

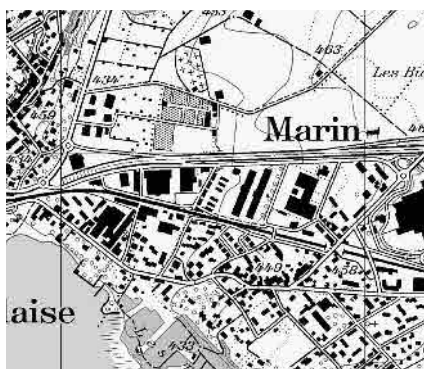


Photo aérienne Bruno Pellandini 2008, © Bureau pour l'ISOS

Quartier bâti en 1905–1906 pour les employés de l'ancienne usine d'automobiles Martini. Tissu régi par une géométrie rigoureuse qui contraste avec le naturel des jardins insérés entre les maisonnettes.



Carte Siegfried 1875



Carte nationale 2005

Cas particulier



×		Qualités de la situation
×	×	Qualités spatiales
×	×	Qualités historico-architecturales

Cité Martini

Commune de Marin-Epagnier, district de Neuchâtel, canton de Neuchâtel



1 Rue des Indiennes



2 Allée de tilleuls



3



4



Direction des prises de vue 1: 10 000
Photographies 2008: 1-7



5



6



7 Jardin potager commun



**P Périmètre, E Ensemble, PE Périmètre environnant,
EE Echappée dans l'environnement, EI Elément individuel**

Type	Numéro	Désignation	Catégorie d'inventaire	Qualité spatiale	Qualité hist.-arch.	Signification	Obj. de sauvegarde	Observation	Perturbation	Photo n°
E	0.1	Quartier de maisonnettes avec jardins individuels, bâti pour les ouvriers de la fabrique d'automobiles Martini, 1905-06	AB	×	×	×	A			1-7
	0.1.1	Allée de tilleuls articulant le tissu en deux parties symétriques						o		2
PE	I	Jardin potager commun, dégageant le quartier ouvrier sur son côté arrière	a			×	a			7
EE	II	Aire mixte entre l'autoroute et la voie ferrée, bâtiments industriels, centres commerciaux et immeubles locatifs, essentiellement 2 ^e m. 20 ^e s.	b			/	b			2
	0.0.1	Autoroute A 5, inaugurée en 1975						o		
	0.0.2	Ligne ferroviaire Neuchâtel-Berne, construite sur un remblai et inaugurée en 1901						o		
	0.0.3	Ancienne usine Martini, actuellement propriété de FAEL SA, 1902-03, plusieurs transf. et agr.						o		
	0.0.4	Villa patronale construite pour Adolf de Martini, bâtisse Heimatstil inscrite dans un parc richement arborisé, 1906-10						o		
	0.0.5	Maison d'habitation, dernier reste d'une fabrique d'indiennes, 3 ^e q. 18 ^e s.						o		
	0.0.6	Marin, site visité non relevé dans l'ISOS						o		

Développement de l'agglomération

Histoire et croissance historique

La plaine agricole entre Saint-Blaise et Marin commença à s'industrialiser au milieu du 18^e siècle. Une fabrique d'indiennes y fut exploitée de 1756 à 1838. Alignés sur un chemin perpendiculaire à l'ancienne route Neuchâtel–Berne, les locaux de cet établissement portent encore le nom « La Fabrique » sur la première édition de la Carte Siegfried de 1875. La deuxième édition de cette carte, établie en 1901 et imprimée en 1917, présente une nouveauté importante : le chemin de fer Neuchâtel–Berne inauguré en 1910, qui passe juste au nord de l'ancienne fabrique. D'autres industries – horlogerie, fabrique de rouge à polir, articles de cuir – s'implantèrent dans la région après 1860, la plus insolite étant sans conteste l'usine d'automobiles Martini, bâtie sur le territoire de la commune de Saint-Blaise.

