

Le paysage des anciennes villes-usines européennes : un nouveau patrimoine entre négation, alibi, reconnaissance et complexité des jeux d'acteurs

Simon Edelblutte, Lucas del Biondo

► To cite this version:

Simon Edelblutte, Lucas del Biondo. Le paysage des anciennes villes-usines européennes : un nouveau patrimoine entre négation, alibi, reconnaissance et complexité des jeux d'acteurs. *Annales de géographie*, Armand Colin, 2016, 711 (5), pp.466-489. 10.3917/ag.711.0466 . hal-03216517

HAL Id: hal-03216517

<https://hal.univ-lorraine.fr/hal-03216517>

Submitted on 4 May 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LE PAYSAGE DES ANCIENNES VILLES-USINES EUROPÉENNES : UN NOUVEAU PATRIMOINE ENTRE NÉGATION, ALIBI, RECONNAISSANCE ET COMPLEXITÉ DES JEUX D'ACTEURS

[Lucas Del Biondo](#), [Simon Edelblutte](#)

Armand Colin | « [Annales de géographie](#) »

2016/5 N° 711 | pages 466 à 489

ISSN 0003-4010

ISBN 9782200930233

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2016-5-page-466.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Armand Colin.

© Armand Colin. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Le paysage des anciennes villes-usines européennes : un nouveau patrimoine entre négation, alibi, reconnaissance et complexité des jeux d'acteurs

The landscape of former European factory-towns: a new field of heritage between denial, alibi, recognition and stakeholder issues

Lucas Del Biondo

Docteur en géographie, Laboratoire LOTERR, Université de Lorraine

Simon Edelblutte

Professeur de géographie, Laboratoire LOTERR, Université de Lorraine

Résumé

La ville-usine se définit comme une ville entièrement née autour d'une ou plusieurs usines. L'approche par les paysages permet de l'appréhender comme un système, somme d'éléments interactifs directement ou indirectement liés à la production industrielle. Aux côtés de constantes que l'on retrouve dans toutes les villes-usines, les paysages des villes-usines oscillent entre deux types majeurs : un paysage désordonné qui est celui des villes-usines lentement constituées autour de nombreuses usines plutôt petites et un paysage au contraire très ordonné, né autour de grosses usines intégrées, qui est celui des villes-usines géantes et cohérentes particulièrement présentes en Europe de l'Est.

Avec la fin de l'activité industrielle, ces paysages désormais hérités n'ont pu être considérés comme dignes d'intérêt qu'après une phase de deuil caractérisée par de nombreuses destructions destinées à tourner la page d'une époque industrielle symbole d'échec. Ainsi, en fonction de l'intensité et de la durée de la phase de deuil, le paysage de la ville-usine a pu être nié et détruit, partiellement ou intégralement protégé. Cette variété de réactions est liée à l'histoire industrielle et politique des territoires, mais surtout au jeu des acteurs, dans un dialogue à trois entre une population de plus en plus favorable à la préservation de la mémoire industrielle, une puissance publique qui a compris l'intérêt identitaire fédérateur de la préservation des paysages industriels hérités, et un secteur privé qui hésite à investir dans un paysage difficile à valoriser.

Abstract

The industrial city considered here is a factory-town, i. e. a city wholly created by one or several factories. The landscape approach allows to study the factory-town as a system, a set of interactive elements directly or indirectly related to industrial production. Among many recurrent landscape elements landscapes of factory-towns are fluctuating between two main categories : a tangled-landscape of slowly generated factory-towns, around rather small factories and an industrial-urban landscape otherwise very managed, born around large integrated mills, producing giant and consistent factory-towns particularly prevalent in Eastern Europe.

With the end of the industrial activity, these now inherited landscapes were considered worthwhile only after a period of mourning. This period is

characterized by waves of destruction in order to erase the signs of the failure of industrial era. Thus, depending on the intensity and duration of the period of mourning, the landscape of the factory-towns could be denied and destroyed, partially or fully protected. This large range of reactions is linked to the political and industrial history of the territories but mainly to the stakeholders' strategies, between local people more and more keen on the preservation of industrial memories, public authorities who understand the interest, in terms of identity and projects, of the preservation of inherited industrial landscapes, and the private sector, which is reluctant to invest in a landscape difficult to enhance and develop.

Mots-clés ville-usine, paysage, désindustrialisation, patrimoine industriel, Europe

Keywords *factory-town, landscape, deindustrialization, industrial heritage, Europe*

Le classement par l'UNESCO en tant que patrimoine mondial de l'ancien bassin minier du Nord-Pas-de-Calais en 2012 a mis en lumière en France, au-delà des seuls éléments industriels hérités (une usine, une cheminée, un terril, une cité ouvrière, etc.), l'existence de paysages industriels complexes. La France rejoint ainsi l'Allemagne, le Royaume-Uni, la Belgique, la Suède, l'Italie... où depuis la fin du XX^e siècle et le début du XXI^e siècle, des paysages industriels ont été reconnus au plus haut niveau. Ces paysages ont majoritairement été construits autour de villes, soit préexistantes à l'industrie, soit entièrement ou presque créées par et pour l'industrie, formant des villes industrielles (Luxembourg, 2014) ou mieux des villes-usines (Bruyelle et Dézert, 1983 ; Doyen, 1983 ; Jalabert et Grégoris, 1987 ; Edelblutte 2010a et 2010b), terme utilisé encore aujourd'hui à propos de villes de pays émergents, notamment en Chine (Al – éd., 2012). C'est de ces anciennes villes-usines dont il sera question ici et, plus précisément, de la patrimonialisation éventuelle de leur paysage.

Le paysage, défini par la Convention européenne du paysage de Florence en 2000 comme « une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations », est une notion polysémique et surtout ancienne. Au-delà de ses acceptions picturales initiales, il est présent dès le XIX^e siècle en géographie, mais surtout autour des paysages agri-ruraux qui dominent largement dans les grands ouvrages tels que le *Tableau de la géographie de la France* de P. Vidal de La Blache (1903, rééd. 1994). Le paysage industriel, s'il n'y est certes pas ignoré, n'est cependant pas mis sur un même plan que les paysages agri-ruraux ou naturels. Il apparaît comme une marque éphémère, condamnée à brève échéance, sorte de chantier d'activités qui ne dure pas (Deshaies, 2005), alors que parallèlement, ces paysages sont décrits, comme représentant la modernité, au sein d'écrits (les romans d'E. Zola), voire sont magnifiés par des tableaux et des cartes postales. Cependant, « l'industrialisation est une secousse pour le paysage qui, brusquement, est atteint de gigantisme » (Pitte, 1983, rééd. 2001, p. 267) ; ainsi, l'ampleur et la brutalité des modifications que l'industrie a apportées à de nombreux paysages, voire les paysages entiers qu'elle a créés, compense largement la relative brièveté de leur existence. Le paysage industriel a ainsi construit sa place au sein des travaux sur le paysage en général et, au Royaume-Uni, il est

présent, dès 1955 et par un chapitre entier au sein de l'ouvrage *The Making of the English Landscape* de W.G. Hoskins.

Le paysage industriel, fonctionnel ou hérité, est cependant trop souvent résumé à la seule usine ou à la seule ancienne usine or, comme l'écrit M. Fontaine en 2009 à propos des paysages miniers, très proches par leur genèse et leur histoire des paysages industriels, « partir du concept de paysages miniers invite ainsi à penser ensemble des éléments trop souvent séparés. Il s'agit notamment d'abolir la séparation entre le bâti et les installations d'une part, les sociétés humaines qui les transforment et sont transformées par eux de l'autre » (p. 133). Ainsi l'entrée paysagère est-elle particulièrement adaptée pour l'étude des territoires industriels actuels ou hérités tels que les villes-usines, car elle permet une approche systémique d'un ensemble particulièrement cohérent et non pas une approche limitée au site industriel seul. Cette approche systémique liée au paysage avait déjà été pensée par G. Bertrand autour de la notion de géosystème, dans laquelle, et dès sa première utilisation en 1968, l'action anthropique avait déjà sa place aux côtés du potentiel écologique et de l'exploitation biologique et, ceci, bien que la notion soit depuis trop souvent réduite à ses composantes physiques (Vergnolle-Mainar, 2007). Elle transparait aussi au travers d'approches liées au développement de la géographie culturelle, suite au tournant culturel (Brunet *et al.*, 1992 ; Benko, 2008 ; Claval, 2010) qui a touché la discipline à partir de la fin des années 1970. Le paysage reflète ainsi le système de valeurs des cultures qui s'y développent et il est « l'un des éléments de l'héritage intellectuel et spirituel d'un peuple » (Sanguin, 1981, p. 576). Il est consubstantiellement lié aux sociétés qui y vivent (il est « matrice ») et qui le produisent et lui donnent sa personnalité (il est « empreinte »), comme A. Berque (1995) l'a montré à propos des paysages d'Extrême-Orient. Le paysage est donc bien une valeur d'identité, tout autant qu'un cadre de vie, un patrimoine et une ressource (Pinchemel P. et G., 1992).

