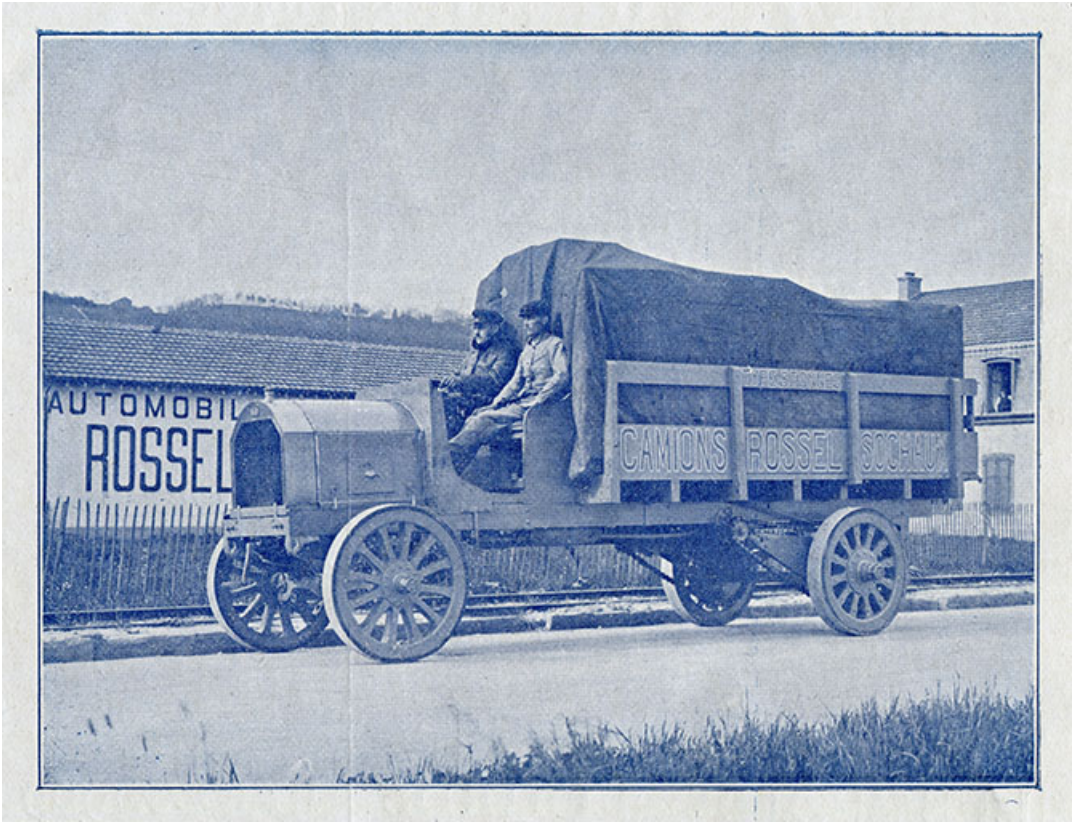


Le châssis [Rossel] 30/40 HP, 6 cylindres, [1906-1907].

Source :

F. Rossel & Cie. Automobiles et moteurs. Les types de 1906-1907. Sochaux-Montbéliard (Doubs) [catalogue de production]
Lieu de conservation : Collection particulière : Jean-Pierre Mettetal, Dampierre-les-Bois

N° de l'illustration : 20202500240NUC4A
Date : 2020
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



[Camion Rossel], [1909].

Source :

Société anonyme des Automobiles Rossel. Les poids lourds type 1909 [catalogue de production], [1909]
Lieu de conservation : Collection particulière : Jean-Pierre Mettetal, Dampierre-les-Bois

N° de l'illustration : 20202500238NUC4A
Date : 2020
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine

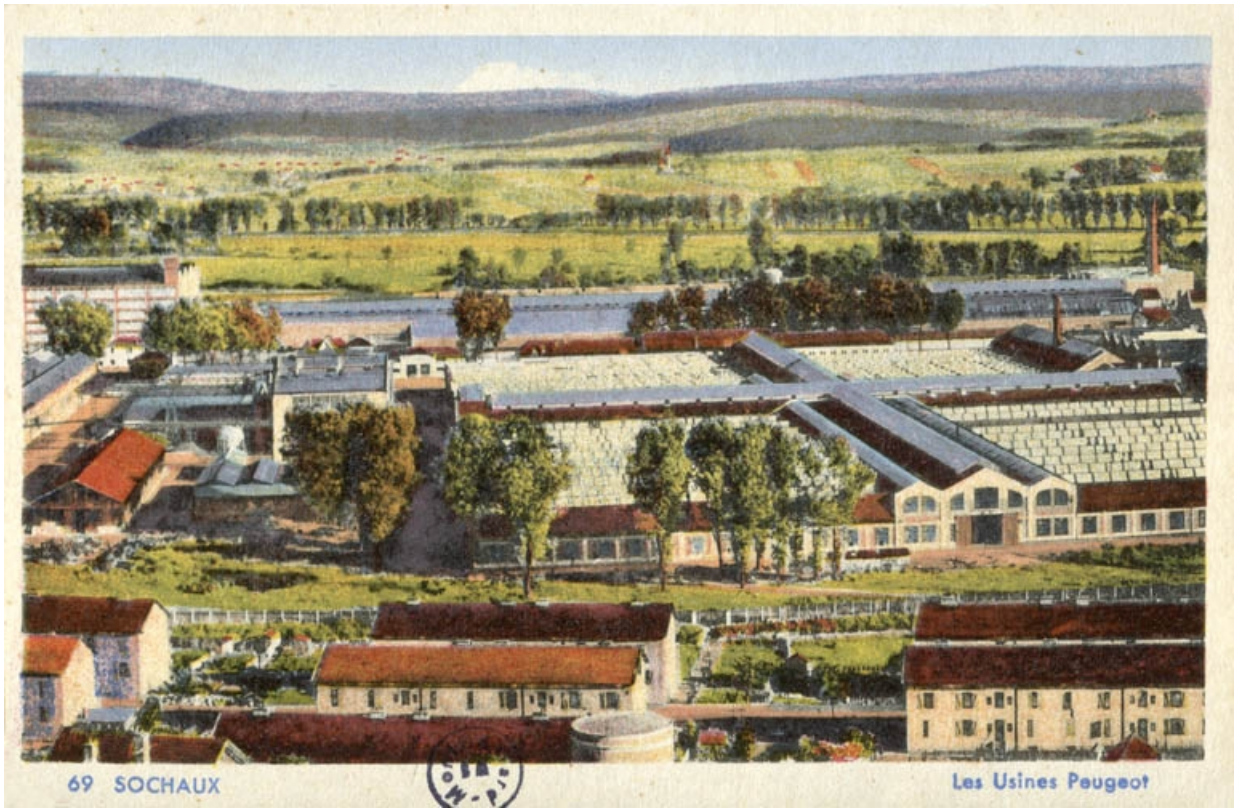


[Cité ouvrière et ateliers d'usinage et de montage], [1er quart 20e siècle ?].

Source :

[Cité ouvrière et ateliers d'usinage et de montage]. Photographie, s.d. [1er quart 20e siècle ?], plaque de verre 13 x 18 cm.
Lieu de conservation : Région Franche-Comté, Inventaire du Patrimoine, Besançon - Cote du document : Fonds Manias

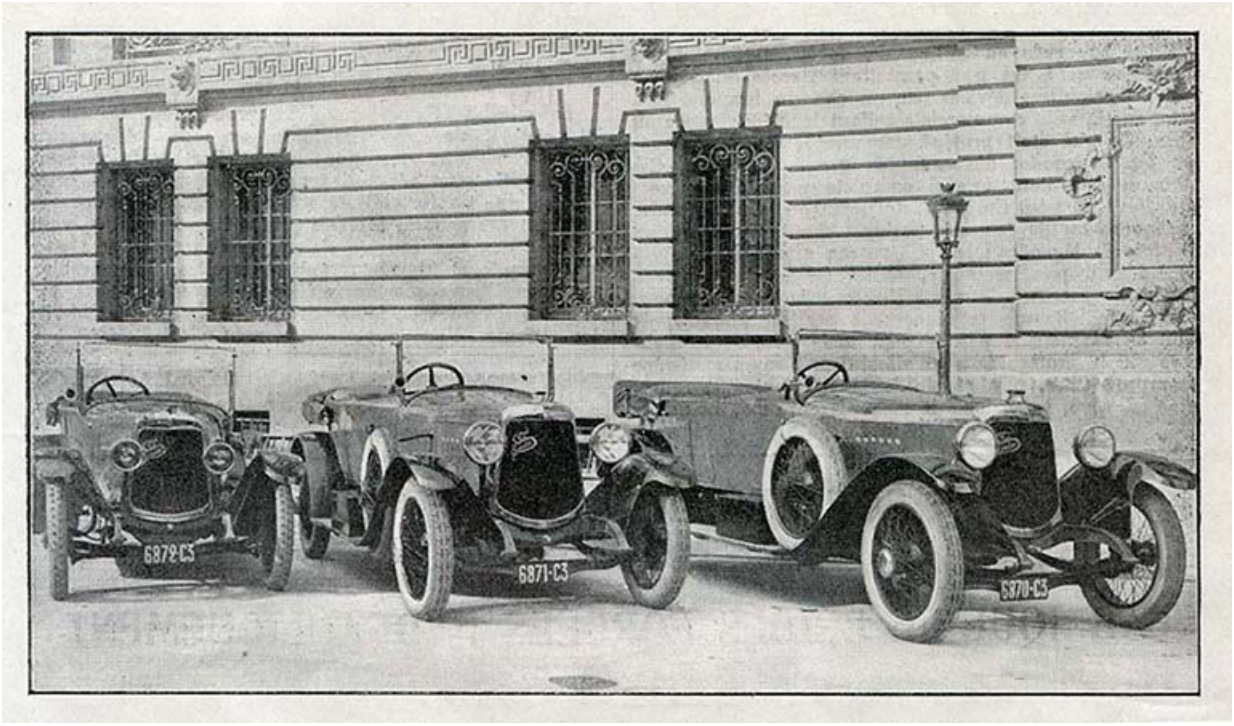
N° de l'illustration : 20062500802PY
Date : 2006
Auteur : Jérôme Mongreville (reproduction)
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Sochaux - Les Usines Peugeot.

