

## Première intervention

### Le patrimoine industriel Construction d'un champ d'étude et d'intervention

par Gilles Palsky, Professeur de géographie à l'université de Paris 1 - Panthéon-Sorbonne

Actualité récente: début février 2010, destruction de la grande halle J de la manufacture des allumettes de Trélazé (communauté d'agglomérations d'Angers Loire Métropole), pourtant labellisée « Patrimoine du XXe siècle » par le ministère de la Culture, et malgré l'opposition de plusieurs collectifs et associations, comme Sauvegarde de l'Anjou et Rêverie des Allumettes. Une partie du site, qui date pour l'essentiel des années 1920-1930, a déjà été transformée en espaces culturels municipaux), et des projets de réhabilitation en logements sociaux sont en attente d'une modification du PLU.



*Manufacture des Allumettes de Trélazé*

Le patrimoine industriel est encore considéré par beaucoup comme un sous-patrimoine. Il est de plus en plus en voie de disparition et/ou de destruction. Malgré tout, les attitudes et les politiques sont variées, oscillant entre table rase et embaumement.

Dans quelle mesure peut-on dire qu'on assiste à la transition d'une indifférence à l'égard de ce patrimoine industriel vers un certain intérêt pour lui ?

- 1) La construction du champ d'étude
- 2) Saisir l'objet patrimoine industriel dans sa complexité
- 3) La question des interventions sur ce patrimoine

## 1) LA CONSTRUCTION D'UN CHAMP D'ETUDES

La notion de patrimoine industriel est apparue en France il y a environ 30 ans, c'est-à-dire relativement tardivement par rapport aux pays nordiques, aux États-Unis et même à l'Angleterre. En Angleterre s'est développé le champ de l'*industrial archeology* : inventorier et comprendre les vestiges de l'industrie, ce qui incluse de comprendre les techniques, les réseaux et à la limite même l'histoire sociale et économique de l'industrie.



*Iron Bridge*



Exemple de l'Iron Bridge, construit en 1779 sur la rivière Severn: classé dès 1934 dans les *listed buildings* au *Grade 1* (au même titre que le palais de Buckingham par exemple), puis inscrit au sein d'un ensemble plus vaste de 550 ha au patrimoine mondial de l'UNESCO en 1986.

L'année 1959 voit la création d'une commission sur le patrimoine industriel au sein du Council of British Archeology et en 1964 apparaît le *Journal of industrial archeology*.

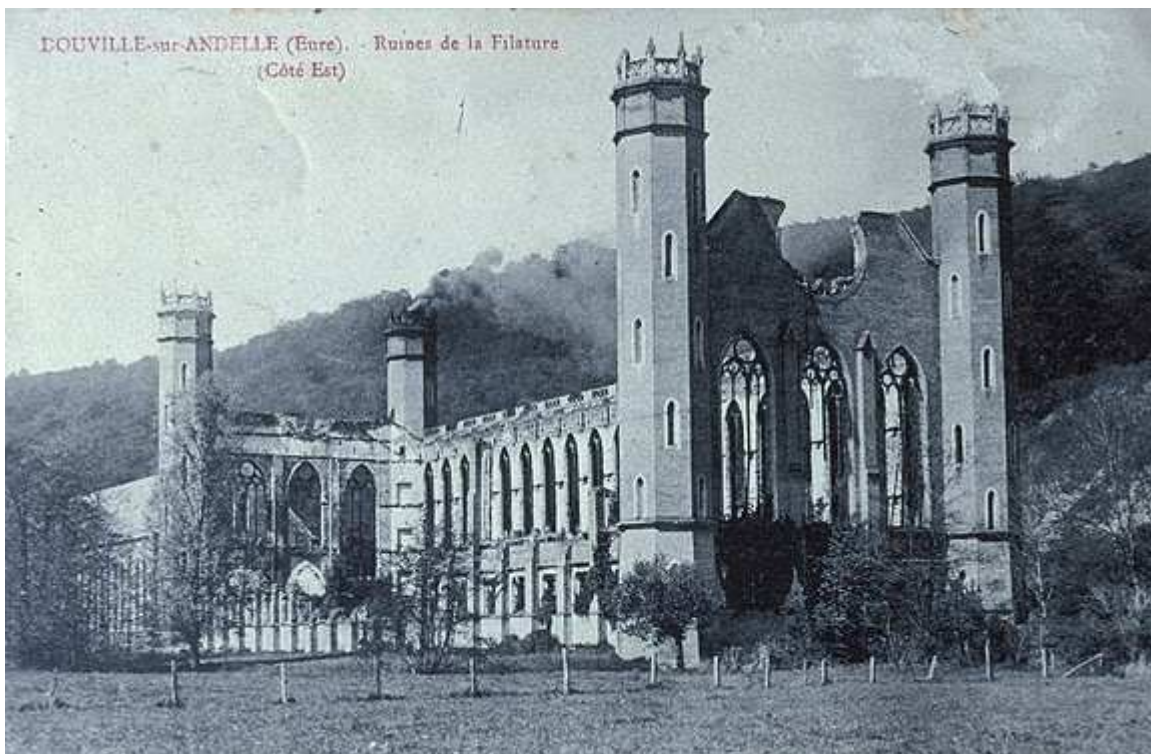
En France, les architectes sont les premiers à se pencher sur ce patrimoine, dans les années 1970. L'intérêt se renforce dans le contexte d'une France qui se désindustrialise. C'est le sentiment d'une disparition imminente de l'industrie, durement frappée par la crise, qui va susciter un intérêt grandissant pour ses édifices.

