

**Zeitschrift:** Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura  
**Herausgeber:** Association pour la défense des intérêts du Jura  
**Band:** 38 (1967)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Belfort-Montbéliard : métropole régionale de la porte d'Alsace?  
**Autor:** Dezert, M.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-825273>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 22.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

fer électrifié et l'autoroute, après-demain par le canal à grand gabarit, nous permet toutes les ambitions, à condition que nous sachions nous organiser. »

En plus des articles des deux maires que nous venons de résumer, la revue « Horizons Belfort » publie deux études fort intéressantes sur l'avenir de la zone urbaine Belfort-Montbéliard. La première a été rédigée par un universitaire parisien, M. Dezert, maître assistant de géographie à l'Université de Paris-Nanterre, l'autre par un économiste franc-comtois, M. Saint-Hillier, directeur du Centre d'études économiques de Franche-Comté. Nous reproduisons dans ce bulletin le texte intégral de la première de ces études ; quant à la seconde, elle paraîtra dans un prochain bulletin.

ADIJ

## **Belfort-Montbéliard: métropole régionale de la porte d'Alsace?**

**par M. DEZERT, maître assistant de géographie  
à l'Université de Paris-Nanterre**

La zone urbaine de Belfort-Montbéliard est devenue depuis quelques années une nébuleuse urbaine du type de la banlieue parisienne, mais c'est une agglomération en ordre plus lâche avec des zones de culture et des espaces verts.

Au recensement de mai 1962, elle groupait 184 600 habitants contre 136 000 habitants en 1936. Sa population a donc augmenté de plus de 48 000 personnes entre 1936 et 1962, surtout grâce à l'agglomération de Montbéliard, dont la population s'est accrue de 42,9 % entre 1954 et 1962.

Le taux d'urbanisation est supérieur à la moyenne française : 67,3 % (France 64 %). La zone de Montbéliard atteint même le taux extraordinaire de 74 %.

Par conséquent, logiquement, l'on devrait aboutir à la naissance d'une métropole régionale à partir du tissu urbain actuel, ville qui se situerait au niveau des grandes métropoles, supérieure à Rennes et à Mulhouse, pratiquement presque au niveau de Nancy.

La question qui se pose aussitôt à l'esprit est celle-ci : pourquoi une métropole régionale n'arrive-t-elle pas à se constituer dans cette zone urbaine, alors que les éléments industriels en font la sixième région métallurgique française, la seconde de l'Est après Nancy, largement avant Strasbourg, alors qu'elle détient la plus grande usine existant en province ?

Il y a à cette situation paradoxale plusieurs explications possibles :

1. La zone urbaine de Belfort-Montbéliard est formée par un tissu urbain diffus, une vaste banlieue en ordre lâche sans centre fédérateur, ni Belfort, ni Montbéliard ne jouant présentement ce rôle.

2. La zone urbaine est séparée en deux parties artificiellement par la frontière de deux départements. Les administrations de Montbéliard dépendent de Besançon. Il n'y a pas de département de la Porte d'Alsace ou de la Savoureuse et tous les efforts ont échoué sur ce point.

3. La croissance considérable enregistrée est presque liée ces dernières années à la seule cause conjoncturelle de l'expansion de la Société des Automobiles Peugeot. Le poids démographique de la partie de la zone urbaine située dans le Doubs n'a cessé de s'accroître. 1936 : 45 % de la population, en 1954 : 49 %, en 1962 : 55 %. Cela est dû à la politique de logement pratiquée par le groupe Peugeot et à la diminution progressive du phénomène des migrations quotidiennes du travail depuis la Haute-Saône et le Sundgau (belfortain et alsacien) en particulier.

4. L'aire métropolitaine délimitée par les zones urbaines de Belfort, d'Héricourt et de Montbéliard est caractérisée aussi par un dynamisme démographique plus considérable que celui des régions rurales périphériques, par suite d'une très grande proportion de jeunes adultes dans sa population. Il en résulte que les équipements de toutes sortes et les services ne croissent pas au rythme du développement de la population.