Source :
Carte postale, coul, Aux Galeries (Montbéliard), s.n, s.d. [vers 1920]. Lieu de conservation : Archives communales, Montbéliard. Cote : 20Fi1213
Lieu de conservation : Archives communales, Montbéliard - Cote du document : 20Fi1213

N° de l'illustration : 20122501671NUC2A
Date : 2012
Auteur : Raphaël Favereaux (reproduction)
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine

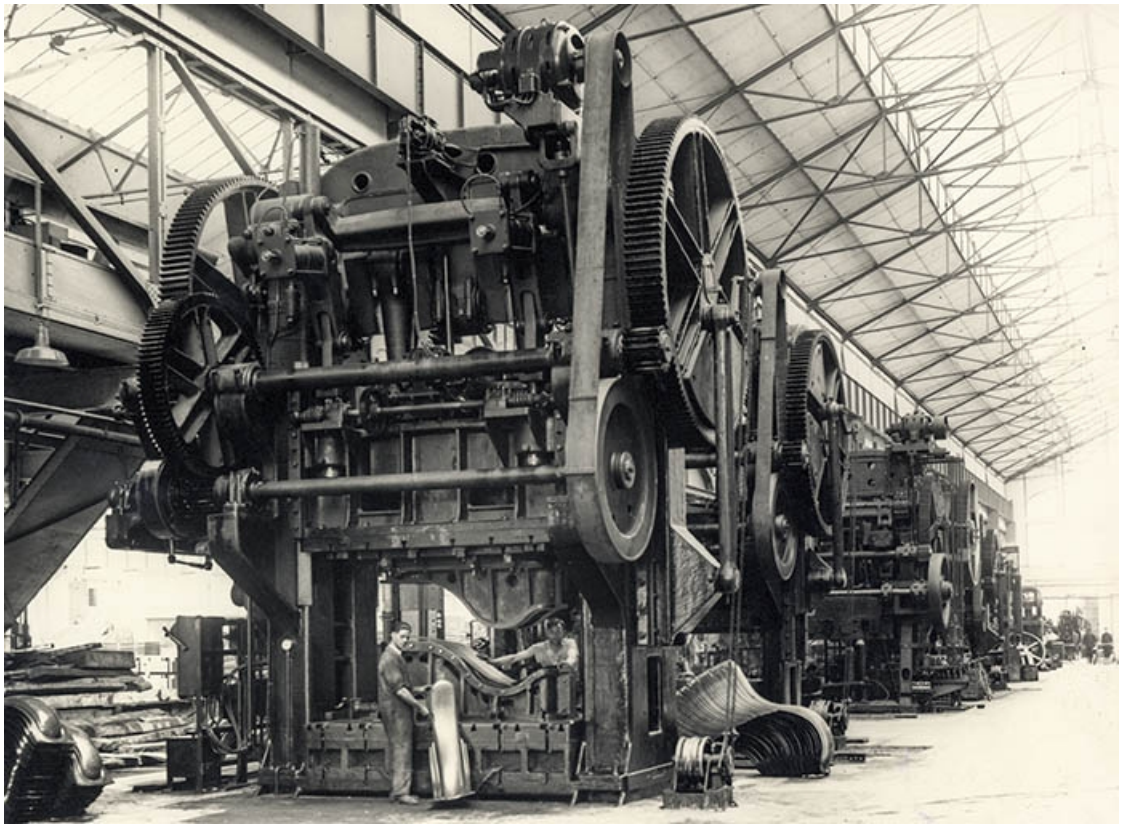


Automobiles Schneider, encart publicitaire, s.d. [1923].