Par cette réflexion systémique et globale, le paysage peut être envisagé comme « une sorte de mémoire où s'enregistre et se totalise l'histoire des visées successives de l'homme sur la terre » (Béguin, 1995, p. 50), un palimpseste de l'histoire (Chevallier, 1976). On peut y observer non pas un seul système territorial (ou géosystème selon G. Bertrand), mais une succession, voire une mosaïque de systèmes issus de cycles socio-économiques successifs. En effet, les traces des systèmes anciens qui ne fonctionnent plus sont toujours présentes, plus ou moins sensibles aux côtés des éléments liés à un système fonctionnel. Ainsi, dans le domaine du paysage industriel, d'anciennes cités ouvrières peuvent toujours être identifiées, alors même que l'usine-mère a disparu, le tout au sein d'une ancienne ville-usine marquée par une réorganisation fonctionnelle.

Cette qualité du paysage a pu mener à sa patrimonialisation, explicite dès 1930 en France avec l'ajout à la loi de 1887, portant sur le classement des monuments historiques, d'une liste des objets de patrimonialisation incluant « les monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque ». Ce dernier terme a ainsi fait entrer nombre de paysages dans le patrimoine en tant que sites pittoresques (Sgard, 2010). Néanmoins, dans ce

mouvement déjà ancien, le paysage industriel est longtemps absent, autour d'un retard global de la patrimonialisation de l'industrie. En effet, l'image de l'industrie, loin de la modernité magnifiée de ses débuts, est vite devenue négative, tant durant son fonctionnement (pollution diverses, aliénation sociale, etc.) qu'après son déclin (friches, « casse » sociale, etc.), ce qui a retardé sa patrimonialisation. Ce n'est qu'après une phase de deuil que la redécouverte de l'héritage industriel, d'abord du simple bâtiment jusqu'au paysage entier, a pu conduire, mais pas avant la toute fin du XX^e siècle, à l'inscription de paysages industriels au patrimoine mondial par l'UNESCO.

C'est au travers du prisme d'un effacement progressif de ces paysages industriels anciens et hérités que ce travail s'inscrit, avec la volonté de poser à l'échelle du territoire de la ville-usine la question d'une mise en patrimoine habituellement posée à l'échelle de repères patrimoniaux bien identifiés et localisés au sein du tissu industrialo-urbain. L'article s'appuie sur une réflexion croisée entre un travail de fond et de longue haleine mené sur le paysage et le patrimoine industriels européens (Edelblutte, 2010a) et un travail de recherche doctoral, portant sur les stratégies de recomposition urbaine soutenable des anciens territoires industrialo-urbains (Del Biondo, 2014). Financé par le laboratoire LOTERR de l'Université de Lorraine, le travail a été effectué pour l'European Association of Urban History et présenté dans le cadre de la 12^e conférence internationale d'histoire urbaine, intitulée « Cities in Europe, cities in the World », tenue à Lisbonne en septembre 2014.

L'étude a donc pour objectif de montrer comment, pourquoi et autour de quels acteurs la mise en patrimoine des paysages des villes-usines a pu être effectuée et si elle s'est effectuée de la même façon partout en Europe. Il s'agira dans un premier temps de définir le paysage de la ville-usine en insistant sur ses nuances et sur sa différence avec celui des autres villes ayant accueilli de l'industrie. Puis, dans un second temps, seront présentées les étapes de la mise en patrimoine du paysage de la ville-usine ; cette patrimonialisation a pu être plus ou moins longue, plus ou moins intense et plus ou moins avancée, essentiellement en fonction de la genèse de la ville-usine, mais aussi en fonction de paramètres comme son ancienneté, le contexte politique, social et culturel, etc. Enfin, il s'agira d'évoquer, autour de cas précis, la complexité du jeu des acteurs autour de cette patrimonialisation du paysage de la ville-usine.

1 La ville-usine : la fonction construit le paysage

1.1 Un paysage urbain dominé par l'industrie

La ville-usine est définie comme une ville créée entièrement ou presque par et pour l'industrie (Edelblutte, 2010a et 2010b) ; elle se différencie en cela des villes préindustrielles ayant accueilli des usines, essentiellement par le développement de faubourgs industriels en périphérie immédiate du noyau urbain ancien. Les deux types d'implantation industrialo-urbaine s'opposent clairement (fig. 1), même si

des types intermédiaires, autour de villes préindustrielles très transformées par l'industrie (Roubaix, Manchester, Dortmund...) peuvent exister.

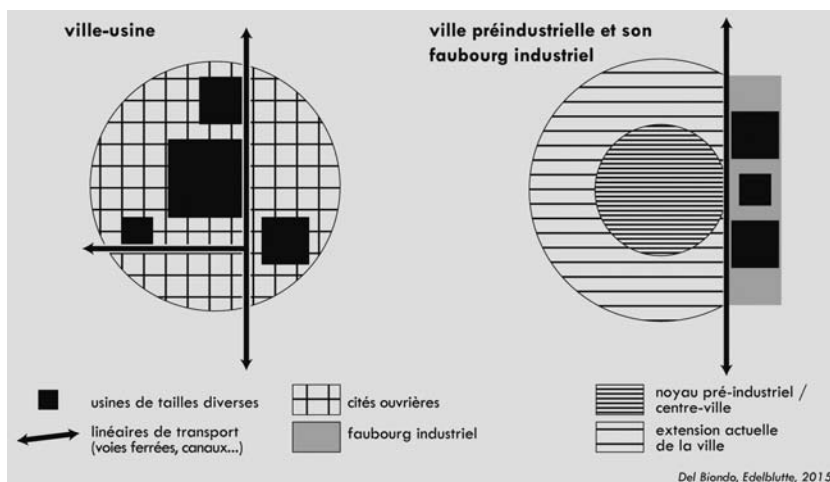


Fig. 1 Les modèles de la ville-usine et du faubourg industriel
Models of factory-town and industrial district

Dans la ville-usine fonctionnelle, l'ensemble du territoire est organisé autour de la fonction de production qui prévaut sur le reste. L'usine organise non seulement le site industriel et ses annexes autour de sa production, mais oriente également la construction des infrastructures (voies ferrées, routes, et canaux) en fonction de ses besoins en matière première et de la nécessaire commercialisation de sa production. Avant le développement des mobilités individuelles liées à l'automobile et à une époque (XIX^e et début du XX^e siècles) où les politiques sociales des États et des collectivités locales sont peu développées, l'industriel doit également prendre en charge le logement des ouvriers, leur approvisionnement, l'éducation de leurs enfants, voire leurs loisirs. Ainsi transparait une analogie entre l'industriel et le père, avec tous les éléments de bienveillance, mais aussi d'autorité et de contrôle, que ce mot contient. C'est le paternalisme, développé pour des raisons essentiellement pragmatiques, mais qui s'est construit, *a posteriori*, autour de réflexions idéologiques, sociales, voire religieuses.

La ville-usine paternaliste constitue donc un système spatial très complet et très cohérent dont la figure 2 présente l'archétype paysager à son apogée. L'ensemble est totalement dominé par le site industriel et ses annexes qui écrasent une structure urbaine essentiellement formée de cités ouvrières.

Le poids de ce système industriel paternaliste a été tel que, même longtemps après son arrêt (par désengagement de l'usine ou tout simplement par sa fermeture, voire sa destruction), le paysage actuel porte encore la marque de cette phase essentielle à la genèse de la ville-usine. La figure 3 montre ainsi un paysage

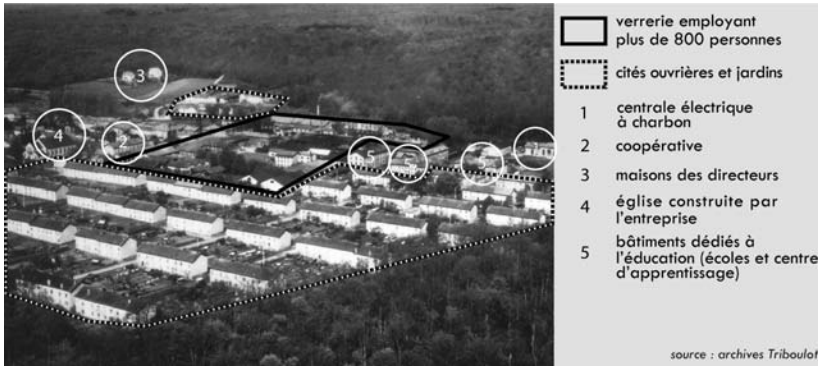


Fig. 2 La Verrerie-de-Portieux (France) durant les années 1950 : un paysage archétypal de la ville-usine

La Verrerie-de-Portieux (France) during the 1950s, an archetypal landscape of a factory-town

dominé par un tissu urbain constitué principalement de cités ouvrières (La Petite Fin, la Grande Fin par exemple) de diverses formes et générations, bien que les usines brillent par leur absence. En réalité, elles occupaient les larges espaces vides au cœur du tissu urbain. Fermées, puis démantelées dans les années 1990, elles sont devenues des friches nues, en partie réhabilitées seulement. Ainsi, même si Homécourt et Jœuf, ayant perdu leur cœur industriel, ne fonctionnent plus comme des villes-usines, leur paysage, plusieurs décennies après la fin de l'industrie, porte encore les marques de cette phase essentielle à leur genèse ; l'identité¹ locale est donc fortement marquée par cette histoire industrielle.

