

BOURGOGNE

VOYAGES, PATRIMOINES & ART DE VIVRE
Trimestriel N°67 • février/avril 2021

magazine

+

CAHIER COMTOIS
DESTINATION
LES ROUSSES

DIJON

TERROT SAUVE SA FAÇADE

**+ 70 PAGES SUR LA
BOURGOGNE QUI USINE**

PERRIGNY la cheminote
BEAUNE Kriter met les voiles
CHALON Kodak-sur-Saône
LA MACHINE et ses gueules noires
MONTCEAU Robot Coupe en cuisine
AUXERRE et l'empire Guillet
NEVERS Look Cycle en Mondrian
...

TERROT

ROCHETTE
LE PEINTRE
DES OUVRIERS

MORVAN
UN COCHON
VENU D'AILLEURS

CRÉMANT
LES SECRETS
DE LA MOUSSE

R 98412 - 67-1 - F: 10,00€





Michel Joly



Jean-Luc Petit



Jean-Luc Petit



Jean-Luc Petit

DOSSIER INDUSTRIE

- 8 **RAYMOND ROCHETTE.** Dans l'antre du peintre creusotin.
- 14 **LES MINES DE LA MACHINE.** Deux anciens « du fond », descendants de mineurs polonais, racontent.
- 24 **TERROT À DIJON.** Promise à un grand projet immobilier, l'usine de cycles sauve sa façade.
- 32 **AMORA À DIJON.** Ces verres à moutarde qui ont piqué des générations.
- 36 **GEVREY-PERRIGNY.** Dans le berceau d'une vocation ferroviaire et cheminote.
- 42 **URGO À DIJON.** L'histoire d'un maître à penser du marketing.
- 46 **KRITER À BEAUNE.** Quand le visionnaire André Boisseaux mettait les voiles.
- 50 **KODAK À CHALON.** Trois anciens rembobinent la cassette d'une épopée humaine.
- 56 **LES FORGES DE GUEUGNON.** Cité de foot et d'usine, leader mondial de l'acier inoxydable.
- 58 **CREUSOT-MONTCEAU.** Sur les rails de l'excellence chez Mecateamcluster.

- 64 **MAGIMIX À MONTCEAU.** Le robot culinaire est bourguignon.
- 70 **LOOK À NEVERS.** Dans la roue d'un logo devenu légende.
- 74 **PUZENAT À BOURBON-LANCY.** La famille qui a révolutionné nos champs.
- 78 **FLEISCHEL À BLÉNEAU.** La boîte auto vient de Puisaye.
- 80 **GUILLET À AUXERRE.** Heureuses machines à bois.

ENVIRONNEMENT

- 84 **HYDROGÈNE.** L'Auxerrois veut carburer à l'H².

DOSSIER COCHON

- 90 **MANGALICA.** Un cochon laineux haut de gamme s'installe dans le Morvan, avec le siège national de son association.
- 100 **AUX PETITS COCHONS.** À Sens, les deux amis Damien et Mikaël ont « lard » de faire l'andouille.
- 104 **LA RUCHOTTE.** En cuisine avec le chef-éleveur bio Fred Ménager, à Bligny-sur-Ouche.
- 108 **COCHONNAILLE.** Chez Karine et Quentin, éleveurs-transformateurs nivernais.

VINS ET SAVEURS

- 116 **LES 4 SAISONS DU CRÉMANT.** Les petits secrets de la mousse, avec la Cave de Lugny.
- 122 **SAINT-VINCENT.** *Bourgogne Magazine* revient sur une décennie de fête solidaire et vigneronne.

ARTS & LETTRES

- 130 **AUTEURE.** Les mille et unes vies de Marie-France O'Leary.
- 132 **ALÉSIA EN BD.** Eriamel, alias Thierry Lemaire, autopsie une histoire que l'on croit connaître...
- 132 **REGARD DE CONTEUR.** Jean-Michel Vauchot et la roche de La Karrière, à Villars-Fontaine.

DOSSIER FRANCHE-COMTÉ

- 136 **LES ROUSSES.** Entre comté, patrimoine, escapades et Arbézie : le grand tableau d'hiver d'une des plus anciennes stations de montagne françaises. Notre dossier spécial.