Source :

Automobiles Schneider, encart publicitaire, s.d. [1923]. In : Le département du Doubs. - [S.l.] : [s.n.], 1923 : ill. N° spécial de "L'Illustration économique et financière", supplément du 4 août 1923, p. 127.

N° de l'illustration : 20182500214NUC4A
Date : 2018
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Presses de 600 t. Emboutissage des ailes de 201.

Source :
Photographie, s.n., s.d. [vers 1933]. Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt
Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt

N° de l'illustration : 20142500108NUC2A
Date : 2014
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Affiche publicitaire Peugeot.

Source :
Affiche, par Girard, s.d. [vers 1935]. Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt
Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt

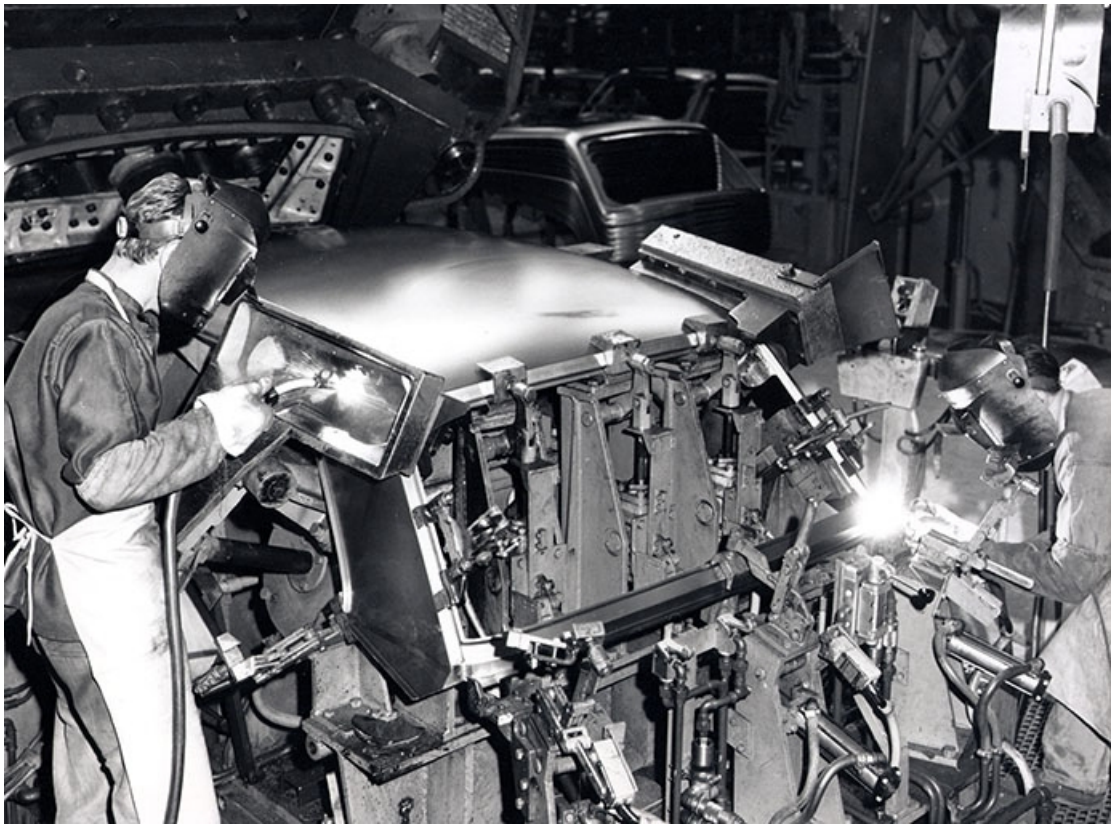
N° de l'illustration : 20142500117NUC2A
Date : 2014
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Tunnel de séchage (203).

Source :
Photographie, s.n., s.d. [milieu 20e siècle]. Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt
Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt

N° de l'illustration : 20142500103NUC2A
Date : 2014
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Assemblage de la caisse par soudure.

Source :
Photographie, s.n., s.d. [vers 1960]. Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt
Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt

N° de l'illustration : 20142500125NUC2A
Date : 2014
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue plongeante depuis le sud-est en 1968.