5. Les limites de la zone urbaine, gravitant autour de Montbéliard et de Belfort, sont difficiles à fixer. On a le choix entre de multiples regroupements. La zone est faite d'une série de traînée de villages et de bourgs industriels. Elle est grossièrement orientée nord-sud de Chaux - Sermamagny à Hérimoncourt, Mandeure et Bart - Voujeaucourt ; mais elle a une zone satellite : celle de Beaucourt - Delle.

La population est assez régulièrement répartie. Aucun centre ne domine vraiment les autres dans la région. Malgré le district urbain groupant 24 communes du Pays de Montbéliard, il n'y a pas d'unité fonctionnelle ; chaque ville, chaque bourg restent isolés les uns des autres, juxtaposés plus que liés par des mouvements de population ou des rapports de dépendance commerciale.

Cependant, l'appauvrissement de la diversité industrielle, le développement des usines sous-traitantes ont créé à la fois un centre industriel Sochaux-Montbéliard et des satellites à proximité d'un autre centre qui, lui, a conjointement des fonctions administratives, industrielles et commerciales : Belfort.

Le développement des quartiers neufs est lié directement ou indirectement au seul développement de Sochaux. Comme ce développement va être stoppé, l'agglomération risque de se figer au stade où elle est arrivée.

Or, la croissance urbaine se fait de manière irrégulière et disons-le anarchique, au nord et au sud de la zone, c'est-à-dire que les vallées et les plateaux à l'ouest et à l'est attirent très peu de monde. Il n'y a donc pas de répartition concentrique régulière. Situation d'autant plus étonnante que l'agglomération qui prend naissance s'ordonne, en ce qui concerne les communications, autour d'une usine géante placée à un carrefour bien meilleur que celui de Belfort, enserrée entre ces puissantes collines que sont le Salbert, la forêt de l'Arsot et la Miotte.

Fait paradoxal aussi : à partir de Sochaux, il y a constitution de tout un réseau de cars ouvriers, alors que la ville de Montbéliard n'a pas de réseau de cars urbains.

Il apparaît nettement qu'il y a d'une part une ville : Montbéliard avec sa petite banlieue proche, surtout située à l'ouest de la ville et qui ne s'accroît qu'à un rythme modéré, parce que dépendant surtout des modestes activités commerciales et administratives de Montbéliard et

des quelques entreprises locales. D'autre part, les vastes espaces libres à l'est, au nord et au sud de l'agglomération ont été mis à profit pour les grands ensembles en même temps que se renforçait la banlieue linéaire ancienne, le long de la route très chargée de Sochaux à Belfort, croissance linéaire se poursuivant également dans Belfort jusqu'à Valdoie.

En résumé, apparaissent aujourd'hui une série de noyaux anciens ou récents, séparés les uns des autres par des zones rurales, des espaces forestiers, des zones de villas disséminées : couronne de centres habités autour de la zone industrielle majeure de Valdoie à Danjoutin et de Vieux-Charmont à Hérimoncourt et Valentigney.

Au cœur de l'agglomération montbéliardaise, comme au cœur de l'agglomération belfortaine, existent deux zones mortes, du point de vue des services, la zone des grandes usines.

Dans la zone urbaine s'est créée une structure bipolaire au sud avec deux centres presque analogues, Montbéliard et Audincourt, structure favorisée par la coupure de la zone industrielle de Sochaux-Exincourt. Tout autour existent des noyaux urbains satellites avec de nouveaux centres commerciaux. Il n'y a pas de quartier d'affaires unique : ni le faubourg de France à Belfort, ni la rue Cuvier à Montbéliard ne jouent ce rôle. La zone urbaine tend à être une aire urbaine polynucéaire, exemple unique en France, mais cette aire métropolitaine peut avoir les atouts d'une métropole régionale. Cela dépend de la situation et de la qualité intrinsèque des nouveaux pôles d'attraction et de croissance dans la zone urbaine.

En s'inspirant de l'urbanisme de Le Corbusier, il faut bâtir plusieurs cités radieuses, centres d'affaires, de repos et de loisirs, de part et d'autre de l'axe que va constituer l'autoroute Danjoutin-Montbéliard.