On commence à redécouvrir les « châteaux de l'industrie », comme les grandes filatures du Nord, bâtiments à caractère grandiose comme en témoigne l'architecture néo gothique de la filature Le Vasseur à Douville dans l'Eure, malgré plusieurs incendies.





*Filature Motte-Bossut à Roubaix*



*Filature Levasseur à Douville*

En 1972 et 1973 ont lieu les premières expositions, comme par exemple « Usine, travail et architecture » au Pavillon de Marsan par Vincent Grenier et le Centre Création industrielle

Une grande enquête est lancée en 1975 par le CNAM: début d'un d'inventaire, mais sous la forme d'une patrimonialisation de compensation, qui privilégie bâtiments anciens, monumentaux, aux matériaux plutôt nobles, etc.

C'est donc une image gratifiante de l'industrie qui est donnée, mais pas forcément représentative. L'approche est plus formelle et esthétique que technique.

Le relais est ensuite pris par les sciences sociales, notamment l'ethnologie. On assiste à un mouvement de création de musées, en particulier d'écomusées (musées d'un type nouveau s'attachant, selon les consignes de Georges-Henri Rivière, à la mise en valeur des aspects les plus divers de l'environnement dans un cadre territorial déterminé, et avec la collaboration de la population)



*Logo de l'Ecomusée du Creusot-Monceau*

→ Il s'agit donc de recueillir les activités et les savoir-faire, dans une perspective d'intérêt ethnologique pour l'industrie.

Le domaine est ensuite « mis en ordre » (Gracia Dorel-Ferré) par les historiens entre 1973 et 1980. Maurice Dumas, entre autres professeurs d'histoire des techniques au CNAM, est l'un des pionniers. Par la suite d'autres chercheurs, notamment à l'EHESS, investissent le champ, par exemple Louis Bergeron, Denis Woronoff, Serge Chassagne...

La définition donnée par ces archéologues industriels est celle d'un champ essentiellement historique, qui associe installations industrielles, machines, techniques, mais aussi rapports sociaux, conditions de travail, modes de vie, etc. Selon leur définition, l'archéologie industrielle s'attache aux « traces matérielles et immatérielles de la société transformante »

(→ Il s'agit donc d'étudier l'ensemble des traces matérielles et immatérielles (Gracia Dorel-Ferré) de ce patrimoine) Mais ces approches ne permettent pas de penser le lien avec le présent et ignorent les possibilités de reconversion.