Source :
Photographie, s.n., 1968. Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt
Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt

N° de l'illustration : 20142500154NUC2A
Date : 2014
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue plongeante depuis l'ouest en 1968.

Source :
Photographie, s.n., 1968. Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt
Lieu de conservation : Archives Peugeot Terre-Blanche, Hérimoncourt

N° de l'illustration : 20142500153NUC2A
Date : 2014
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Atelier de fabrication depuis la route.

N° de l'illustration : 19973901459ZA
Date : 1997
Auteur : Yves Sancey
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue d'ensemble depuis le nord.

N° de l'illustration : 20019000380ZA
Date : 2001
Auteur : Yves Sancey
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Atelier de fabrication boulevard Diderot : vue d'ensemble plongeante, depuis l'est.

N° de l'illustration : 20112502332NUC2A
Date : 2011
Auteur : Yves Sancey
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue d'ensemble depuis le nord-ouest.

N° de l'illustration : 20112502127NUC4A
Date : 2011
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Passage entre l'atelier des boîtes de vitesses et l'atelier de montage des voitures.

N° de l'illustration : 20112502116NUC4A
Date : 2011
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue plongeante vers le sud depuis le Building Centre.

N° de l'illustration : 20132502773NUC4A
Date : 2013
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue panoramique vers le sud-est depuis le Building Centre.

N° de l'illustration : 20132502774NUC4A
Date : 2013
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue de trois quarts de l'ancien entrepôt des véhicules (201).

N° de l’illustration : 20132502776NUC4A
Date : 2013
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Entrepôt de réception des bobines d'acier (3).

N° de l'illustration : 20122500946NUC4A
Date : 2012
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Atelier d'emboutissage. Presse Schuler.

N° de l'illustration : 20132502737NUC4A
Date : 2013
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Atelier d'emboutissage. Opérateurs en sortie de presse.

N° de l'illustration : 20132502739NUC4A
Date : 2013
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Atelier de ferrage. Robots de soudage sur la caisse en blanc (3).

N° de l'illustration : 20132502757NUC4A
Date : 2013
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



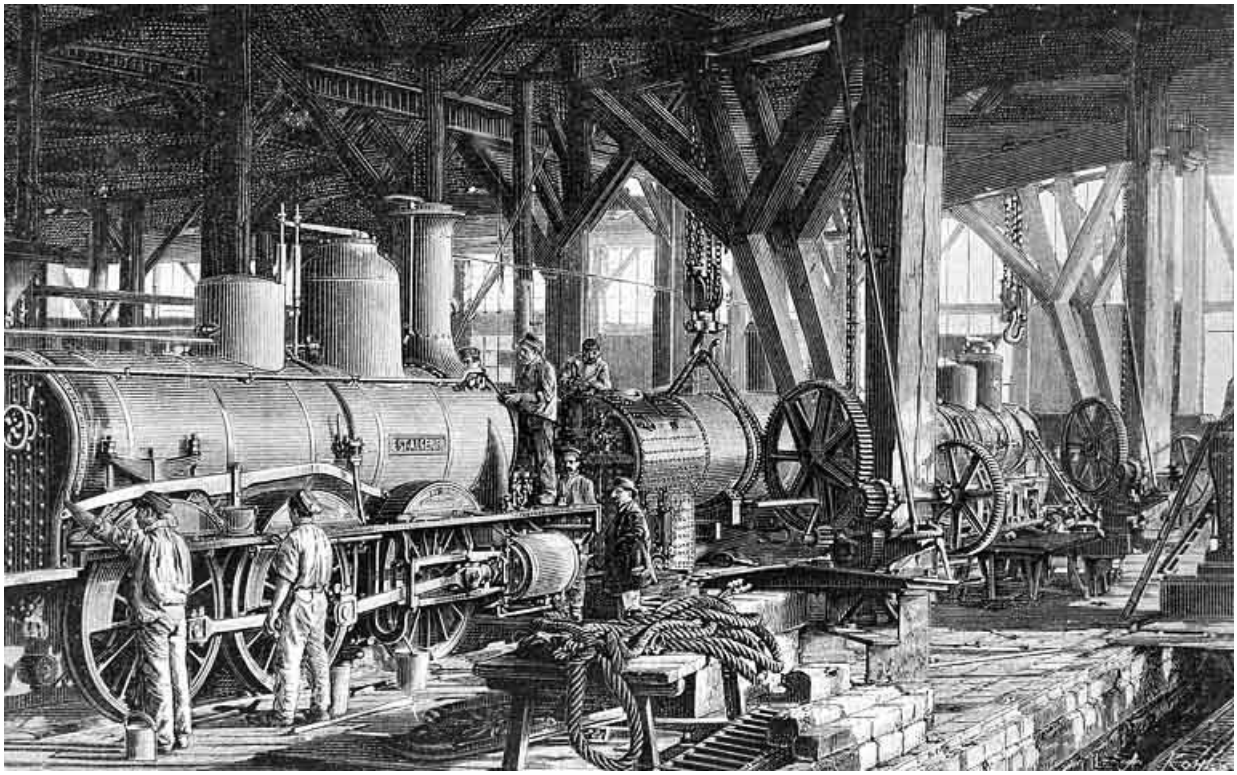
Atelier de montage. Opération de coiffage (2).