Adolf de Martini – fils aîné de Friedrich von Martini, un industriel thurgovien qui s'était fait connaître internationalement pour ses fusils – se lança dans l'industrie automobile en 1897, sur la base des moteurs hydrauliques et à combustion fabriqués par son père depuis 1870. La Confédération étant hostile aux voitures automobiles, ce pionnier s'assura que la demande en provenance de l'étranger serait suffisante avant de fonder une usine à Saint-Blaise en 1903, sous licence de la fameuse marque lyonnaise Rochet-Schneider. En juillet 1904, « The Automotor Journal » se faisait l'écho d'un périple de 3200 kilomètres parcouru à travers les Alpes par une voiture Martini. Puis l'entreprise fut vendue en 1906 à une société britannique. Grâce à la sortie de nouveaux modèles, l'usine de Saint-Blaise en pleine expansion fit une entrée remarquée au Deuxième Salon de l'automobile à Genève. L'intermédiaire britannique prit fin cependant en 1908 avec le rachat de la fabrique par la « Société nouvelle des automobiles Martini, usine nationale ».

Le sport automobile permit aux voitures Martini de s'illustrer sur les circuits suisses et français. Toutefois ni ces succès, ni les perfectionnements techniques ne purent empêcher l'amorce d'un lent déclin. En dépit d'une première alerte, l'entreprise continua sa production civile pendant la Première Guerre mondiale.

Mais l'essor économique d'après-guerre, qui suscita une forte concurrence européenne, fit baisser les exportations de façon alarmante. Rachetée en 1924 par les frères Steiger de Burgrieden en Allemagne, la fabrique d'automobiles Martini dut fermer ses portes dix ans plus tard. Ses locaux furent alors repris par la FAEL SA, un consortium de fabricants de boilers et d'équipements de chauffage.

En trente ans d'existence, l'usine avait construit quelques 3'600 voitures, dont dix-neuf sont conservées dans des musées ou des collections privées. En matière de site construit, outre la villa patronale et quelques restes des bâtiments de fabrication, la trace la plus intéressante de cette production hors du commun dans notre pays consiste en un quartier ouvrier bâti à proximité de l'usine, mais sur le territoire de la commune de Marin. Ce lotissement de trente logements, édifié quasiment en rase campagne en 1905 et 1906, fut conçu par les architectes Prince et Béguin qui signèrent également les plans de la villa d'Adolf de Martini et ceux d'un premier agrandissement de la fabrique (communication de M^{me} Claire Piguet).

La Cité Martini se rattache au chemin qui desservait la fabrique d'indiennes (0.0.3), lui faisant pendant du côté nord du chemin de fer (0.0.2) mis en évidence sur un remblai. Elle est désormais englobée dans les vastes développements (II) qui ceinturent le noyau historique de Marin (0.0.6) à la tête nord-est du lac de Neuchâtel, composés de volumineuses constructions industrielles et commerciales. Le passage de l'autoroute A 5 (0.0.1), au nord du quartier ouvrier, a également lourdement dégradé ses abords.

Le site actuel

Relations spatiales entre les composantes du site

En dépit du caractère hétéroclite de cette banlieue, la hiérarchie qui sous-tendait les divers pôles de l'usine d'automobiles est encore perceptible : villa patronale (0.0.4) et locaux de fabrication (0.0.3) disposés en vis-à-vis le long de l'ancienne route de passage Neuchâtel–Berne, la villa occupant évidemment le meilleur emplacement sur les rives dégagées par la première correction des eaux du Jura; cité ouvrière (0.1) en po-

sition plus retirée, voire ingrate, le long d'une deserte et en bordure immédiate du chemin de fer. Borné au nord et au sud par l'autoroute (0.0.1) et la ligne du train (0.0.2), le lotissement de plan rectangulaire se coule dans l'orientation de la plaine de l'Entre-deux-Lacs. Il offre une organisation rationnelle tout à fait caractéristique de ce type de quartier : planification mise en évidence par une géométrisation stricte de l'espace basée sur l'omniprésence de la ligne droite, articulation des bâtiments en cellules familiales juxtaposées, jardins individuels.

La répartition des dix rangées de trois logements chacune – dans un rectangle entouré de rues et partagé en croix par deux chemins de terre battue – tient compte avec subtilité du relief qui monte légèrement vers l'est. A l'ouest, la petite cité déploie son front principal – d'une remarquable continuité – le long de la rue des Indiennes : quatre rangées parallèles aux courbes de niveau se suivent en ordre serré, interrompues au centre par la ruelle bordée de tilleuls à grandes feuilles (0.1.1) qui donne accès à la strate supérieure du bâti. De part et d'autre de cette charnière qui symétrise le lotissement, six rangées de maisonnettes perpendiculaires aux courbes de niveau s'égrènent avec régularité en amont du chemin parallèle à la rue des Indiennes. Cette double orientation du bâti induit une répartition différenciée des espaces verts. Alors que les jardins des quatre rangées inférieures se déroulent d'une manière linéaire à l'arrière des maisons, les rangées supérieures induisent une fragmentation plus rythmée de l'espace en faisant alterner les pleins et les vides : ces derniers ménageant d'intéressantes échappées vers le jardin potager commun (I) qui complète la cité sur sa frange orientale.

La forte cohérence de l'ensemble est également due à l'unité architecturale des maisons Heimatstil en appareil rustique de pierre jaune, animées de pignons et de lucarnes qui découpent les toits en des silhouettes particulièrement expressives. Néanmoins les deux strates du bâti se distinguent aussi à ce point de vue. Par leur configuration identique, les rangées de la ruelle secondaire – centrées chacune sur une maison à pignon frontal – mettent en évidence leur répartition quasi mécanique le long de la chaussée. En revanche, celles de la rue des Indiennes produisent un effet

plus recherché : composées de trois unités différentes, elles créent un effet de symétrie de part et d'autre de l'allée centrale en postant les pignons les plus dominants aux points d'articulation principaux de la structure.

Les espaces verts sont aussi une composante essentielle du tissu. En raison de l'inclinaison du terrain, ils forment à l'ouest des petits socles qui mettent en valeur les habitations. En amont de la ruelle intérieure, ces socles plantés d'arbustes et de plantes vivaces compensent la nudité des petits côtés presque orbes des rangées. Un jardin potager commun (I) longe le tissu bâti sur son flanc arrière, tenant ainsi à distance les bâtiments industriels qui dominent le groupement. Cet espace vert fait partie intégrante de la structure de la cité, qui peut se lire ainsi en trois strates superposées : un front inférieur dense et minéral, un espace intérieur associant bâti et espaces verts, enfin un jardin entièrement dégagé.

Recommandations

Voir également les objectifs généraux de la sauvegarde

Toute intervention tendant à particulariser les maisons et leurs abords doit être évitée. Il en va de la cohérence qui caractérise ce petit tissu.

Le jardin potager commun, à l'est du tissu bâti, ne devrait pas se morceler au profit de surfaces goudronnées servant au stationnement des véhicules.

Qualification

Appréciation du cas particulier dans le cadre régional

×			Qualités de la situation
---	--	--	--------------------------

Faibles qualités de situation en raison de l'aspect très hétéroclite de la banlieue de Marin et de Saint-Blaise.


×	×	/	Qualités spatiales
---	---	---	--------------------

Hautes qualités spatiales en raison de la structure originale et rigoureuse du quartier ouvrier qui s'articule en trois strates mêlant ou dissociant bâti et végétation.

Cité Martini

Commune de Marin-Epagnier, district de Neuchâtel, canton de Neuchâtel

Organisation de l'espace régie par deux axes complémentaires, avec mise en exergue de la ruelle transversale par un double alignement d'arbres. Rôle essentiel des espaces jardinés, chemins secondaires en core en terre.

 Qualités historico-architecturales

Excellentes qualités historico-architecturales justifiées par le caractère tout à fait particulier de ce site du début du 20^e siècle lié à une usine pionnière en matière de construction automobile. Unité stylistique des maisons ouvrières qui obéissent à la mode Heimatstil.

2^e version 03.2008/job

Films n° 3415 (1979)
Photos digitales (2008)
Photographe: Aline Henchoz

Coordonnées de l'Index des localités
566 503/206 869

Mandant
Office fédéral de la culture (OFC)
Section du patrimoine culturel et des
monuments historiques

Mandataire
Bureau pour l'ISOS
Sibylle Heusser, arch. EPFZ
Limmatquai 24, 8001 Zurich

ISOS
Inventaire des sites construits à protéger
en Suisse