Le plateau de la Petite-Hollande va recevoir les aménagements d'un grand centre urbain : ville administrative et commerciale pour les services supérieurs avec grand shopping-center, drugstores et centres de distraction.

A l'autre extrémité de l'agglomération (dans la zone du Plateau d'Offemont au nord-est de Belfort dans le triangle N 83, Roppe, Vétrigne, Offemont), il est nécessaire de développer une cité identique ne groupant pas plus de 3000 habitants mais cristallisant un certain nombre d'activités et de services destinés à décongestionner les deux vieux centres existant.

Sur le plan culturel, l'analogie avec la banlieue parisienne est encore plus frappante, l'équipement de l'ensemble de la zone n'est nullement en rapport avec la population de l'ordre de 200 000 habitants, d'où la nécessité de ces deux centres de loisirs et de culture aux deux extrémités, de telle sorte qu'ils ne soient pas concurrentiels. D'autre part, il faut décongestionner les deux vieux centres pour en faire des centres de commerces rares et des zones de musées et jardins.

Ces solutions supposent le maintien du « bicéphalisme » entre Belfort et Montbéliard, mais n'est-ce pas là un faux problème ?

Ce dont souffrent beaucoup de métropoles régionales, c'est justement l'excès de congestion du centre. Voilà une agglomération où la circulation automobile est très dense et qui risque très vite d'être paralysée en cas de centre unique dans une vieille ville (que l'on songe au cas de Metz ou du centre de Strasbourg).

Cependant ces aménagements polynucléaires ne peuvent se concevoir que s'il y a pouvoir administratif et pouvoir économique unifié. Cela repose donc le problème de la reconversion du département du Territoire de Belfort.

Tôt ou tard, il va bien falloir en finir avec cette vieille fiction d'un Territoire qui est, du reste, plus alsacien que comtois. La population de Belfort représente pratiquement 68 % de la population du Territoire alors que celle de Montbéliard représente 26 % de la population du Doubs. Réuni en un tout, l'ensemble est déjà plus important que Mulhouse (15 % supérieur au groupement d'urbanisme de Mulhouse).

Si un groupement d'urbanisme ne voit pas bientôt le jour, que va-t-il en résulter ? L'absence de pouvoir fédérateur va entraîner la perpétuation d'une anarchie qui empêchera par la suite de nouveaux aménagements. Par exemple : comment faire passer l'autoroute à travers un tissu urbain incohérent ? Or elle est nécessaire à l'essor du carrefour, dans le Marché commun.

Tôt ou tard, vu les options prises au V<sup>e</sup> Plan, et bientôt au VI<sup>e</sup> Plan, l'autoroute va créer une attraction irrésistible vers Mulhouse et Bâle, si d'ici 1970 une agglomération cohérente n'a pas été mise en place dans la zone urbaine de Belfort-Montbéliard (Besançon perdant toute influence réelle). Une course de vitesse va se livrer entre une ville industrielle aux services bien structurés : Mulhouse et un semis urbain incontrôlé, aux services insuffisants et mal structurés : Belfort-Montbéliard.

Déjà pour un certain nombre de services, la fonction régionale de Mulhouse s'affirme nettement, voire pour certains services supérieurs celle de la métropole bâloise.

D'après l'étude d'une géographe, Mlle Rimbert, dans la revue « Regio Baliensis », on voit, par exemple, les habitants du Territoire de Belfort chercher des compléments aux insuffisances de Belfort, dans la considérable proportion de 20,5 %, auprès de la mégapole parisienne que Mlle Rimbert appelle, du reste, la « monopole parisienne », et l'attirance de Mulhouse sur le plan des « services supérieurs » est de l'ordre de 7 %, celle de Bâle de l'ordre de 12,7 %. (Regio VI-1-65, p. 43.)

Faute de trouver sur place les éléments d'une véritable métropole régionale que semblerait impliquer l'un des plus spectaculaires essors industriels de France et d'Europe, la zone urbaine de Belfort-Montbéliard en est réduite à faire appel à des métropoles externes dont la mainmise ne peut que se confirmer. C'est très dangereux en période de concurrence intense, avec la perspective d'une plus grande ouverture des frontières vers 1968 dans le cadre du Marché commun.