N° de l'illustration : 20132502760NUC4A
Date : 2013
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Atelier de montage. Contrôle visuel en fin de ligne.

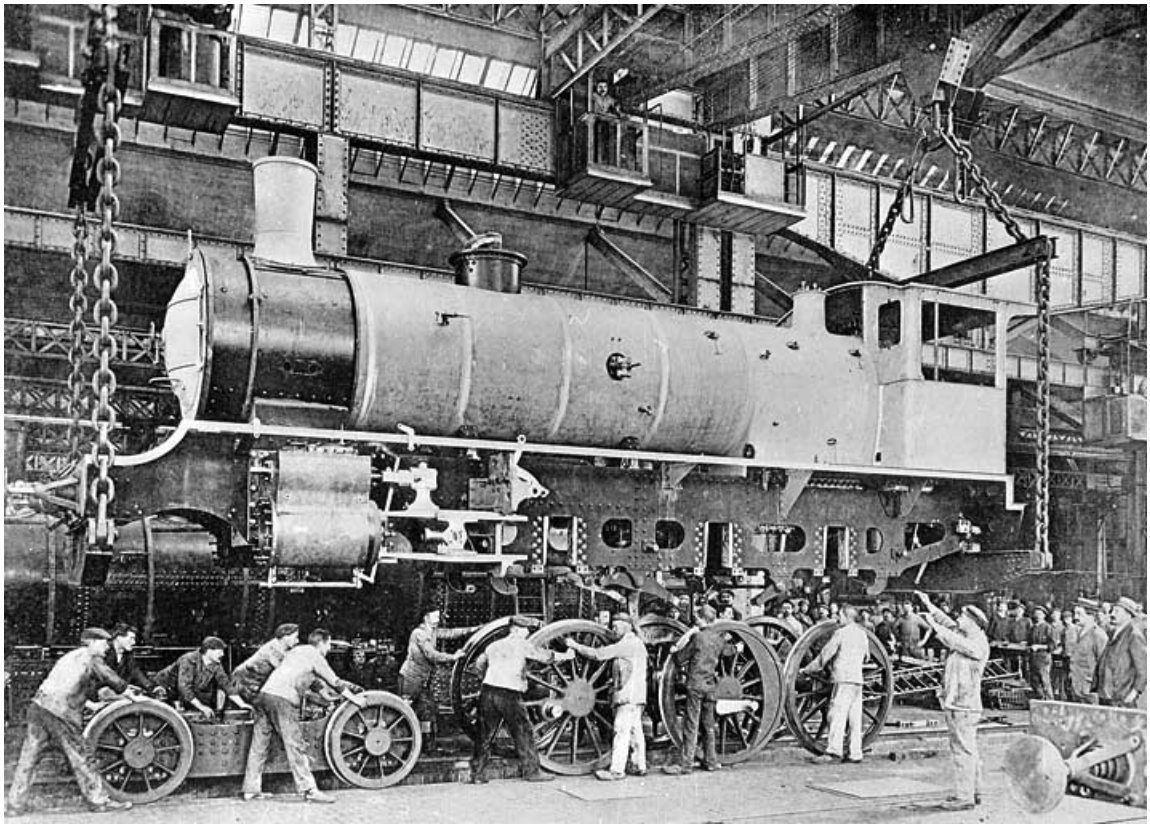
N° de l'illustration : 20132502763NUC4A
Date : 2013
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Belfort : intérieur d'un atelier de constructions mécaniques.