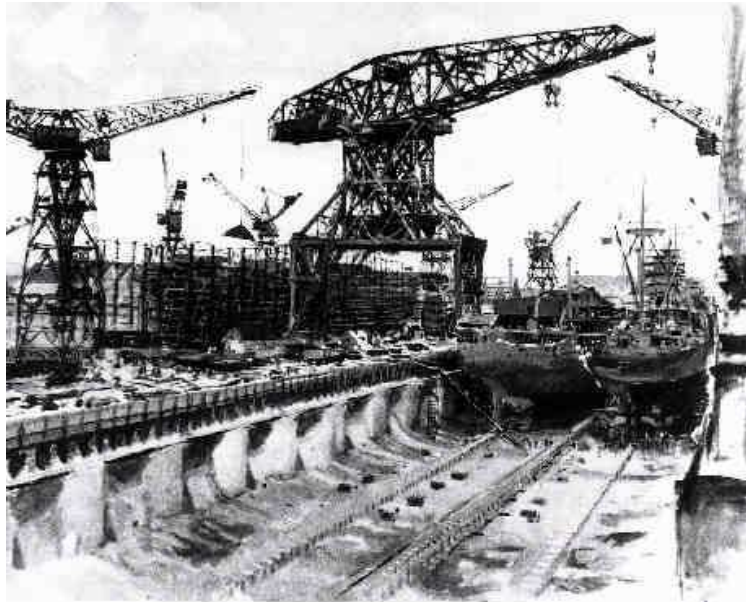
En 1978 au Creusot, les pionniers de l'archéologie industrielle lancent l'association CILAC (Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel). Encore aujourd'hui très active, elle publie une revue semestrielle, *L'archéologie industrielle*.

Cette date marque le point de départ d'un courant régulier de publications, travaux de recherche et ouvrages militants, par des instituts de recherche, associations, musées, services du patrimoine, etc.

Dans le même temps, des publics de plus en plus éloignés des cercles d'initiés commencent à être sensibilisés (collectivités locales puis grand public).

En 1983 est créée la cellule du « patrimoine industriel » au sein de la Sous-direction chargée de l'Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France. Se multiplient alors les procédures de repérage et les protections au titre des monuments historiques, même si ces dernières restent proportionnellement peu nombreuses (450 éléments à caractère industriel classés aujourd'hui, sur plus de 50 000)

L'affaire de la grue Gusto (chantiers de Saint-Nazaire), envoyée à la ferraille en 1996, a suscité un fort mouvement de protection et de défense du patrimoine industriel. De plus en plus d'articles s'en font écho dans la presse. Emmanuel de Roux, journaliste au Monde, commence dans ces années son activisme pour la valorisation du patrimoine industriel



*Grue Gusto à Saint-Nazaire*

En 1997, le patrimoine industriel est le thème mis en avant lors des Journées du Patrimoine.

Les géographes et urbanistes ont été relativement absents de ce champ, jusqu'à récemment. Il a bien existé une branche de géographie industrielle dans les années 1950 et 1960, mais qui a assez vite décliné, de même que plus généralement la géographie économique.

Quelques figures parmi les géographes: Jean-Pierre Houssel, et plus récemment Simon Edelblutte (université Nancy 2). Mais il existe très peu de formations de niveau master pour se spécialiser en géographie industrielle.

C'est pourtant un thème particulièrement géographique, à rattacher par exemple à la géo-histoire, aux études sur les processus de territorialisation, ou bien encore dans cadre (plus aménagiste) du développement local, des requalifications, et de la régénération urbaine. On peut noter à cet égard l'apparition récurrente du mot de territoire associé au patrimoine industriel, signe d'une approche plus géographique sur ces sujets.

La question posée est donc celle de l'intégration du passé à la vie moderne, et de la manière dont il est rendu perceptible au plus grand nombre.

## **2) LA COMPLEXITE DE L'OBJET PATRIMOINE INDUSTRIEL**

Plus exactement, l'objet de recherche est le patrimoine industriel, scientifique et technique (PIST). C'est un patrimoine multiforme, beaucoup plus étendu dans le temps qu'on ne pourrait le penser (on peut repérer des formes d'industrialisation beaucoup plus diffuses, voire une proto-industrialisation)





Ferriers du Lubéron.

Avant le XIXe siècle, on trouve des sites liés au textile ou à l'énergie (typiquement des moulins), ainsi que quelques exemples de sites déjà plus industriels, comme les forges de Buffon, ou encore les manufactures Dijonval à Sedan (1646).



*Forges de Buffon*



*Manufacture Dijonval à Sedan*

Les éléments du patrimoine industriel ne sont pas toujours urbains (il existe des formes d'industrie agricole et rurale, par exemple des minoteries et sucreries). Certains peuvent avoir connu une reconversion (en immeubles de bureaux par exemple), d'autre tombent en ruine. Ils peuvent être de tailles très diverses, certains très modestes, d'autres des signaux monumentaux dans le paysage (hauts fourneaux, silos, etc.).