L'observation et l'analyse du paysage permettent donc de différencier clairement la ville-usine, fonctionnelle ou non, des villes préindustrielles ayant accueilli et accueillant encore de l'industrie, autrefois dans des quartiers réservés (les faubourgs industriels) ou aujourd'hui dans des zones industrielles (ZI) ou d'activités (ZA) périphériques.

1.2 Un modèle qui se décline de plusieurs façons

Le modèle général de la ville-usine se décline entre deux pôles qui produisent des paysages toujours clairement dominés par l'industrie, mais organisés de façons différentes :

1 Bien que la part importante de subjectivité de la notion d'identité rapportée à un territoire questionne sa valeur scientifique (Guermont, 2006), la construction territoriale des villes-usines et les symboles paysagers et patrimoniaux qui les caractérisent, définissent une identité locale indéniablement industrialo-urbaine.



Fig. 3 L'ancienne ville-usine de Homécourt (France) : un paysage industriel hérité
The former factory-town of Homécourt (France) : an inherited industrial landscape

1.2.1 Un pôle « villes-usines non planifiées »

Ces villes-usines, constituées lentement autour de plusieurs systèmes industriels paternalistes plutôt petits, ont en général une longue histoire industrielle et proto-industrielle. Développées en raison de la présence de ressources énergétiques et/ou minière, elles se constituent autour de moulins, établissements proto-industriels typiques aux fonctions multiples. Tout au long des XVIII^e et XIX^e, ces ateliers proto-industriels sont peu à peu équipés de machines (notamment la machine à vapeur) et s'agrandissent, devenant de véritables usines. Le passage à l'industrialisation s'est effectué progressivement, grâce à des investissements locaux et la ville a grandi autour de ce squelette industriel constitué de petites et moyennes industries, renforcé parfois par une manufacture proto-industrielle ou une ou deux usines plus importantes. Cette configuration d'industrialisation progressive et locale, d'un passage lent d'une économie rurale et artisanale à une économie industrielle, permet alors aux industriels d'utiliser la main d'œuvre locale dans une transition douce qui s'opère sur place entre le paysan et l'ouvrier. Les besoins en logements et en services sont donc déjà assurés et les industriels n'ont pas besoin de développer une politique paternaliste poussée et construisent peu de cités ouvrières et de services sociaux.

Ainsi, le paysage de ces villes-usines non planifiées est-il caractérisé par un mélange entre un habitat urbain traditionnel et des bâtiments d'activités plutôt petits ; le tissu urbain, développé autour de ces activités industrielles sans plan d'ensemble, est ainsi peu structuré et peu hiérarchisé, avec un manque évident de centralité urbaine. Si les usines sont nombreuses, aucune ne s'impose réellement dans le paysage et elles ne sont que très ponctuellement entourées de cités ouvrières et de services économiques (coopératives, magasins, etc.) et sociaux (crèche, foyers etc.) destinés aux ouvriers et classiques du paternalisme. Il s'agit

donc bien de villes-usines, car nées de l'industrie, mais de façon plus « spontanée » et non créées de toutes pièces et rapidement par l'industrie. Cette configuration est particulièrement présente dans toutes les régions européennes qui ont connu une proto-industrialisation intense, notamment les massifs anciens d'Europe de l'ouest et du centre, où minerais et ressources en eau sont présents et abondants. Un exemple du « paysage-désordonné » de ce type de ville-usine est présenté sur la figure 4.

1.2.2 Un pôle « villes-usines planifiées »

Nées de l'industrie comme les précédentes, ces villes usines sont cette fois totalement ou presque créées par l'industriel dans un acte volontariste et généralement rapide. Attiré par un gisement de matière première ou d'énergie non encore exploité, ou tout simplement par un site et une situation favorable, un investisseur non local, parfois étranger, construit une grosse usine en milieu rural². Même s'il existe un village à proximité, ce dernier ne peut en aucun cas abriter l'importante main d'œuvre nécessaire au fonctionnement de l'usine. Dans un contexte de faible mobilité quotidienne de la main d'œuvre, de volonté de mieux la contrôler et aussi d'idées de progrès social autour de l'amélioration de la condition ouvrière, l'industriel construit rapidement un ensemble de logements, les cités ouvrières, accompagnées de commerces et de services nécessaires à la vie de la communauté ouvrière.

Cette politique paternaliste produit un paysage urbain beaucoup plus structuré et hiérarchisé que le précédent, car la ville-usine est dominée par une seule entreprise, même si d'autres entreprises industrielles, notamment des sous-traitants ou des clients, peuvent s'installer. La ville-usine s'apparente donc ici, bien plus que dans le cas précédent, à une ville d'entreprise (*company town*) dont le modèle peut systématiquement être répété un peu partout, comme l'a fait l'industriel de la chaussure tchécoslovaque Bata, créateur de plusieurs « Bataville » en Europe durant l'entre-deux-guerres. L'usine en est clairement le centre fonctionnel et tout est organisé en fonction de la production. Même si des formes de villages-usines programmés, s'apparentant à des utopies sociales, existent dès l'époque proto-industrielle (saline royale d'Arc-et-Senans, France) et durant la première révolution industrielle (New Lanark, Royaume-Uni), ce type de ville-usine s'est fortement développé durant la seconde révolution industrielle avec la forte augmentation de la taille des usines et donc du besoin de place et de main-d'œuvre. Certaines ont pu être créées durant les Trente Glorieuses, mais dans un contexte de mondialisation croissante, d'amélioration de la condition ouvrière en général, avec moins ou pas de paternalisme et une intervention plus forte des

2 Si cette usine est construite en milieu urbain, on quitte le modèle de la « ville-usine » pour se rattacher à celui de faubourg industriel évoqué plus haut (fig. 1).

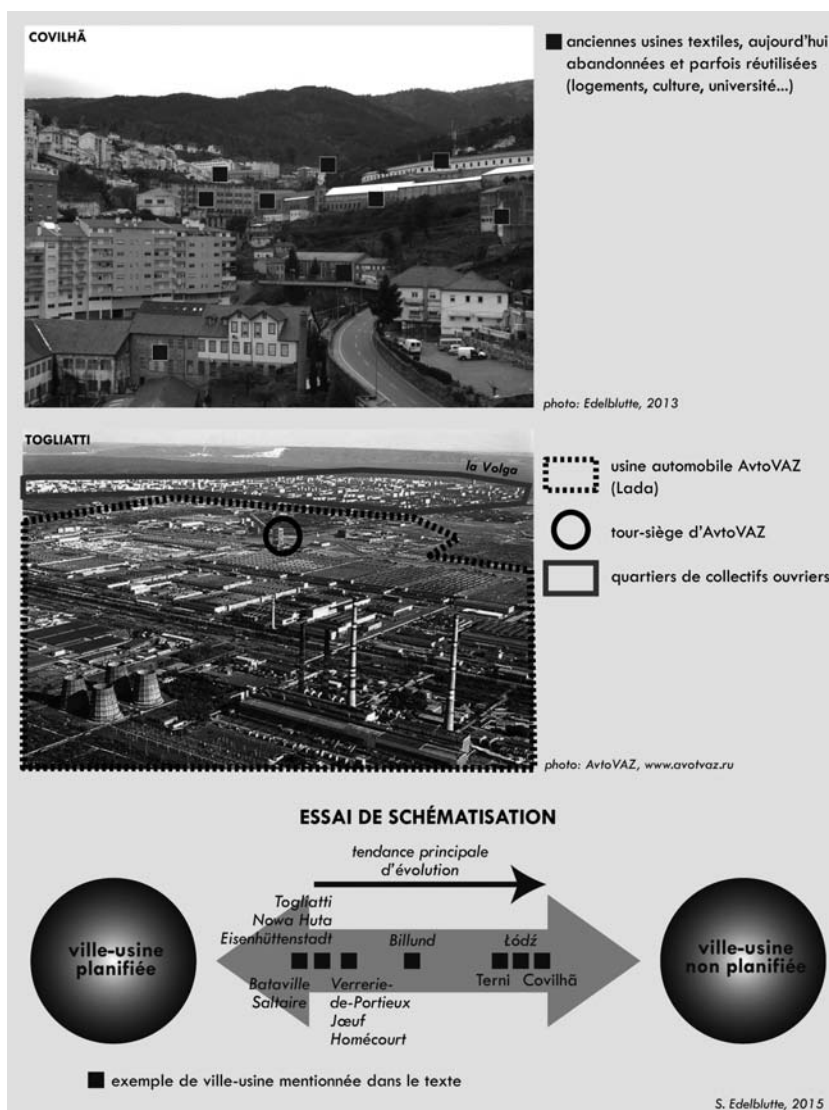


Fig. 4 Les deux types paysagers principaux des villes-usines (non planifié – Covilhã, Portugal – et planifié – Togliatti, Russie) et essai de schématisation
The two varieties of factory-town landscapes (unplanned – Covilhã, Portugal – and planned – Togliatti, Russia) and attempt at schematization

pouvoirs publics dans la construction des logements, des services ; elles sont donc intermédiaires entre le modèle « spontané » et le modèle « programmé »³.