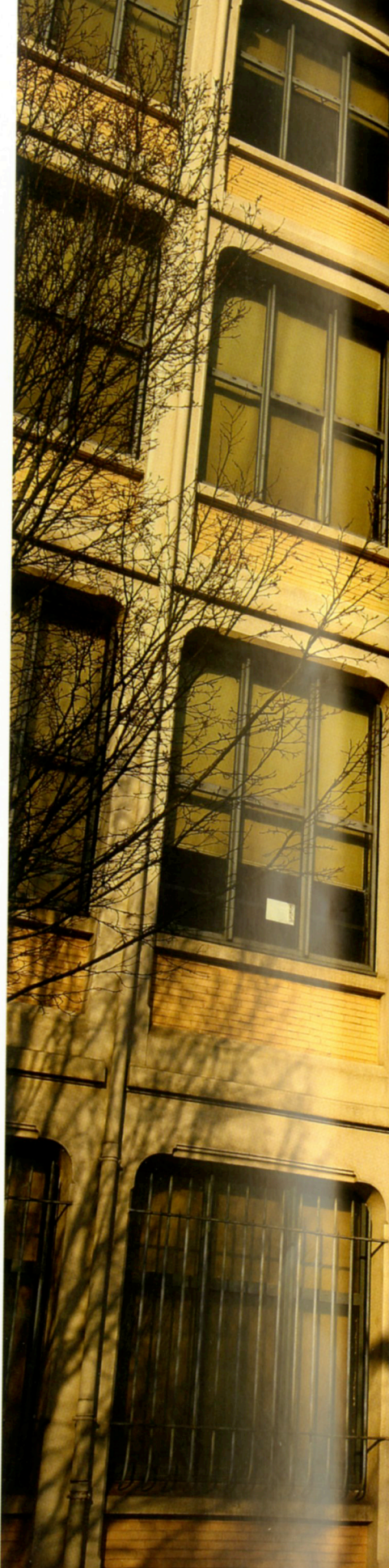
POUR S'ÉVADER

- 160 **GÎTES DE FRANCE.** Des bonnes adresses entre Côte-d'Or et Nièvre, à conserver !

PATRIMOINE (PAS QUE) DE FAÇADE

Son envergure est unique, son histoire aussi. Promise à une transformation immobilière spectaculaire, dont seuls les contours ont été dévoilés pour l'instant, l'ancienne usine Terrot est un des rares vestiges industriels de Dijon. Les vieux motards (que jamais !) lui vouent quasiment un culte, la marque ayant été le constructeur numéro 1 en France dans les années 30. Sa façade Art déco n'est donc pas le seul et unique trésor patrimonial...

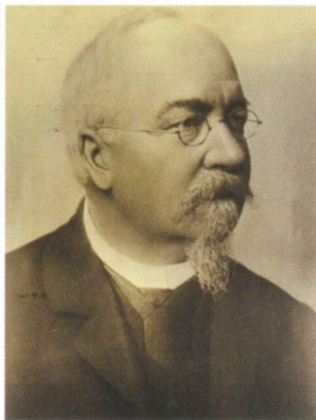
Dossier par Michel Giraud • Photos D.R sauf mention contraire





TERROT

Terrot, ce héros ?



(En haut) Charles Terrot, le fondateur. Détail amusant : son père se prénomait ainsi, tout comme son fils... et son petit-fils.

(À droite) Ils ont fière allure, ces essayeurs alignés sur le boulevard Voltaire, au petit matin d'un automne 1934. Les huit motocyclettes Type HST de 350 cm³ en question seront destinées à l'armée française.

En l'espace d'un siècle, le spécialiste des cycles a connu une trajectoire pour le moins originale. S'il demeure aux fondements d'une dynastie industrielle en Allemagne, le patriarche Charles Terrot (1831-1903) n'est pas vraiment le personnage principal de Dijon...

Comme tous les industriels de l'ancien monde, Charles Terrot a emprunté le chemin incertain des découvreurs.

Une trajectoire passionnante, jamais simple ni solitaire, donc toujours « coton » à résumer. Demandez à Bernard Salvat et ses amis, auteurs d'une bible impressionnante sur le sujet (650 pages, 1000 exemplaires), ce qu'ils en pensent !