*L'ancienne manufacture des allumettes à Aubervilliers (aujourd'hui centre de la Documentation française)*

La nature des éléments peut aussi être très variée:

- machines et équipements (grues, marteau-pilon)
- infrastructures, ouvrages d'art (voies de chemin de fer, ponts)
- lieux souterrains (carrières, galeries de mines)
- matériaux, produits de l'industrie collection Schlumpf -musée de l'automobile à Mulhouse)
- éléments immatériels (culture de l'industrie, si ce n'est culture industrielle)
- voire même logements ouvriers, châteaux patronaux, et même églises, etc.

### 3) QUELLES INTERVENTIONS SUR CE PATRIMOINE ?

L'attitude adoptée est largement fonction de la mémoire locale de l'industrialisation. Elle renvoie parfois à un passé douloureux, pas vraiment assumé (la commune de Montceau-les-Mines a par exemple cherché à faire disparaître le mot « mine » de son patronyme).

La DATAR dans les années 1970-1980 mène très largement une politique de table rase: se débarrasser des vestiges, traces d'une aventure ayant mal tourné.

Il est à noter que ce patrimoine est souvent lourd pour les collectivités (fragile, couteux à entretenir et encore plus à rénover). Les salines d'Arc et Senans par exemple ont failli être détruites, le Conseil Général ne pouvant en supporter le coût, avant d'être sauvées *in extremis*.



*Salines d'Arc-et-Senans*

Il faut aussi tenir compte de l'enjeu foncier énorme que représente ce patrimoine, au cœur des villes ou en périphérie immédiate souvent, c'est-à-dire dans des zones de forte pression foncière.

De plus le patrimoine industriel va souvent être relégué au second plan quand il doit rivaliser avec un patrimoine plus « noble » comme les édifices religieux, les quartiers médiévaux...





*Docks de San Francisco*

Un certain goût pour la réhabilitation apparaît dans les années 1960, autour de la réhabilitation des docks à San Francisco notamment. A l'époque, la tendance du modernisme (héritée notamment des principes de Le Corbusier) est pourtant de mettre en avant la durée de vie limitée des bâtiments, et de les détruire quand ils arrivent en fin de vie et/ou de fonction. À l'inverse on commence là à chercher de nouveaux sens au bâti industriel existant.

En France, la première grande réhabilitation est celle de la filature Le Blan-Lafont à Lille par le cabinet d'architectes Reichen et Robert, qui se spécialise dans les reconversions : transformation en locaux commerciaux et logements sociaux. Peu après suit la réhabilitation de la filature Blin et Blin à Elbeuf.



*Filature Le Blan-Lafont*



*Filature Blin et Blin*

Le terme de reconversion peut recouvrir des devenir très divers. Le changement de destination du patrimoine industriel n'est pas seulement une conservation à l'échelle du bâtiment, mais pose la question de la relation à l'espace Il s'agit de retrouver une relation du bâtiment à la vie, une



cohérence du site. Ce n'est donc pas une entreprise seulement architecturale, mais aussi urbanistique et aménagiste, surtout quand cela touche non pas à une réhabilitation ponctuelle, mais à de grands ensembles comme les zones industrialo-portuaires

→ Un champ qui attend encore de nombreuses entreprises de recherche

## QUESTIONS ET DISCUSSION :

- Où passe la frontière de la définition du patrimoine industriel ?

Des sujets très vastes sont englobés et revendiqués comme objet d'étude associé au patrimoine industriel, par exemple des cimetières et églises construites dans et en même temps que des villages ouvriers.

Par contre, dès qu'il y a une ambiguïté sur la nature du lieu ou le critère à retenir pour une inscription à l'Inventaire, ce n'est pas le caractère de patrimoine industriel qui est mis prioritairement en avant. C'est encore un signe de la difficulté à reconnaître et intégrer un patrimoine ouvrier et populaire (on peut observer les mêmes réticences autour du logement social). Les salines d'Arc et Senans ont par exemple été sauvées non pas sur le critère de patrimoine industriel mais plutôt d'architecture utopique.

- Observe-t-on le début d'un patrimoine industriel en Chine? Une forme d'internationalisation de la patrimonialisation de ce bâti?

Il arrive plutôt que le patrimoine chinois soit détruit de façon rapide et sans trop de formalités, même quand s'agit de patrimoine ancien, noble et reconnu. On ne peut qu'être circonspect face à cette question.

- Dans beaucoup d'endroits dans le monde, le patrimoine industriel tombe en ruines. Les enjeux de croissance urbaine sont souvent plus importants pour les autorités que ceux de la patrimonialisation.

Récemment certaines pièces du patrimoine industriel du Chili ont été inscrites au patrimoine de l'Unesco. On pourrait faire l'hypothèse que la situation géographique de ce patrimoine joue un grand rôle (isolé, en milieu rural *versus* en milieu urbain et soumis à la pression foncière).

Cela dépend aussi de la quantité de patrimoine classique dont dispose une ville ou une région: les plus pauvres en patrimoine plus ancien et plus noble mettent plus facilement en avant leur patrimoine industriel, à l'inverse de régions qui ont déjà un grand nombre de monuments classés et ne se mobilisent pas forcément autant autour de leur patrimoine industriel.

Il convient de ne pas oublier la question économique, qui joue un rôle certain dans les politiques de patrimonialisation : coûte-t-il plus cher à une collectivité de détruire et reconstruire quelque chose plutôt que de réhabiliter et revaloriser?

## Deuxième intervention

### La reconversion des espaces portuaires rouennais -Quelle place pour le patrimoine industriel et portuaire?

par Vincent Gonzalez, étudiant en M2 d'aménagement à Paris I, sous la direction de Gilles Palsky

Dans un contexte général de transformation des systèmes productifs, on commence à voir la mise en œuvre de projets d'aménagement de plus ou moins grande envergure, à l'image de la reconversion de docks et entrepôts à Londres. Ces réhabilitations participent d'une dynamique de compétitivité territoriale, alors que les villes sont de plus en plus engagées dans une concurrence interurbaine.

La restructuration des espaces portuaires amène-t-elle la dilution d'une identité portuaire et la standardisation ou bien constitue-t-elle un levier pour la reconversion, et l'affirmation d'une culture spécifique?

Les questions soulevées concernent le patrimoine, mais aussi plus spécifiquement le paysage.

- 1) Quelques repères historiques et géographiques
- 2) Les incidences sur le patrimoine portuaire rouennais
- 3) Patrimonialisation et marketing territorial

#### **1) REPERES HISTORIQUES ET GEOGRAPHIQUES**

La situation géographique de la ville de Rouen, en fond d'estuaire, permet le développement très précoce d'activités portuaires (attestées au moins depuis le Moyen Age). Le port, sous forme d'un remblai pour que les navires accostent et déchargent sur la rive, est séparé du centre urbain par les remparts.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le démantèlement des fortifications rapproche la ville de son port. Celui-ci se reconstruit en dur, et s'étend sur la rive gauche. C'est le début d'une période de symbiose physique, fonctionnelle et économique du port et de la ville.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, les progrès techniques (notamment l'apparition de l'énergie électrique) conduisent à des modifications des fonctions et donc des équipements portuaires: construction de nouveaux bassins, de quais modernisés sur le modèle des docks anglais, d'embranchements ferroviaires. De nombreuses usines viennent s'installer à proximité, intéressées entre autres par la proximité des transports maritimes). Le port s'industrialise et glisse vers l'aval.

Dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, avec l'avènement du conteneur, les activités prennent encore des proportions plus importantes. Le port s'autonomise en 1966 et s'étend de plus en plus hors du périmètre urbain. Apparaissent dans les espaces centraux des friches industrialo-portuaires, qui restent dans le flou, plus ou moins abandonnées, dans les années 1980 et 1990.

L'année 1989 voit l'inauguration des « Voiles de la Liberté » (la future Armada de Rouen) : la population renoue avec ses espaces portuaires. On commence à prendre conscience des potentialités d'aménagement, et en particulier des grandes réserves foncières que cela représente : aux dires de la municipalité « La Seine est devenu l'axe majeur du nouveau urbain »

Le schéma directeur de l'agglomération pose trois objectifs :

- rapprocher la ville et le fleuve
- rééquilibrer l'agglomération

- changer l'image de la ville et renforcer ses fonctions métropolitaines

Pour cela, deux documents ont été établis:

- la charte d'objectifs « espace des Marégraphes », qui fixe les modalités juridiques et financières de la réhabilitation des quais. Il y a en effet superposition de gestion dans ces espaces, les aménagements et réhabilitations étant réalisés par la ville, mais sur des terrains qui appartiennent toujours au port. Il est en particulier prévu l'accueil de fonctions non portuaires, plutôt orientées vers les loisirs.