Elles sont présentes sur tout le continent, mais particulièrement dans les régions minières, dans les grandes vallées textiles d'Europe de l'Ouest, mais aussi, sur un modèle très systématique et très répétitif, en Europe centrale et orientale ex-communiste. En effet, sous les régimes communistes et pour des raisons à la fois pratiques et idéologiques, a été développée une sorte de paternalisme d'État qui a poussé la répétition du modèle de ville-usine planifiée à son paroxysme. Des villes-usines de plusieurs centaines de milliers d'habitants, ont ainsi vu le jour autour d'usines géantes, comme Nowa Huta (Pologne) ou Eisenhüttenstadt (Allemagne) dans la sidérurgie ou Togliatti (Russie) dans l'automobile (fig. 4). L'aspect planifié a, dans ces trois cas parmi beaucoup d'autres, été renforcé par les considérations idéologiques et politiques propres aux régimes communistes.

Le modèle de la ville-usine peut donc être décliné entre deux pôles produisant des paysages toujours dominés par l'industrie, mais aux formes différentes en fonction de leur genèse (plus ou moins grande ancienneté) et de leur situation (Europe occidentale, Europe orientale...). Avec le temps, le côté planifié a tendance, en raison d'implantations industrielles nouvelles ou encore du développement de constructions non liées à l'usine et à l'entreprise originelles, à se diluer dans un paysage de moins en moins ordonné (fig. 4). Tous ces éléments agissent aussi sur le degré de patrimonialisation du paysage de la ville-usine, une fois les systèmes paternalistes et fordistes révolus.

2 Ville-usine et désindustrialisation : entre négation et redécouverte

2.1 Du patrimoine *alibi* au paysage-patrimoine

La fin des Trente Glorieuses et le début de la crise durant les années 1970-1980, dans un contexte croissant de mondialisation et donc de concurrence exacerbée à l'échelle de la planète, ont signé la fin du paternalisme avec celle des systèmes fordiste et communiste qui avaient été à l'origine des villes-usines.

De très nombreuses usines ferment et le système socio-économico-spatial qu'elles avaient créé autour d'elles s'effondre. La ville-usine est privée de son créateur, de son cœur et de son principal aménageur. Certaines usines continuent

3 Billund, au Danemark, est passée de 500 habitants dans les années 1950 à un peu plus de 6 000 en 2014. Bien qu'elle ne comporte pas de cités ouvrières et autres traces du paternalisme, sa croissance est largement due à la présence de l'entreprise Lego, développée à partir des années 1950 et c'est donc bien une ville-usine. Le paysage de cette petite ville-usine sans centre est celui d'une juxtaposition d'un ensemble largement dominant de quartiers pavillonnaires, de la très vaste usine Lego et de son non moins vaste siège social, d'un parc d'attraction (Legoland) et d'un aéroport, le tout offrant largement plus d'emplois que la population active de la ville, véritable Lego-city. D'autres exemples danois de ce genre de petites villes-usines non paternalistes, liées à un développement industriel récent (à partir des Trente Glorieuses) en milieu rural, pourraient être développés autour de Bang et Olufsen (Struer), Danfoss (Nordborg) ou encore Velux (Østbirk).

à fonctionner, mais elles se désengagent néanmoins de toutes les réalisations paternalistes, trop coûteuses. Le paysage est donc privé de son élément moteur le plus visible et, ce qui est désormais une ancienne ville-usine doit entamer une nécessaire reconversion. Celle-ci s'opère toujours selon trois phases, reconnues par les sociologues M. Grossetti *et al.* (1998) en termes de comportement de la population, et qui peuvent être étendues dans les domaines territoriaux et paysagers. La durée de chacune de ces étapes est cependant très variable en fonction du contexte local. De plus, S. Daviet, en 2006, précise que, sur un même territoire, « ces étapes ne se succèdent pas forcément dans le temps, mais tendent le plus souvent à se chevaucher, en fonction de la différenciation interne des bassins » (p. 252). Ces différences de durée et ce chevauchement produisent justement des paysages complexes qui mêlent l'industriel actif et l'industriel hérité, compliquant les actions de reconversion.

– La première phase est celle de l'incrédulité qui frappe la population après la fermeture de l'usine mère de la ville-usine. Elle ne peut accepter ce bouleversement extrêmement brutal et imagine une reprise rapide de l'activité. Au niveau territorial, cela correspond à une phase d'inaction, d'attente, préjudiciable pour les sites industriels abandonnés qui se dégradent rapidement et deviennent des friches de plus en plus difficilement gérables au fil du temps. De plus, l'entretien des logements ouvriers et des infrastructures n'est plus assuré par l'usine disparue. Tout cela a des conséquences négatives sur le paysage urbain et l'image de ce qui est désormais une ancienne ville-usine devient très négative. Elle est donc peu attractive pour de nouveaux investisseurs industriels, commerciaux ou immobiliers, au moment où elle en a justement le plus besoin.

– La deuxième phase de la reconversion identifiée par M. Grossetti *et al.* est celle du deuil, durant laquelle la population et les autorités réagissent à l'effondrement industriel. Il s'agit alors non seulement, dans l'urgence, de trouver de nouvelles activités relayant les emplois perdus par l'ancienne industrie, mais aussi de tourner la page d'un passé industriel ressenti comme aliénant (le poids du paternalisme), dégradant pour l'environnement (pollution, modification des paysages) et dont la disparition est vécue comme un échec. Ainsi, cette phase de deuil, caractérisée par l'urgence et l'incohérence des actions, est celle qui, en matière de paysage, génère le plus de destructions des éléments construits par l'industrie (usines, infrastructures et bâtiments divers y compris les cités ouvrières) qui ne sont alors absolument pas ressentis comme des marques patrimoniales, tant le passé industriel est nié, voire rejeté. Usines remplacées par des hypermarchés et des zones commerciales (ZC), rangées entières de cités ouvrières démolies pour dédensifier un habitat considéré comme obsolète, anciennes voies ferrées réutilisées pour améliorer les accès routiers, modifient alors considérablement le paysage de l'ancienne ville-usine et réduisent son caractère industriel hérité.

– La troisième phase, enfin, est, selon les sociologues, une phase d'action, pendant laquelle population et autorités mettent en œuvre des actions d'aménagement cohérentes pour réussir la transformation de l'ancienne ville-usine en ville à part entière, passant de la simple reconversion industrielle à un redéveloppement

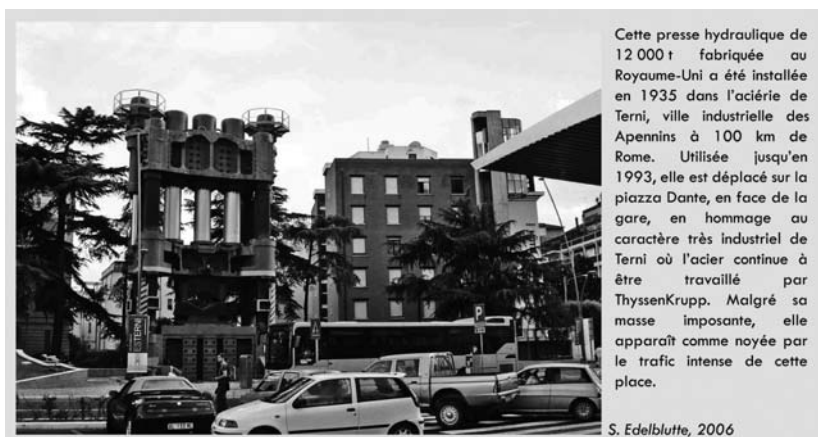
territorial plus large (Donze, 2001 ; Daviet, 2006). La hiérarchisation du tissu urbain autour de la création d'un centre-ville⁴, la structuration de ce tissu urbain par le traitement et la réutilisation des friches industrielles, l'amélioration, à une échelle élargie, de l'accès de l'ancienne ville-usine pour la mettre en relation avec les pôles d'emplois environnants (grandes villes), sont des actions fréquemment entreprises dans les anciennes villes-usines. La réussite de ces actions passe par une redécouverte du passé industriel que l'on ressent alors, une fois passée la phase de deuil caractérisée par le rejet, comme un élément clé de l'identité de l'ancienne ville-usine. Cette dernière est en effet née de l'industrie et ses marques, malgré les destructions qui ont pu parfois être fortes, restent toujours présentes dans le palimpseste paysager.

2.2 Les villes-usines européennes : une intensité patrimoniale très hétérogène

L'intensité de la préservation patrimoniale est, en règle générale, toujours plus forte dans les villes-usines que dans les faubourgs industriels de villes classiques. Cette différence est due à l'importance de l'industrie dans la genèse même de la ville-usine alors qu'elle n'était qu'une activité parmi d'autres dans la ville classique où la pression foncière est par ailleurs beaucoup plus forte, ne favorisant pas la préservation patrimoniale des vestiges industriels. La mise en patrimoine de l'industrie dans les anciens faubourgs industriels de la ville classique est cependant possible et des exemples de réussite existent, comme à Nantes (France), mais elle reste beaucoup moins essentielle que dans l'ancienne ville-usine.

Cette redécouverte du passé industriel de la ville-usine est déclinée selon de multiples formes de mise en valeur du patrimoine industriel, de la plus légère à la plus lourde en passant par toutes les formes intermédiaires possibles. Les formes les plus légères de préservation, souvent les premières effectuées s'apparentent à des « sauvegardes-alibis » réalisées « pour se donner bonne conscience ou faire une concession à l'esprit du temps » (Woronoff, 2007, p. 133). En effet, « on veut bien conserver des héritages industriels, mais en nombre limité, dans des espaces circonscrits, pour que cela ne soit pas trop coûteux et compliqué à gérer » (Veschambre, 2008, p. 174). Une cheminée de briques préservée au milieu d'une Zone Commerciale, une petite locomotive industrielle ou un wagonnet minier placés au milieu d'un rond-point, un chevalement minier isolé dans un parc, le portail d'entrée de l'ancienne usine ouvrant sur un nouvel ensemble résidentiel, sont des éléments courants de cette patrimonialisation-alibi. Relativement discrets, ils rappellent néanmoins, dans le paysage actuel, l'ancienne vocation industrielle de la ville (fig. 5). Cette patrimonialisation « alibi », fréquente dans les anciens faubourgs industriels des villes classiques, est cependant vite jugée insuffisante dans les anciennes villes-usines dont le paysage entier est né de l'industrie.

4 Auparavant le centre de la ville-usine était évidemment l'usine.



Cette presse hydraulique de 12 000 t fabriquée au Royaume-Uni a été installée en 1935 dans l'aciérie de Terni, ville industrielle des Apennins à 100 km de Rome. Utilisée jusqu'en 1993, elle est déplacée sur la piazza Dante, en face de la gare, en hommage au caractère très industriel de Terni où l'acier continue à être travaillé par ThyssenKrupp. Malgré sa masse imposante, elle apparaît comme noyée par le trafic intense de cette place.

S. Edelblutte, 2006

Fig. 5 Un exemple de patrimoine industriel alibi à Terni (Italie)
An example of industrial heritage as an alibi in Terni, Italy

Ainsi, d'autres types de préservation, plus complets, sont mis en œuvre, autour d'une gamme très variée. Les classiques et déjà anciennes réalisations de musées dans les anciennes usines sont complétées par la création de plus vastes écomusées, voire de parcs industriels paysagers mettant en scène les éléments de l'ancien site industriel (*Landschaftspark Duisburg-Nord*, Allemagne). Mieux encore, les éléments du paysage industriel (de l'usine aux cités ouvrières en passant par les annexes industrielles et les bâtiments économiques et sociaux) sont réutilisés à d'autres fins car la patrimonialisation ne signifie pas une mise sous cloche. Résidences, centres commerciaux, centres culturels divers, salles de spectacle, halles d'exposition, etc. réutilisent les anciens bâtiments construits par l'industrie et offrent de nouvelles fonctions à l'ancienne ville-usine en préservant l'héritage industriel consubstantiel de son identité. La mise en réseau de tous ces éléments, par des parcours piétonniers, cyclistes ou routiers, à l'échelle, dans ce cas, de plusieurs villes-usines (*Route der Industriekultur* dans la Ruhr, Allemagne) permet de les valoriser en tant que paysages industriels. Enfin, plus rarement, certaines anciennes villes-usines, en raison leur ancienneté, de leur homogénéité, de leur place symbolique dans l'histoire d'un pays ou d'une région, sont entièrement protégées, voire élevées au rang de patrimoine mondial par l'UNESCO en tant que paysage culturel : Crespi d'Adda (Italie), Saltaire (Royaume-Uni), etc. C'est une ultime reconnaissance du paysage industriel entier en tant que patrimoine.

Grâce à l'observation et à l'étude d'un grand nombre de cas à travers le continent européen, il est possible d'identifier cinq principaux facteurs jouant dans la grande variabilité de l'intensité de la protection patrimoniale des villes-usines. Cependant, les combinaisons et interactions complexes de ces facteurs font qu'ils jouent parfois dans le sens d'une plus grande protection, parfois dans l'autre sens, rendant impossible l'identification d'une « recette patrimoniale » infaillible applicable à toutes les villes-usines :

– Le type de ville-usine, planifiée ou non planifiée : les villes-usines planifiées, plus homogènes, plus cohérentes (Saltaire, Crespi D’Adda, Zlín, etc.), sont plus facilement mises en patrimoine dans leur ensemble que les villes-usines non planifiées, où des systèmes industriels multiples se mêlaient rendant le patrimoine industriel, bien que souvent plus ancien, moins lisible. Dans ces dernières, la patrimonialisation ponctuelle est plus fréquente (Covilhã, Terni).

– Le contexte local de la ville-usine est déterminant ; les villes-usines sont en effet rarement isolées et forment des conurbations linéaires (vallées industrielles) ou en grappe (bassins industriels). L’importante quantité de sites à reconverter retarde leur traitement et les actions de reconversion et de patrimonialisation, souvent gérées ville-usine par ville-usine, entrent donc souvent en concurrence (cas des anciennes vallées textiles vosgiennes – Edelblutte, 2003), ce qui peut réduire leur portée et leur succès. Cependant, passée la phase de deuil, la « masse » des reconversions à effectuer peut jouer dans un sens positif, rendant le travail incontournable et autorisant des réflexions patrimoniales globales, à l’échelle du paysage et non plus à celle des sites seuls (Ruhr, ancien Bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, etc.).

– La situation de l’ancienne ville-usine à l’échelle régionale joue un rôle majeur dans sa patrimonialisation. Une ancienne ville-usine enclavée loin de toute grande ville et de tout grand axe de circulation attire peu d’investissements et sa population décroît. Elle manque ainsi de moyens pour avancer sa reconversion et donc réfléchir à des actions de patrimonialisation. Cependant, le manque de moyens, même s’il va de pair avec un manque d’entretien, fige le patrimoine industriel et évite les destructions (cas de nombreuses anciennes villes-usines du Massif Central). Inversement, une ancienne ville-usine située à proximité d’axes majeurs et de grandes villes pourvoyeuses d’emplois, peut attirer investisseurs économiques et immobiliers et dispose ainsi de plus de moyens pour intégrer un volet patrimonial à sa reconversion. Cette mise en patrimoine est un enjeu particulièrement fort dans ce genre de ville-usine, car la pression foncière (et donc les risques de destruction) y est forte et préserver son identité industrielle héritée est un moyen de se démarquer des villes voisines avec lesquelles elle est en concurrence (cas de Thaon-les-Vosges – Edelblutte, 2014).

– La situation de la ville-usine à l’échelle européenne est essentielle pour comprendre les différentes politiques patrimoniales à l’échelle de l’ancienne ville-usine. Ainsi, les États d’Europe du Nord-Ouest (Royaume-Uni, Benelux, Allemagne), dans lesquels ont débuté les révolutions industrielles, sont plus avancés en matière de reconversion et de mise en patrimoine des héritages industriels et notamment des villes-usines. La prise de conscience de l’importance de ces héritages dans la construction de l’identité locale est reconnue et la phase d’action de la reconversion largement atteinte (Faull, 2014). Le Royaume-Uni, pays de naissance de l’industrie dès le XVIII^e siècle, associe l’industrie à son apogée économique et politique ; les paysages industriels, et en particulier celui de la ville-usine, y sont donc largement reconnus et valorisés dès les années 1980. La Belgique, les Pays-Bas, l’Allemagne et la Suède où l’histoire minière

et industrielle est particulièrement profonde, ont très vite suivi dans ce domaine. Ainsi, des villes-usines, voire des paysages industriels plus vastes, y sont préservés, voire inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO. Les pays latins (France, Italie, Espagne...) sont touchés par ce mouvement un peu plus tard, à travers leurs régions anciennement industrialisées où la patrimonialisation de l'industrie a largement dépassé le stade de l'alibi. Ainsi, une des dernières inscriptions au patrimoine mondial de l'UNESCO (2012) est celle du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, territoire français de plusieurs dizaines de km² intégrant plusieurs villes-usines et villes minières et classé au titre de « paysage culturel évolutif »⁵. L'Europe centrale, où l'histoire industrielle peut être très ancienne, dans certaines régions (Silésie en Pologne, République Tchèque, Slovaquie, etc.) entame la patrimonialisation de l'industrie après la fin du communisme, avec une différence flagrante entre les héritages industriels pré-communistes valorisés et les héritages communistes encore négligés. Ainsi, en Pologne, la *Manufaktura* de Łódź, ancien complexe textile du XIX^e, a été magnifiquement réhabilitée en espace commercial et culturel alors que l'ancienne ville-usine sidérurgique de Nowa Huta, au paysage pourtant très cohérent et très représentatif de l'urbanisme de l'époque stalinienne, souffre de son origine communiste et de la concurrence de la vieille ville médiévale de Cracovie, rattachée à une période plus valorisée de l'histoire polonaise. Plus à l'Est enfin, en Russie post-communiste, de très nombreuses villes-usines sont maintenues en fonction malgré les difficultés économiques et pour des raisons de paix sociale, soutenues difficilement par le gouvernement central et les autorités locales (Jégo, 2009). D'autres, dans des localisations extrêmes (Grand Nord) ont d'ores et déjà été abandonnées et offrent un paysage de ville-fantôme. La patrimonialisation de l'industrie peut être connue dans les grandes villes (Moscou et Saint-Pétersbourg) ou surtout dans l'Oural à l'histoire industrielle très ancienne⁶, mais elle n'y est encore globalement que très ponctuelle (Alekseeva, 2015).

– Le dernier facteur influant sur la mise en patrimoine des paysages de la ville-usine est le jeu des acteurs. Il influe sur la durée des phases de la reconversion qui varie beaucoup d'une ville-usine à l'autre, autour de tensions pouvant parfois bloquer la ville-usine dans la phase de deuil, voire dans la phase d'attente.

5 L'expression, traduction de *organically evolved landscape*, est celle utilisée par l'UNESCO. Elle évoque un paysage vivant et donc non figé qui se rapproche peut-être plus d'un « bien commun » que d'un patrimoine à proprement parler (cf. conclusion).

6 La charte du TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), l'organisme qui fédère les associations nationales se préoccupant du patrimoine industriel, a été signée en 2003 à Nijni Taguil, une très ancienne ville-usine métallurgique de l'Oural en Russie.

3 Le jeu des acteurs dans la patrimonialisation : entre tensions et blocages

Les tensions peuvent être de plusieurs natures – politiques, économiques, sociales – et confrontent des acteurs publics et privés, dont les rôles ne sont pas forcément distribués d’avance entre les opposants et les partisans de la patrimonialisation. Les tensions s’observent presque systématiquement à différentes échelles et différents degrés d’intensité, et touchent généralement à la question du type de conservation ou à celle des coûts. Elles entraînent des processus souvent longs et sensibles pouvant conduire à des blocages. Durant la période de tension, voire de blocage, le paysage conserve une marque industrielle héritée, mais qui peut se dégrader jusqu’à ce qu’une solution, souvent médiane (on ne conserve qu’une partie de l’héritage, souvent la plus spectaculaire) soit trouvée, autour de conservations qui dépassent le stade du simple alibi patrimonial. Trois exemples de la variété de ces dynamiques patrimoniales touchant au paysage industriel sont développés ci-dessous, en France, en Allemagne et au Luxembourg.

3.1 *Des acteurs publics et privés engagés dans des processus longs et coûteux*

En Lorraine (France), le cas extrême de la table rase, majoritairement pratiquée, illustre déjà les divergences de vues. La politique de table rase peut être menée ou souhaitée par différents acteurs selon le contexte et selon le moment : par la société industrielle propriétaire des installations ou par les citoyens et/ou les pouvoirs publics locaux dans une réaction « à chaud ». D’une manière générale, il apparaît que la population se divise en deux ensembles : une part souvent constituée en associations d’anciens ouvriers qui portent un projet de valorisation du patrimoine et une autre part qui souhaite rapidement tourner la page en faisant table rase au cours de la phase du deuil évoquée plus haut.

À Longwy (nord de la Lorraine), c’est la société Unimétal qui, à l’inverse des associations et des pouvoirs publics, s’est opposée à la valorisation patrimoniale du site sidérurgique de Senelle, les deux derniers hauts-fourneaux ayant été dynamités en 1991 (Raggi, 2012, p. 53). Plus à l’est, dans le secteur de Villerupt – Audun-le-Tiche, les installations les plus emblématiques avaient déjà été rayées du paysage à la fin des années 1970. Les exemples peuvent être multipliés : Pompey, Jœuf et d’autres sites emblématiques de la sidérurgie lorraine ont connu le même sort. C’est dans ce contexte qu’émerge le cas de l’usine d’Uckange et de son haut-fourneau U4, dans la vallée de la Fensch. Le travail de valorisation accompli autour de ce site a été initié dès sa fermeture définitive en 1991, avec la mobilisation d’acteurs politiques locaux pour préserver ce témoin rare, en constituant un dossier d’inscription de l’usine à l’Inventaire supplémentaire

des monuments historiques (ISMH)⁷. Toutefois, si cette première étape s'est rapidement enclenchée, les suivantes tardent et s'étirent sur plus de 15 ans avant l'ouverture du site au public (octobre 2007). Soutenues par d'anciens sidérurgistes constitués en association (Mémoire Culturelle et Industrielle de Lorraine – MÉCILOR), les études se succèdent et appuient l'intérêt d'une mise en patrimoine, mais le premier classement obtenu en 1995 est annulé en 2000 à la demande du propriétaire, Bail-Industrie (une filiale du groupe Usinor), profitant d'un vice de procédure. Le temps nécessaire à la réinscription de l'usine à l'ISMH (2001) aurait pu suffire à la démolition du monument, ce qui a suscité l'inquiétude des partisans du projet de valorisation culturelle, lesquels auraient alors été impuissants.

Plusieurs raisons peuvent expliquer l'impatience du propriétaire d'un site industriel inactif à se débarrasser d'une telle installation, à commencer par le fait qu'il est tenu d'en assurer la sécurisation et le gardiennage : l'attente de la reprise du site peut donc s'avérer trop contraignante et coûteuse. À Uckange, comme dans une majorité des cas similaires, la société Bail-Industrie a proposé la cession du site pour un franc symbolique à la structure prenant en charge le projet de mise en patrimoine, mais elle a dû attendre 2005 pour que la Communauté d'Agglomération du Val de Fensch en fasse l'acquisition. Cette longue attente met par ailleurs en lumière la difficulté à voir émerger un repreneur officiel, lequel se retrouve ensuite tributaire de cofinancements parfois longs à recevoir.

Le projet global préserve et valorise le haut-fourneau U4, en en faisant un nouveau site à la fois emblématique et convivial, et en le réintégrant progressivement dans le tissu urbain de la vallée. La mise en lumière du haut-fourneau, effectuée par le plasticien Claude Lévêque, a constitué un levier artistique fort, particulièrement fédérateur pour la population. Cette valorisation offre d'ailleurs un autre enseignement : celui d'une réalisation qui fait aujourd'hui la fierté de la population locale, ce qui n'était pas le cas au départ avec 36,8 % d'opinion favorable lors de son inauguration en 2007 contre 74,2 % en 2009 (www.agglomervaldefensch.fr). Il apparaît en effet que, dans un contexte social difficile, une large partie de la population juge inopportun le choix d'engager des dépenses en faveur du patrimoine industriel, au lieu de mettre l'accent sur des mesures sociales. Le sentiment de fierté suscité par une réappropriation réussie du patrimoine peut cependant parvenir à retourner l'opinion.

Si les coûts d'une mise en patrimoine peuvent choquer, ils peuvent également bloquer certains processus, à l'image de la mise en vente des hauts-fourneaux du site de Phoenix au sud de Dortmund (Rhénanie-du-Nord – Westphalie, Allemagne).

Les installations sidérurgiques se déployaient sur deux sites voisins, Phoenix Ouest, où fonctionnaient notamment les hauts-fourneaux, et Phoenix Est, où se situait l'aciérie. Suite au choix de préférer et de renforcer son implantation à

7 Première étape de la protection d'un site patrimonial en France. Il s'agit en l'occurrence plus d'une reconnaissance que d'une véritable protection. Pour cela, le site doit être classé Monument Historique.

Duisbourg, le propriétaire Thyssen-Krupp a décidé de fermer la filière fonte en 1998 et de stopper l'aciérie à oxygène en avril 2001. L'arrêt de la production de fer et d'acier a ainsi donné naissance aux deux friches de *Phoenix West* et *Phoenix Ost*. Idéalement situées à 5 km du centre de Dortmund, ces deux friches ont représenté une opportunité de profiter de vastes surfaces libérées au sein du tissu urbain et par conséquent d'y réaliser un projet urbain mixte, avec notamment un pôle de compétitivité technologique (Phoenix Ouest) et la création de zones résidentielles autour d'un lac artificiel (Phoenix Est).

Les hauts-fourneaux 5 et 6, datant de 1968 et 1973, ont été maintenus sur le site contrairement au numéro 3, plus moderne, qui a été démonté et remonté en Chine. Après leur arrêt, Thyssen-Krupp a débuté leur démantèlement, laissant des séquelles importantes sur leur structure, notamment celle du haut-fourneau 6 qui a quasiment été réduit à sa seule tour carrée (fig. 6). En 2000, lors de leur acquisition par le Land (LEG Stadtentwicklung, actuel NRW Urban), il a été décidé de stopper leur démolition et d'étudier leur maintien sur le site, en tant que levier essentiel pour la réussite du projet de redéveloppement global. Les hauts-fourneaux constituent en effet un *Landmark* identitaire, un repère visuel, historique et facilement identifiable. Étant donné la complexité et l'important volume des installations, les exigences de sécurité ont représenté une condition *sine qua non* pour leur réappropriation. L'objectif prioritaire pour l'ensemble du site des hauts-fourneaux a donc été de sauvegarder sa valeur identitaire tout en permettant une reconversion appropriée et durable. La commune de Dortmund n'étant toutefois pas en mesure d'assumer financièrement la préservation, l'entretien et la requalification de ces édifices, il a été décidé de les mettre en vente, en délimitant l'espace à préserver et en réglementant les types de constructions valables pour la transformation et la réutilisation du site.

Grâce à des subventions du Land et à des Fonds européens de développement régional (FEDER), les hauts-fourneaux ont pu être nettoyés, sécurisés et ainsi préparés à leur mise en vente par *NRW Urban*. Tous les matériaux suspects (pollués, corrodés, susceptibles de s'effondrer...) ont ainsi été décontaminés, sécurisés ou supprimés. Il a fallu établir des voies d'accès et sécuriser les secteurs potentiellement réutilisables.

Le concept de mise en vente élaboré concerne les hauts-fourneaux et leurs annexes, il autorise l'implantation de nouvelles activités à condition qu'elles soient adaptées à la configuration et au respect de l'héritage industriel. L'investisseur a donc l'obligation de s'engager à assurer la préservation et l'entretien de ces édifices industriels à vocation monumentale. Aucune société publique ou mixte n'a souhaité les acheter, obligeant la société *NRW Urban* à trouver un acheteur privé. Un appel d'offres à l'échelle de l'Europe a été lancé, précisant les conditions de compatibilité indispensables, mais aucun promoteur ou investisseur ne s'est manifesté, doutant certainement de la rentabilité du projet, c'est pourquoi d'autres mesures préalables à la mise en vente ont été entreprises pour encourager

des investissements privés, notamment la réalisation d'un itinéraire d'information sécurisé dans le haut-fourneau n° 5 et l'aménagement d'une plate-forme d'observation à son sommet.

Des accès à des secteurs inédits et spectaculaires ont été créés et des événements temporaires, tels que des mises en lumière, ont également été organisés.



Fig. 6 Les hauts-fourneaux 5 et 6 du site de Phoenix à Dortmund (Allemagne) : une mise en patrimoine inachevée, dans l'attente d'un repreneur privé

Blast furnaces 5 and 6 at the Phoenix site in Dortmund (Germany): an uncompleted heritage project, pending a private investor

Bien que le nombre et l'intérêt des visiteurs et des investisseurs soient des indicateurs positifs, les hauts-fourneaux n'ont pas trouvé d'acquéreurs. La difficulté réside dans la mise en compatibilité des intérêts privés et publics, c'est-à-dire le respect des règles de protection et l'accueil de nouveaux usages, sans oublier leur financement à long terme.

Ainsi, l'exemple de la mise en patrimoine des hauts-fourneaux de Phoenix révèle parfaitement la durée et les coûts importants qu'impliquent des processus de valorisation de tels monuments phares du paysage industriel. Le processus est ici paralysé par l'absence de repreneur prêt à prendre en charge les contraintes et les frais de préservation et d'entretien, figeant le paysage industriel hérité dans un entre-deux lourd d'incertitudes.

3.2 Les tensions liées au type de mise en patrimoine : le cas des deux derniers hauts-fourneaux luxembourgeois à Belval

Du fait de l'importance de l'industrie sidérurgique et minière dans l'histoire du Luxembourg, la prise de conscience du patrimoine lié à cette activité emblématique du pays trouve ses racines dès la crise des années 1970. Si ce contexte n'empêche certes pas de nombreuses destructions – pour permettre la poursuite d'autres activités ou pour « nettoyer » et sécuriser certaines friches –, il fournit un contexte favorable et un cadre légal pour la réflexion sur l'avenir des hauts-fourneaux de Belval, les derniers encore debout au Luxembourg. Ceci dit, bien que les députés luxembourgeois expriment leur souhait de maintenir un haut-fourneau à Belval avant même l'arrêt en 1997 de l'ultime haut-fourneau encore actif (le C), ce dernier est démonté et transféré en Chine et ce sont les hauts-fourneaux A et B, plus vétustes, qui demeurent sur le site. Le groupe sidérurgique Acières Réunies de Burbach-Eich-Dudelange (ARBED) a donc d'abord considéré la valeur commerciale de ses hauts-fourneaux avant de faire don aux Luxembourgeois du haut-fourneau A et d'inclure le B (ne lui trouvant pas d'acquéreur) dans la vente de la friche de Belval-Ouest à l'État.

Le 18 juillet 2000, les deux hauts-fourneaux, ainsi que leurs installations annexes, sont inscrits à l'Inventaire Supplémentaire des Sites et Monuments Nationaux. Dès lors, tandis que plusieurs éléments patrimoniaux moins emblématiques sont démolis en désaccord avec le service des Sites et Monuments (Lorang, 2005), s'ouvre la question autrement plus sensible du mode de conservation et de valorisation des hauts-fourneaux : faut-il les laisser à l'état de ruines, réaliser un parc, les valoriser au sein d'un musée, ne garder que leur silhouette... ? Deux principaux points de vue s'opposent : les partisans d'une conservation totale, la plus fidèle possible à l'ancienne structure fonctionnelle, et les partisans d'une conservation dépouillée de certaines parties jugées superflues. Le Fonds Belval, établissement public institué le 25 juillet 2002 dans la perspective de réaliser les investissements de l'État à Belval, établit donc trois scénarios possibles :

- un premier scénario proposant de ne conserver que les éléments majeurs des installations de manière à en maintenir la silhouette ;
- un deuxième scénario ayant une vocation muséale et préconisant donc une conservation (presque) intégrale des installations ;
- un troisième scénario proposant un compromis entre les deux précédents, en ne conservant que la silhouette du haut-fourneau B, mais en maintenant les principaux éléments du haut-fourneau A dans la perspective de fournir un témoin suffisamment documenté de l'ancien processus de production.

Guidé principalement par des contingences financières⁸, le gouvernement luxembourgeois choisit cette troisième option de compromis, mais cette décision se heurte à une contestation. Différents articles et communiqués tentent de

8 Les coûts estimés pour la réalisation et l'entretien (sur 30 années) du scénario 3 ayant été estimés à 50,5 millions d'euros contre 82,5 millions pour le scénario 2 (Magazine, Périodique du Fonds Belval, 2006, p. 35-37).

mobiliser l'opinion et appellent le gouvernement à « *ne pas commettre l'irréparable* » (Knebel, Scuto, 2010, p. 362). Différents acteurs se rassemblent au sein d'une association appelée « l'Amicale des hauts-fourneaux A et B » et réfutent, entre autres, les arguments financiers avancés par le Fonds Belval. En 2006, trois mois après la publication du « Concept de conservation des hauts-fourneaux de Belval », l'Amicale des hauts-fourneaux A et B rédige un « inventaire des éléments à conserver lors de la restauration des hauts-fourneaux A et B » dans lequel elle réclame une conservation totale des éléments composant les deux hauts-fourneaux et regrette que « *trop de choses importantes* » aient déjà disparu (p. 2).

Au total, l'engagement des partisans d'une conservation intégrale n'a fait que faiblement infléchir le choix du gouvernement, qui a maintenu sa position sur le scénario 3, tout en conservant quelques éléments supplémentaires tels que des conduites de gaz et d'air (Knebel, Scuto, 2010, p. 363).

Conclusion

En Europe, les villes-usines, qu'elles aient été constituées de façon ordonnée ou non par l'industrie, portent encore les marques de cette fonction créatrice et par conséquent indissociable de l'identité de leur population. Toutefois, la mise en patrimoine de leurs éléments industriels, loin de s'être imposée comme une évidence, a longtemps été négligée, voire considérée comme inenvisageable et impossible. Par ailleurs, l'observation de leur genèse, de leur configuration et de leur situation à plusieurs échelles, nous a permis de mettre en lumière des nuances sur le degré et l'intensité de patrimonialisation du paysage de la ville-usine. Enfin, des tensions apparaissent de façon quasi systématique : quel patrimoine préserver ? Comment envisager la mise en patrimoine sans altérer la valeur identitaire et culturelle ? Et sur quels financements s'appuyer ? Ces questions mobilisent une population parfois divisée (bien que de plus en plus favorable à la préservation d'un patrimoine industriel), et des acteurs territoriaux publics et parfois privés, convaincus de la valeur fédératrice et/ou foncière de ce patrimoine, mais qui se heurtent à d'importantes contraintes techniques et financières.

Au-delà de ces questionnements, apparaît l'enjeu de la transmission d'un paysage hérité, celui des anciennes villes-usines, qui n'a jamais été figé ; un paysage en construction permanente à partir d'éléments hérités mais aussi des nécessités du présent, avec l'émergence de nouvelles activités, de nouvelles organisations territoriales, avec le développement de nouveaux cycles et l'intégration à de nouveaux systèmes socio-économiques. Ainsi A. Sgard propose-t-elle, pour tenir compte de cette évolutivité permanente du paysage, de l'envisager en tant que « bien commun » plutôt qu'en qualité de patrimoine à proprement parler. « Ériger un paysage en bien commun ne signifie pas que ce paysage est « beau », selon des critères hérités de l'histoire de l'art, qu'il doit être muséifié et conservé tel quel, cela indique que le lien [entre la population et le paysage] est fort » (Sgard, 2010,

p. 10). Cette conception est particulièrement adaptée à un paysage industriel, encore trop souvent perçu négativement et pour lequel tout est allé plus vite, de la genèse au déclin, que pour le paysage agri-rural par exemple.

Université de Lorraine
Campus Lettres
23, boulevard Albert 1^{er}
54000 Nancy
lucas.delbiondo@gmail.com

Université de Lorraine
Campus Lettres
23, boulevard Albert 1^{er}
54000 Nancy
simon.edelblutte@univ-lorraine.fr

Bibliographie

- Al, S. – éd. (2012), *Factory-towns in South China : an illustrated guidebook*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 216 p.
- Alekseeva, E. (2015), *Role of the main actors of the Urals metallurgical industry in the preservation of its heritage*, Communication orale au XVI^e congrès du TICCIH, Lille, 6 septembre 2015.
- Amicale des hauts-fourneaux A et B (2006), *Inventaire des éléments à conserver lors de la restauration des hauts-fourneaux A et B*, Luxembourg, 64 p.
- Benko, G. (2008), « La géographie économique : un siècle d'histoire », *Annales de Géographie*, n° 664, p. 23-49.
- Bruyelle, P. ET Dézert, B. (1983), « Les relations entre la ville et l'industrie : formes anciennes et formes nouvelles », *Hommes et Terres du Nord*, n° 1, 1983, p. 19-23.
- Béguin, F. (1995), *Le paysage*, Paris, Flammarion, 123 p.
- Berque, A. (1995), *Les raisons du paysage : de la Chine antique aux environnements de synthèse*, Paris, Hazan, 190 p.
- Bertrand, G. (1968), « Paysage et géographie physique globale. Esquisse méthodologique », *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, t. 39, n° 3, p. 249-272.
- Brunet, R., Ferras, B. et Théry, H. (1992), *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Montpellier et Paris, Reclus et La Documentation Française, 518 p.
- Chevallier, R. (1976), « Le paysage, palimpseste de l'histoire », *Mélanges de la Casa de Velásquez*, XII, p. 503-510.
- Claval, P. (2010), *De la Terre aux Hommes ; la géographie comme vision du monde*, Paris, Armand Colin, 413 p.
- Daviet, S. (2006), L'évolution du concept de reconversion : de la substitution des activités au redéveloppement des territoires, In Daumalin X., Daviet S. et Mioche Ph. – dir., *Territoires européens du charbon, des origines aux reconversions*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2006, p. 243-255.
- Del Biondo, L. (2014), *Les stratégies de recomposition urbaine soutenable des anciens territoires industrialo-urbains*, Thèse de doctorat, Université de Lorraine, 425 p.
- De Roux, E. (2000), « Le haut-fourneau d'Uckange menacé de destruction », *Le Monde*, 19 décembre 2000.

- Deshaies, M. (2005), *Exploitation minière et paysages*, Habilitation à Diriger des Recherches, Université Nancy2, 481 p.
- Donze, J. (2001), « L'Argentière-la-Bessée, de la reconversion au redéveloppement », *Hommes et Terres du Nord*, n° 1, p. 39-45.
- Doyen, J.-P. (1983), « Les villes-usines de la moyenne Moselle », *Annales de la Société d'Émulation des Vosges*, p. 52-71.
- Edelblutte, S. (2003), « Géohistoire des paysages industriels d'une vallée vosgienne. L'exemple de la haute vallée de la Moselotte à La Bresse », *Revue Géographique de l'Est*, t. XLIII, n° 3, p. 94-108.
- Edelblutte, S. (2010a), *Paysages et territoires de l'industrie en Europe : héritages et nouveaux*, Paris, Ellipses, 272 p.
- Edelblutte, S. (2010b), « La reconversion des anciennes villes-usines européennes ou la question de la survie urbaine », *Géographies – Bulletin de l'Association de Géographes Français*, n° 3, p. 353-367.
- Edelblutte, S. (2015), « Reconversion industrielle ou redéveloppement territorial ? L'exemple de Thaon-les-Vosges, ancienne ville-usine textile lorraine », *Géococonfluences*, 2014, mis en ligne le 2 décembre 2014.
- <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/la-france-des-territoires-en-mutation/articles-scientifiques/reconversion-industrielle-ou-redeveloppement-territorial-lexemple-de-thaon-les-vosges-ancienne-ville-usine-textile-lorraine>
- Faull, M. L. (2014), « The conservation of the industrial heritage in England : from ruins to landscapes », In Preite M. – éd, *Towards a European heritage of industry*, Arcidosso, Edizioni Effigi, p. 161-173.
- Fontaine, M. (2009), Paysage et rapport au territoire minier : un point aveugle pour la recherche ?, In Dubuc A. – dir., *Les paysages de la mine, un patrimoine contesté ?*, Lewarde, Éditions Centre Historique Minier du Nord-Pas-de-Calais, p. 130-135.
- Grossetti, M., Beslay, Ch., Daynac, M., Guillaume, R., Salles, D. et Tautelle, F. (1998), *La construction des politiques locales. Reversions industrielles et systèmes locaux d'action publique*, Paris, L'Harmattan, 224 p.
- Guermond, Y. (2006), « L'identité territoriale : l'ambiguïté d'un concept géographique », *L'Espace géographique*, tome 35, p. 291-297
- Hoskins, W.G. (1955), *The making of the English landscape*, Leicester, Hodder and Stoughton, 240 p.
- Jalabert, G. et Gregoris, M. (1987), « Turin : de la ville-usine à la technopole », *Annales de Géographie*, 538, p. 680-704.
- Jégo, M. (2009), « En Russie, des centaines de villes vont disparaître, victimes de la mono-industrie », *Le Monde*, 11-12 octobre 2009.
- Knebler, C. et Scuto, D. (2010), *Belval passé, présent et avenir d'un site luxembourgeois exceptionnel (1911-2011)*, UNI, Agora, Esch-sur-Alzette, Le Phare, 432 p.
- Lorang, A. (2005), « De la Métropole du Fer à la Cité des Sciences », in *100 Joer Esch : 1906-2006*, Ville d'Esch-sur-Alzette, Binsfeld, 480 p.
- Lorang, A. (2010), « Le Centre national de la Culture industrielle et du Travail du Luxembourg », *La Lettre de l'OCIM*, p. 19-26
- Le Fonds Belval (2006), *Magazine Belval*, Périodique, n° 3.
- Le Fonds Belval (2005), *Magazine Belval*, Périodique, n° 3.
- Luxembourg, C. (2014), *Métamorphoses des villes industrielles : vivre la ville désindustrialisée*, Paris, L'Harmattan, coll. Itinéraires géographiques, 178 p.
- Pinchemel, P. et Pinchemel, G. (1992), *La face de la Terre, éléments de géographie*, 2^e édition, Paris, Armand Colin, 519 p.
- Pitte, J.-R. (1983, rééd. 2001), *Histoire du paysage français*, Paris, Tallandier, 444 p.

- Raggi, P. (2012), « Les traces de la présence industrielle dans l'urbanisme en Lorraine », *Annales de l'Est*, n° 1, 2012, p. 51-68.
- Radach, R. et Winterling, C. (2010), « Heritage for sale : how much conservation does a monument need ? Preserving the blast furnace plant Phoenix West in Dortmund, Germany », *Ricerche Storiche*, Rivista quadrimestale di storia, n° 3, p. 613-629.
- Sanguin, A. (1981), « La géographie humaniste ou l'approche phénoménologique des lieux, des paysages et des espaces », *Annales de Géographie*, 90, 501, p. 560-587.
- Sgard, A. (2010) « Le paysage dans l'action publique : du patrimoine au bien commun », *Développement durable et territoires*, Vol. 1, n° 2, <http://developpementdurable.revues.org/8565>.
- Stadt Dortmund Projekt Ruhr gmbh (2001), *Zukunftsstandort Phoenix, Dortmund*, Dortmund.
- Stadt Dortmund Wirtschaftsförderung (2011), *Standort. Das Dortmunder Wirtschaftsmagazin*, Dortmund, n° 2, 31 p.
- Vergnolle-Mainar, Ch. (2007), Géosystème, *Hypergé*, Encyclopédie électronique, <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article404#>.
- Veschambre, V. (2008), *Traces et mémoires urbaines – Enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 315 p.
- Vidal de la Blache, P. (1903, rééd. 1994), *Tableau de la géographie de la France*, Paris, La Table Ronde, 560 p.
- Woronoff D. (2007), « Quel bilan pour une nouvelle discipline ? », *Historiens et Géographes*, n° 398, p. 132-136.