Source :
Gravure, s.d. [fin 19e siècle], par Kohl (dessinateur). Lieu de conservation : Archives départementales du Territoire de Belfort, Belfort. Cote : 2 Fi
Lieu de conservation : Archives départementales du Territoire de Belfort, Belfort - Cote du document : 2 Fi

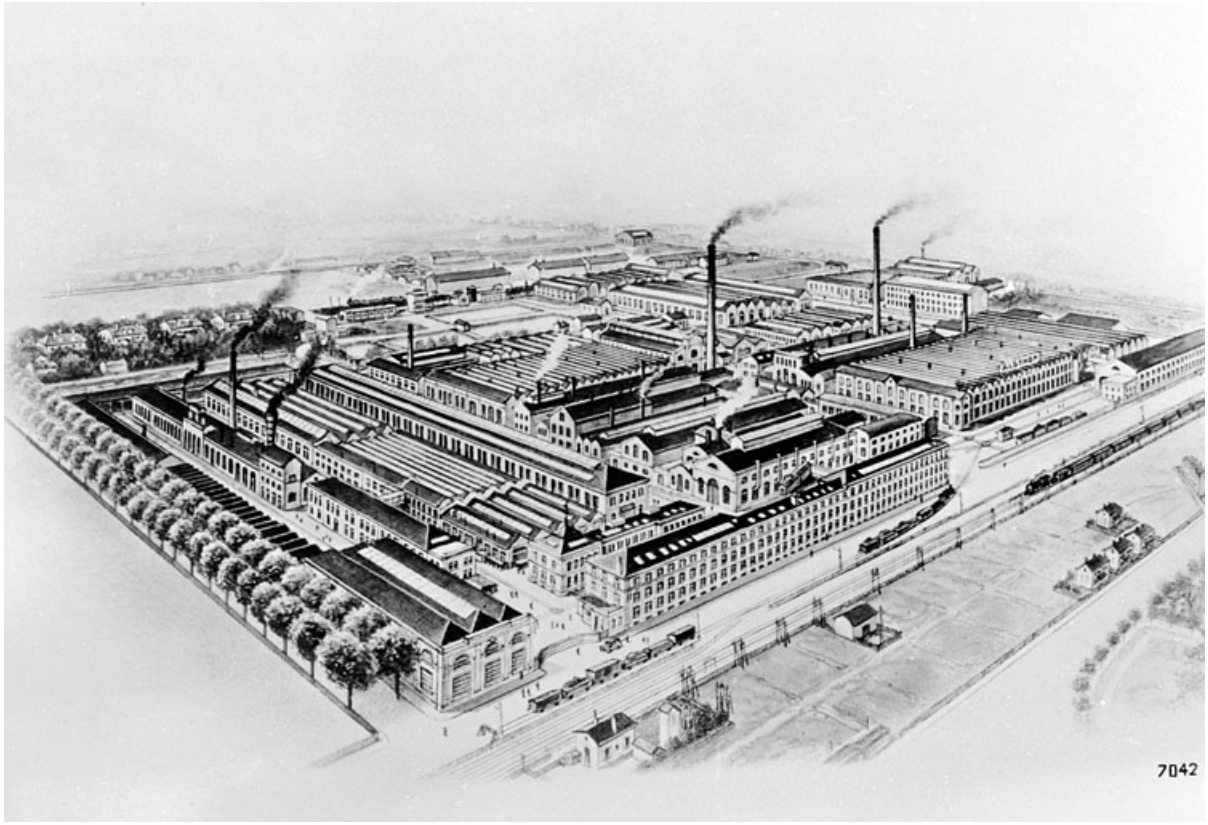
N° de l'illustration : 20019000101X
Date : 2001
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Montage d'une locomotive.

Source :
Photographie, s.d. [fin 19e ou début 20e siècle]. Lieu de conservation : Archives départementales du Territoire de Belfort, Belfort. Cote : 4 Fi
Lieu de conservation : Archives départementales du Territoire de Belfort, Belfort - Cote du document : 4 Fi

N° de l'illustration : 20019000084X
Date : 2001
Auteur : Jérôme Mongreville (reproduction)
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue cavalière depuis l'est.