- Le Plan directeur d'Aménagement et de Développement, qui comprend le périmètre beaucoup plus large de l'interface portuaire. Il présente un maillage de planification d'équipements et « morceaux de ville » à réaliser sur la zone. Parmi les éléments en projet : une salle de musique, une hall d'expositions sur le modèle de La Villette, un Palais des sports, etc. Il s'agit essentiellement de reconvertir d'anciens hangars portuaires en équipements culturels et de loisirs. Un autre projet important est celui du futur écoquartier Flaubert, sur la rive gauche.

Depuis environ 10 ans, la ville de Rouen est donc engagée dans un profond processus de reconversion de ses espaces portuaires. Quelle incidence cela a-t-il eu sur le patrimoine portuaire?

## **2) LES CONSEQUENCES SUR LE PATRIMOINE PORTUAIRE**

En France, le patrimoine industriel souffre d'un manque de reconnaissance certain. À Rouen, il faut attendre les années 1997 et 1998 pour en faire un inventaire exhaustif. Deux tours marégraphes sur les quais de la rive droite sont inscrites à l'Inventaire supplémentaire des Monuments Historiques en 1997.

Même si elles n'ont pas été très nombreuses, il y a eu quelques destructions, par exemple celle du foyer des dockers, pourtant à l'architecture assez élégante (c'est sans doute l'absence de caractère proprement technique qui a joué), ainsi qu'une partie des entrepôts des douanes, en béton précontraint (un des premiers bâtiments de France construit selon cette technique).

Sinon la politique est plutôt celle de l'intégration du bâti, principalement des hangars portuaires. La ville impose des prescriptions architecturales (conserver la volumétrie, l'aspect des matériaux d'origine, etc.), et les aménagements sont soumis à l'avis favorable de l'ABF.

Par contre, tout un patrimoine plus discret a disparu dans les réaménagements, comme les rails et les pavés, qui ne subsistent que dans les espaces pour l'instant délaissés. Pourtant ce sont des témoins de la physionomie ancienne du port, et leur préservation ne serait pas forcément incompatible avec des usages modernes du port (voir par exemple le port de Copenhague)

De plus, il reste un patrimoine ignoré, par exemple un chai à vin, qui ne fait aujourd'hui pas vraiment l'objet de projet sérieux. Tout l'intérieur du bâtiment a été pillé dans les années 1990, pour récupérer des éléments métalliques comme des canalisations en cuivre.

NB Il existe un déséquilibre dans les réhabilitations entre les secteurs des rives droite et gauche : sur la rive gauche et en aval, il n'y a pour l'instant aucun projet de reconversion. Rouen rive droite a toujours été favorisée en termes d'aménagements, alors que la rive gauche a toujours été plus industrielle.



### 3) PATRIMONIALISATION ET MARKETING TERRITORIAL

Depuis quelques années, les stratégies de promotion urbaine s'appuient de plus en plus sur l'affirmation d'une identité spécifique. On peut aussi penser qu'une stratégie de table rase aurait été irréalisable et/ou pas acceptée par la population, dans le quotidien de laquelle ce patrimoine est très ancré.

Le patrimoine devient un outil de promotion des projets en cours, et de promotion de l'ensemble de l'agglomération rouennaise. L'argument marketing passe par une mise en scène du patrimoine, notamment par les promoteurs immobiliers.

Exemple du centre commercial « à thème » Docks 76 : installation de fausses bites d'amarrage avec le logo du centre, d'une fausse échelle de crue, etc., à côté de quelques éléments d'origine comme une petite grue sur le quai. À l'intérieur ont été placés un kayak, des sculptures de poisson... soit une vision assez naïve de la culture portuaire. Par contre l'aspect extérieur a été relativement bien conservé.

Le même groupe immobilier a réalisé un autre centre commercial au Havre, plus ou moins sur le même schéma de centre commercial à thème, à la recherche d'authenticité.

Pour les collectivités, les réhabilitations sont un facteur de promotion urbaine, par la mise en avant de cette histoire et de l'ancienne fonction des lieux (par exemple pour l'espace des Marégraphes). Pour autant, il s'agit pour elles de préserver un paysage urbain homogène, et non pas de protéger l'ensemble de l'outillage portuaire. Cela peut inclure l'utilisation d'une partie de ce patrimoine comme élément de décor. On peut citer l'exemple de grues réhabilitées puis installées non pas à leur emplacement d'origine, mais dans la perspective de la préfecture jusqu'au fleuve. Une telle utilisation est néanmoins problématique du point de vue même de la notion de patrimoine. Il s'agit bien de marketing urbain, tel que le présente M.Roncayolo dans son article « Marseille, la ville, le port » (*L'archéologie industrielle en France*, octobre 1998)

Dans ce qui peut apparaître comme la nouvelle mode des projets urbains, on voit bien l'opposition entre deux rôles du patrimoine. L'un est mémoriel : recherche d'identité, de compréhension de l'histoire économique et urbaine, etc. L'autre relève du marketing urbain, sous la forme d'une mise en scène du patrimoine industriel et technique, avec pour objectif la métropolisation plutôt que la patrimonialisation.

#### QUESTIONS ET DISCUSSION :

- Y a-t-il eu des conflits de nature politique entre ces deux visions ?

Pas tant entre ces deux visions qu'entre collectivités locales et acteurs économiques : la ville aimerait bien continuer ce processus de reconversion en aval, alors que le port préfère se réserver des disponibilités foncières pour d'éventuelles extensions (se garder la possibilité de détruire une partie de son bâti pour son développement futur). Le chai à vin relève, au moins en partie, de ce cas de figure : il n'est pas impossible qu'il soit un jour détruit, pour construire de nouveaux équipements portuaires à la place. La ville n'a pas beaucoup de moyens de pression sur le port, gestionnaire des quais.

- Quel a été l'impact de ces reconversions sur le prix du foncier?

Les terrains des quais ne sont pas des espaces privés, mais relèvent du domaine public maritime. Les utilisateurs du D.P.M. sont soumis à une redevance au port, mais la comparaison avec la logique foncière de propriétés privées semble difficile.

Il restera peut-être à analyser le prix du foncier sur les espaces alentours.

## Troisième intervention

### Un territoire entre mémoire et projet -Le cas de la Lorraine

par Edith Fagnoni, Maître de conférences, université Paris IV, IUFM de Paris

La Lorraine, à la recherche d'une attractivité nouvelle, est un des territoires où la prise en charge du patrimoine industriel hésite entre table rase et embaumement. Comment trouver des éléments de continuité dans la rupture?

Après l'industrialisation et la désindustrialisation, vient le temps des reconversions. La problématique est triple : conversion des espaces (le savoir-faire technique existe, démontage, dépollution, terrassement, revégétalisation, etc.), reconversion des activités (Qui veut s'installer dans ces espaces? Faut-il tenter de réimplanter de l'industrie à la place de l'industrie?), requalification de la population active (la désindustrialisation conduit localement à de forts taux de chômage).

La question de la recherche de solutions est complexe, puisqu'elle mêle sur un même territoire mémoire et projet. La mémoire assure la reproduction, en tenant compte des identités territoriales, alors que le projet fixe des ambitions et assure les réalisations. Il s'agit donc à la fois d'habiter le temps et l'espace.

En situation de rupture, il faut s'adapter et innover. La Lorraine, présentée comme l'un des nombreux cœurs de l'Europe, s'est tournée entre autres vers le tourisme-loisir: c'est une gageure...

Deux exemples: table rase à Hagondange et Amnéville, patrimonialisation à Petite Rosselle.

NB Il ne sera pas question ici du textile de la partie vosgienne de la Lorraine.

- 1) Un territoire en déprise : la nécessité d'innover
- 2) La gestion des héritages culturels
- 3) Des projets isolés, un bilan mitigé

#### **1) LA NECESSITE D'INNOVER**

À Maizières-lès-Metz (à proximité d'Amnéville et Hagondange) est ouvert en 1989 un parc de loisir, initialement nommé Big Bang Schtroumpfs, dans le contexte des expérimentations du développement local en Lorraine, ainsi que de la décentralisation. Mais le parc est surdimensionné et dépose le bilan après 2 saisons d'exploitation : on craint désormais l'apparition de friches touristiques.

Le site est repris en 1990 par Walibi, puis racheté par Six Flags en 1998, vendu à nouveau en 2004, puis encore en 2006.

En 2007, il réouvre sous le nom de Walygator. Les propriétaires, les frères Le Douarin, des forains français, projettent encore d'adjoindre au parc une zone de loisirs et de tourisme, constituée d'un parc aquatique, d'une salle de spectacles, d'un village commercial, d'un centre des congrès, de nombreux hôtels, etc. Cela représente des dizaines de millions d'euros d'investissements d'ici à 2015. Ce projet prévoit notamment le rapprochement des communes d'Amnéville et Hagondange.

La commune d'Amnéville dispose de 160 ha de crassier, marqueur spatial de l'industrie lourde.

La commune est très tôt sensible à la richesse d'un espace forestier en amont de la ville, le bois de Coulange. Mais dans les années 1970 la sidérurgie bat encore son plein, cet espace forestier reste donc très séparé de la ville, notamment par le crassier.

C'est aujourd'hui une commune d'environ 10 000 habitants qui dispose de vastes terrains. Une zone touristique est en projet et en réalisation autour de centres thermaux : on connaît depuis longtemps les vertus thérapeutiques de l'eau locale. L'idée génère au départ un certain scepticisme, mais l'équipe municipale est déterminée (le maire actuel est d'ailleurs un médecin).

Le résultat en est la naissance de l'acropole touristique d'Amnéville, autour d'une immense salle de spectacles modulable, Le Galaxie, avec bowling, piscine, patinoire, golf, etc. Le public du golf est sans doute moins local que venant du Luxembourg, ce qui montre l'importance de prendre en compte des logiques transfrontalières. Autour des thermes eux-mêmes s'organise un grand centre de remise en forme, qui fonctionne comme un parc de loisirs, avec en particulier un zoo, un aquarium, des attractions qui varient tous les ans pour fidéliser les clients, etc.

cf <http://www.tout-amneville.com/plan-damneville>

Si le projet a été très critiqué, il faut lui reconnaître aujourd'hui d'une certaine réussite : 4 millions de touristes, 15 000 curistes par an, qui génèrent de nombreux emplois. Une dynamique économique se met en place, autour de l'hébergement pour les touristes et les curistes, mais aussi des aménagements et des événements. Par exemple, la première piste de ski indoor de France est bâtie sur le flan d'un ancien crassier, ouverte toute l'année pour des cours, de la glisse en famille, du *freestyle* dans les bosses ou de la compétition (premier championnat de France *indoor* en 2007, première *Indoor Cup International* en 2008).

La commune a donc bifurqué de l'industrie vers le thermalisme et le tourisme. Depuis le développement du centre thermal et touristique, la commune se désigne comme Amnéville-les-Thermes, par exemple sur des panneaux routiers et publicitaires (alors que le toponyme administratif et officiel est toujours celui d'Amnéville). La ville est comme réenchântée.

*[NB Exposé clos précipitamment, faute de temps]*

## **2) HERITAGES CULTURELS : UN PASSE REVALORISE**

Il s'agit de réussir à intégrer la mémoire collective.

La difficulté d'habiter le patrimoine s'exprime en particulier au musée de la Mine, Musée du Carreau Wendel à Petite-Rosselle. Les débuts sont très timides, au départ cela fonctionne uniquement autour d'expositions temporaires. Depuis 2006 le musée fonctionne toute l'année. Un parcours du mineur est mis en place, témoin de l'importance de la culture et de l'identité locale, des « gueules noires ».

Juste de l'autre côté de la frontière avec l'Allemagne, la ville de Völklingen dispose aussi d'un patrimoine industriel (autour du fer, non plus du charbon) important. Le *Völklingen Hütte* (usine sidérurgique) est par exemple classé à l'UNESCO depuis 1994. L'avenir de la patrimonialisation et de la reconversion réside sans doute dans l'intégration de la frontière autour de parcours touristiques et mémoriels.

## **3) DES PROJETS ISOLEES, UN BILAN MITIGE**

Le bilan reste mitigé, tant sur le plan des réalisations (manque, voire absence, de coopération entre communes par exemple), que des résultats (la Lorraine a-t-elle acquis une image de région touristique?).



Il reste aussi la question de la frontière, que l'on n'a pas su intégrer, malgré la proximité des problématiques de reconversion industrielle de la Sarre.

En 2004 a lieu la fermeture de la dernière mine de charbon en France, (puits de la Houve à Creutzwald en Moselle). Cet événement est vécu comme une fête, ce qui représente un changement très remarquable d'attitude par rapport à l'indifférence, voire au rejet, antérieur de ce patrimoine et de ce pan de l'histoire locale. Un festival est créé à l'occasion, « Les Enfants du Charbon », avec un spectacle son et lumière sur l'histoire de la mine et plus largement la quête de la maîtrise de l'énergie. 250 figurants bénévoles, qui sont des locaux, montent le spectacle tous les ans depuis 2004.

Le passé est en quelque sorte digéré.

*Pour aller plus loin: <http://www.recherche-maconnais.org/Fagnoni.pdf>*