Nous sommes dans les années 1850. La vingtaine, Charles Terrot quitte son poste de contremaître dans une bonneterie de Troyes et se lance dans l'aventure en Allemagne avec son patron. Ils veulent fabriquer des métiers à tisser circulaires, une petite révolution à l'époque, et s'installent à Bad-Cannstatt, tout près de Stuttgart, sur les bords du Neckar. L'un dispose d'une redoutable ingénierie mécanique. L'autre a la vision et la surface financière pour concevoir des machines brevetées. Dix ans plus tard, Charles se trouvera un nouvel associé en la personne de Wilhelm Stücklen. Leurs productions feront un carton dans l'Europe d'avant-guerre.

D'UN WILHELM À L'AUTRE. Les années passent, l'honnête Charles fait sa vie. Il se marie avec une Allemande, Pauline-Louise. Neuf enfants suivent. À l'aube d'une transmission, il est

temps de donner un rôle, comme il est de coutume, à sa descendance et aux gendres qui voudront bien se tailler une part du gâteau. Et donc de réfléchir à une implantation annexe en France, dans une ville à fort potentiel, pas trop loin de la frontière. Dijon sera l'élu. Un nom court, prononçable partout, d'autant plus utile que le sentiment anti-allemand grimpe sérieusement et qu'il est difficile d'exporter du matériel germanique chez le voisin. Terrot & Cie voit donc le jour en 1887, au 2 rue André-Colomban à Dijon. Tout près du Suzon et de la nouvelle gare de Porte-Neuve. Très vite, l'activité se tourne vers la fabrication de cycles sous l'impulsion du gendre Wilhelm Duttlinger. Époux d'Emma Terrot, l'homme se faisait appeler Guillaume. Il sera un patron phare de l'émanation dijonnaise, aux côtés des fils Terrot : Charles (responsable de l'implantation dijonnaise), Ernest et

“ TERROT & CIE
VOIT LE JOUR
EN 1887, AU 2 RUE
ANDRÉ-COLOMBAN
À DIJON.



Repères historiques en (très) bref

1887 : sous l'impulsion de Wilhelm Duttlinger (gendre de Charles Terrot) fondation de la marque Terrot à Dijon, pour la fabrication de bicyclettes.

1914 : 4^e constructeur français de deux-roues.

1920 : Liquidation puis rachat par Alfred Vurpillot et ses associés. C'est le début des Etablissements Terrot.

1930 : 1^{er} constructeur français, 100 000 motos construites.

Fin 1932 : la construction des usines Terrot telles que nous les connaissons est achevée.

1956 : Retour de l'ingénieur Edmond Padovani, en vain.

Mai 1958 : Rachat par Peugeot (filiale Indenor).

1959 : Arrêt de la fabrication de motos et de scooters à Dijon et transfert chez Automoto à Saint-Étienne.

Mai 1961 : Fusion-absorption dans la Compagnie Générale des Moteurs (groupe Peugeot)

Fin 1961 : Arrêt des fabrications de cycles et motos.

Jusqu'en 1970 : La marque Terrot est apposée sur des cycles et cyclomoteurs Peugeot.

1970-1990 : L'usine fabrique des moteurs Indenor puis des pièces mécaniques pour Peugeot.

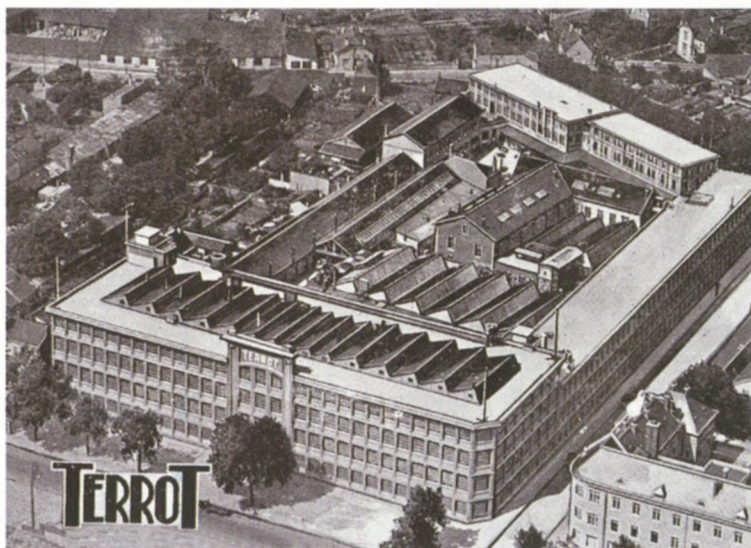
2000 : cession de l'usine à un groupe japonais sous la bannière KSDSE (devenu JTEKT en 2006).

2011-2012 : JTEKT part, l'usine est vidée.

François. Les débuts sont idéaux. L'entreprise connaît une période faste ponctuée de trophées, de médailles d'or et de grands prix. Doué pour cultiver ce qu'on n'appelait pas encore une « image de marque », Wilhelm Duttlinger ne manquera jamais une occasion de valoriser ces titres sur ses affiches promotionnelles. Et de marquer bien distinctement l'appellation cocardière « Dijon ». À cette époque, orpheline de son père fondateur (1903) mais galvanisée par une Europe en plein essor industriel, Terrot & Cie s'intéresse à l'automobile et élargit son savoir-faire aux quadricycles, tricycles et motocyclettes.

“ SOUS L'ÈRE VURPILLOT,
TERROT S'AFFIRME COMME LE PLUS
GRAND CONSTRUCTEUR FRANÇAIS
DE DEUX-ROUES.

VURPILLOT, LES NAZIS ET LE KRACH. Les choses se gâtent lors de la Première Guerre mondiale. L'État prend le contrôle des usines après avoir soupçonné l'entreprise d'intelligence avec l'ennemi. Conséquence plus ou moins directe, la terrible année 1920 finit d'achever Terrot. L'entreprise est liquidée. Le gendre Duttlinger échouera à racheter son entreprise face à Alfred Vurpillot et ses associés lyonnais, pour environ 2,5 millions de francs. Somme rondelette pour l'époque. Ses nouveaux propriétaires le sentent bien : la marque en a encore sous la pédale. C'est le début des Établissements Terrot. Deux ans plus tard, Vurpillot rachète la marque Magnat-Debon et commercialise des motos deux-temps. Les premiers quatre-



temps sont fabriqués dès 1928, permettant à Terrot de s'affirmer comme le plus grand constructeur français de deux-roues. Tout va mieux sous l'ère Vurpillot.

Seulement voilà, en 1929, le krach boursier fait « crac ». La France ressent l'onde de choc des années plus tard. En attendant, les Établissements Terrot ne cessent d'innover, ils surfent sur leur succès d'estime et leur position dominante. Humainement, la structure reste lourde : à son apogée, Terrot compte jusqu'à 2000 ouvriers à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Avec leur nouvel immense bâtiment sur trois étages, achevé en 1932, et une communication remarquée, ils font de Dijon une place incontournable des deux-roues. Au moins jusqu'à l'occupation nazie, qui oblige à produire des groupes électrogènes...

PADOVANI, L'HOMME CLÉ. Le génial ingénieur-essayeur-pilote Edmond Padovani aurait pu être l'homme clé d'un nouveau destin après-guerre. En 1947, la première 125 cm³ Terrot voit le jour sous la dénomination « type EP », en hommage à son géniteur. Finalement dépourvu de ce dernier, évincé pour des raisons obscures, Terrot écopa d'une réputation égratignée en raison de la fabrication hâtive de certains modèles de 250 cm³ et de scooters. Pas rancunier, Padovani revient dans la blouse du sauveur en 1956. Mais le contexte s'est gâté et le mal est fait. Terrot est rachetée deux ans plus tard par la filiale Indenor de Peugeot. L'ensemble de la production de motos s'installe à Saint-Etienne, chez Automoto, avant que ne sonne la fin de la fabrication de motocyclettes et de vélomoteurs en 1962. On n'achève pas un mythe comme ça : la marque Terrot va survivre sur le cadre des vélos fabriqués par Peugeot-Cycles, jusque vers 1970. De son côté, après d'autres morceaux de vies, le site dijonnais sera libéré de toute activité industrielle suite au déménagement de son dernier propriétaire en 2012, l'équipementier automobile japonais JTEKT. Charles Terrot, ce si lointain héros, l'aurait-il seulement imaginé ? •



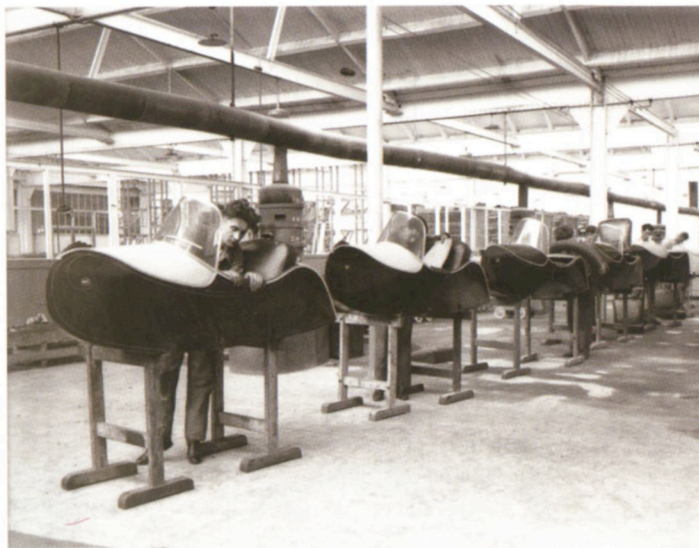
(En haut) Affiche publicitaire de 1926 mettant en scène un gentleman baroudeur et une femme cycliste.

(En bas, de gauche à droite) L'usine dijonnaise dans les années 1935, sur trois étages. Un certain Gustave Révillon en sera l'architecte en chef, durant la construction du bâtiment central (d'autres extensions eurent lieu plus tard) entre 1931 et 1932.

L'atelier émaillage, où les cadres et jantes de vélos prennent leur couleur et protection définitives.

La phase finale de la préparation des motos. Plus de 600 000 modèles sortiront de Dijon en l'espace de soixante ans.

Terrot, ce fut aussi des side-cars. On voit ici la finition des paniers. N'importe quelle moto ou presque pouvait en être équipée, pas seulement des Terrot.



Le temps des *adieux*

Délaissée depuis une petite dizaine d'années, l'usine dijonnaise vit ses dernières heures. Elle sera démolie dans quelques mois au profit d'un vaste projet immobilier porté par les opérateurs Vinci et Nexity, sous la vigilance de Dijon Métropole.

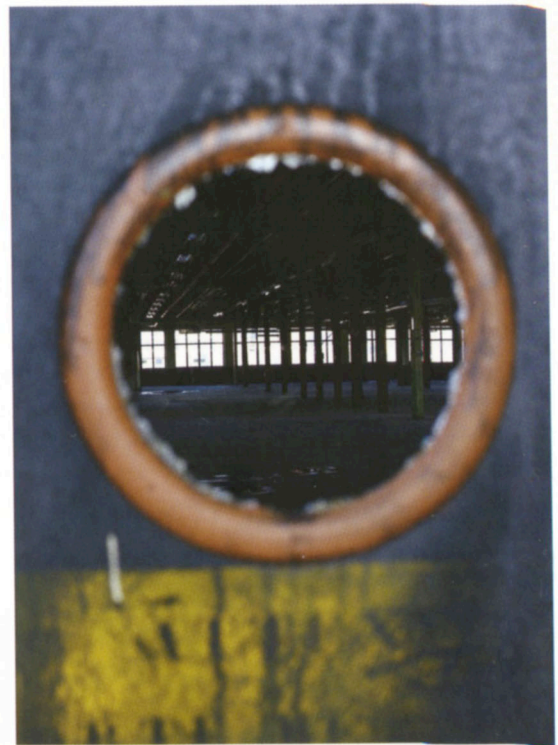
La façade Art déco, promet-on, survivra aux adieux...

Par Michel Giraud

Au numéro 63 du boulevard Voltaire, depuis quelques semaines, les engins sont au travail. Un monument de l'histoire industrielle dijonnaise (*lire pages précédentes*) est en train d'être mis à terre. Les immenses usines Terrot sont patiemment démantelées, avec la précaution que suppose l'exercice. Bientôt, un ensemble immobilier à multiples facettes prendra corps. Seule la façade, cette si reconnaissable façade, perdurera.

Inaugurée en 1932, l'usine de cycles et de motos fut l'une des plus importantes en France. Quatre-vingt ans plus tard, son dernier propriétaire, JTEKT, claquait définitivement la porte... pour ouvrir celle de tous les fantasmes de réhabilitation. Après des années de tractations classiques dans ce cas de figure, un vaste ensemble immobilier prendra finalement corps dans les mois à venir. Celui-ci est mené de concert par Dijon Métropole et deux poids lourds : Adim, société filiale de Vinci, et le groupe promoteur Nexity.

DE L'USINE À L'EHPAD. « Cette usine en plein cœur de ville demandait des frais colossaux de surveillance et de maintien en l'état, précise Franck Attali, directeur général de Nexity. Le GIGN et les pompiers venaient s'y entraîner régulièrement pour maintenir une présence dissuasive et profiter d'un terrain d'entraînement inespéré. Surtout, il s'agit d'un site très amianté, à tel point qu'une déconstruction était inéluctable. » Décision a été prise de conserver la devanture Art déco. Dans quel état, on ne sait pas. Même si elle n'est pas classée, elle reste très emblématique et constitutive du discours commercial de ses nouveaux responsables. Les halles qui recouvraient une surface de 40 000 m², elles, sont en cours de démolition. Dédiée au développement immobilier, la société Adim s'est portée acquéreur de 18 000 m² en vue d'implanter un établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes de 165 places, qui nécessitera 30 mois de travaux à partir du mois d'avril 2021. Mais aussi des logements pour seniors valides, un restaurant, des commerces, de l'immobilier d'entreprise. L'association locale Arbracam, qui œuvre au service de la mémoire Terrot, devrait aussi avoir une petite place dans l'ensemble (*lire encadré ci-contre*).



Jean-Luc Petit



Jean-Luc Petit



Visuel façade : AA Group / plan de masse : So-Images

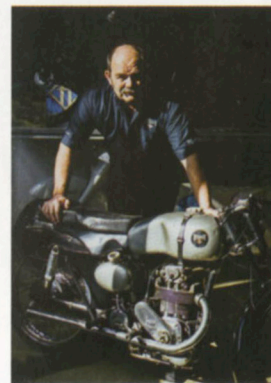
(À gauche) Par le petit bout de la lorgnette, on devine l'état actuel de l'usine, encore solidement supportée par une armature métallique sur trois niveaux.

(En haut) Une partie du programme immobilier présenté par Nexity. Sur la droite de l'image, un bout de la fameuse devanture à protéger. Dans la bulle, une vue aérienne générale.

UN PROGRAMME NOMMÉ 1887. Nexity gèrera pour sa part les 22 000 m² restants avec différents programmes de logements, une résidence étudiante, des biens en location, d'autres en accession à la propriété. « *Entre fin 2022 et juillet 2023, nous livrerons 300 premiers logements, résidence étudiante comprise. Le reliquat, soit 120 logements, sera disponible entre fin 2023 et mi-2024* », rapporte Romaine Savin, en charge du dossier chez Nexity. Nom de code de ce vaste projet immobilier : 1887, en clin d'œil à l'année de création de Terrot. « *Le projet a été imaginé à travers un ensemble de petits bâtiments, comme des îlots à taille humaine, défend l'experte. Seul un bâtiment s'élèvera en R+9. Il offrira une vue magnifique sur Dijon et s'appellera Ténor, en référence à une moto produite dans les années 60 par Terrot. Les premières commercialisations ont montré un véritable attrait pour ce projet en cœur de ville, nous sommes très confiants.* » Cela devient habituel : les nouveaux occupants ont soigné les références historiques. D'aucuns diraient que c'est la moindre des choses. Affaire à suivre... •

Quid du musée Terrot ?

Depuis 1988, l'association dijonnaise Arbracam rassemble des passionnés de motos anciennes. Elle a fait de la préservation du patrimoine Terrot l'une de ses raisons d'être. Ses bénévoles rêvent de créer à Dijon un musée consacré à la marque. Alors que l'usine Terrot se transforme, son président Jean-Louis Deschaumes (en photo avec une Terrot 175 LCP, prototype unique) espère être entendu : « *Nous avons un gros patrimoine, iconographique et publicitaire notamment, propre à Terrot (ndlr, 7000 plans et dessins !). Les promoteurs et la Ville de Dijon nous ont prêté une oreille attentive. Si vous regardez les plans, il y a un local réservé à une association. Rien n'est acté, mais on nous a donné l'assurance que nous pourrions y installer une petite structure. Encore faut-il trouver de l'argent, c'est le nerf de la guerre. On nous*



Jonas Jacquet

garde une place, à nous de finaliser notre arrivée dans les locaux. Nous lançons donc un appel aux mécènes pour qu'ils contribuent à ce lieu de mémoire. Nous nous sommes battus pour que soit préservée la façade. Dans quelques semaines, nous allons d'abord sauver de la ferraille le portail mythique de l'usine, par lequel sont passés des milliers d'ouvriers. Je croise les doigts pour que nous puissions aller au bout de notre idée. Et que les promesses deviennent des actes. »

arbracam.org