Source :
Gravure, s.d. [vers 1930]. Lieu de conservation : Archives départementales du Territoire de Belfort, Belfort. Cote : 96 J 19
Lieu de conservation : Archives départementales du Territoire de Belfort, Belfort - Cote du document : 96 J 19

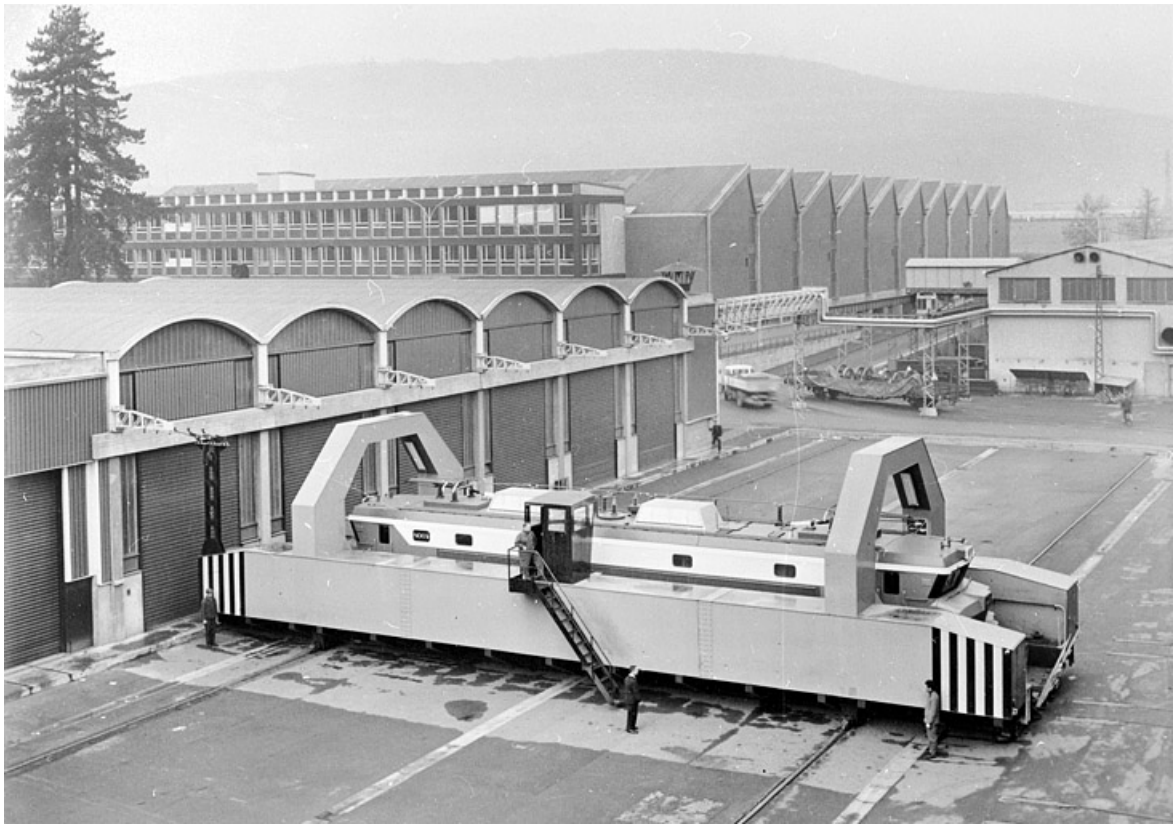
N° de l'illustration : 20029000192X
Date : 2002
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Hall de montage des locomotives électriques.

Source :
Photographie, s.d. [vers 1950]. Lieu de conservation : Archives départementales du Territoire de Belfort, Belfort. Cote : 96 J 40
Lieu de conservation : Archives départementales du Territoire de Belfort, Belfort - Cote du document : 96 J 40

N° de l'illustration : 20029000179X
Date : 2002
Auteur : Jérôme Mongreville (reproduction)
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Transbordeur de locomotives.

Source :
Photographie, s.d. [vers 1965]. Lieu de conservation : Archives départementales du Territoire de Belfort, Belfort. Cote : 96 J
Lieu de conservation : Archives départementales du Territoire de Belfort, Belfort - Cote du document : 96 J

N° de l'illustration : 20029000184X
Date : 2002
Auteur : Jérôme Mongreville (reproduction)
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue plongeante depuis le sud-ouest.

N° de l'illustration : 20029000112ZA
Date : 2002
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue de trois quarts de l'atelier Traction.

N° de l'illustration : 20029000104ZA
Date : 2002
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Façade nord de l'atelier Traction.

N° de l'illustration : 20029000059ZA
Date : 2002
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue d'ensemble d'un atelier Traction et de la halle 330.

N° de l’illustration : 20029000073ZA
Date : 2002
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Halle 330 (bureaux et ateliers de montage).

N° de l'illustration : 20029000152VA
Date : 2002
Auteur : Jérôme Mongreville
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue d'ensemble.

N° de l'illustration : 20209000105NUC4A
Date : 2020
Auteur : Laurent Poupard
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue d'ensemble.

N° de l'illustration : 20209000107NUC4A
Date : 2020
Auteur : Laurent Poupard
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine