

--> See the **erratum** for this article

La mise en itinéraires touristiques des sites ferrifères du vieux bassin industriel

Édith Fagnoni

Volume 22, Number 2, Summer 2003

Les Routes à thèmes

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1071592ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1071592ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (print)

1923-2705 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Fagnoni, É. (2003). La mise en itinéraires touristiques des sites ferrifères du vieux bassin industriel. *Téoros*, 22(2), 22–27. <https://doi.org/10.7202/1071592ar>



La mise en itinéraires touristiques des sites ferrifères du vieux bassin industriel

Édith Fagnoni

Avec la désindustrialisation, l'image de la mine et de l'usine s'est souvent trouvée rejetée et l'on a pu observer un phénomène de dépatrimonialisation. Il s'agissait de se couper de l'image d'une mine, d'une usine et d'une région en crise. Aujourd'hui, face aux vestiges dynamités, il semble que chaque commune souhaite conserver ce qui lui reste de ce passé prestigieux. L'objectif est de lutter contre l'anéantissement de la mémoire collective. De la rupture à l'intégration récente du passé, les friches industrielles tendent à devenir objet de patrimonialisation, car porteuses d'histoire. Les mêmes questions se posent dans l'ensemble des vieilles régions industrielles. La Lorraine ne se présente donc pas comme un cas isolé et ces régions semblent aujourd'hui tirer parti de la réflexion générale sur le tourisme culturel à vocation industrielle. Toutefois, dans un contexte économique et social difficile, une telle démarche est encore confuse. L'enjeu des friches est à la mesure de ce que fut la densité des présences industrielles. La patrimonialisation des lieux pose la double question de la réappropriation des espaces par les populations et de l'articulation entre «mémoire» et «projet» de territoire.

Si l'articulation entre les deux concepts est encore difficile à corréler et situe la Lorraine au début d'un processus d'émergence du tourisme industriel, elle souligne la prise en compte de la dimension éthique dans les politiques de reconversion. La valorisation du patrimoine

industriel permet de mieux aborder le développement futur et d'établir des liens, par le biais des enjeux touristiques, avec la culture industrielle. Si les paysages comme les hommes gardent la mémoire, les initiatives demeurent cependant très ponctuelles, isolées. Le développement du tourisme industriel doit entraîner une politique davantage globale : ne pas se limiter à la conservation d'un lieu, mais saisir les enjeux culturels du tourisme industriel. La création d'une route touristique apparaît de fait comme un élément de reconnaissance et de valorisation territoriale, touristique, culturelle et sociale.

Grandeur et décroissance industrielle: le poids des déterminants

La Lorraine septentrionale est un territoire né de l'industrie. En effet, la Lorraine était naguère considérée, avec le Nord, comme un des deux bastions de la grande industrie lourde en France et elle fait désormais figure de région frappée par la crise économique. Par la rapidité de son expansion, la région de la Lorraine faisait figure, dans la première partie du XX^e siècle, de «Texas» français et les formules ont fleuri pour célébrer le dynamisme de cette croissance industrielle: la Lorraine avait, disait-on, «une cheminée d'usine pour cent habitants». Cette prospérité intense conduit la Lorraine à participer de 1945 à 1960 au formidable effort de reconstruction de l'économie française. Au cours de cette période, la production de minerai de fer quadruple, celle de la fonte triple, celle du charbon double; puis, de 1960 à 1974,

la Lorraine va contribuer à prolonger cette croissance auto-entretenu que connaît alors la France à un rythme élevé – 6% par an –, le deuxième taux de croissance après le Japon.

Le mouvement général de l'expansion masque cependant les faiblesses de l'économie régionale. Déjà, à partir de 1960-1965, la sidérurgie lorraine doit affronter la concurrence de la sidérurgie sur l'eau de Dunkerque et de Fos. En 1968, elle vit la crise charbonnière avec la fermeture des sièges miniers, mais, en dépit de certains incidents de parcours, l'euphorie persiste. Les plans de restructuration de la sidérurgie s'accumulent sans qu'aucun ne s'attaque aux problèmes essentiels. Mieux, en 1973, la sidérurgie lorraine réembauche, mais deux ans plus tard éclate la crise mondiale de l'acier qui aura des répercussions catastrophiques sur la région. En effet, la conjonction de deux éléments – la fragilité du tissu industriel et la reconversion industrielle manquée – entraîne alors l'économie lorraine vers la désindustrialisation et sa multitude de conséquences.

Le cas lorrain montre l'exceptionnelle vulnérabilité du tissu industriel régional à une crise nationale ou internationale, cela en raison du particularisme de ses structures. L'économie régionale repose fondamentalement sur des industries traditionnelles (fer, charbon, textile) qui conditionnent 45% des emplois. À l'inverse des régions du sud-ouest, spécialisées dans les industries de pointe (aéronautique, informatique), ou encore de la région Rhône-Alpes, qui possède une très grande métropole et une forte



diversification, et même du nord, où grandit le poids du secteur automobile, la Lorraine subit de plein fouet le choc de la crise mondiale. Ses industries anciennes y connaissent une forte décadence, à la différence des espaces où les industries nouvelles existent déjà. De plus, une implantation géographique particulière – en forme de bassin – fait que chaque sous-région constituant l'ensemble lorrain vit au rythme d'une mono-industrie, laquelle commande l'emploi et l'organisation de vie (textile dans les Vosges, mines de fer à Briey, houillères à Forbach...). Implantées à l'origine au fond des vallées en milieu rural, les usines ont rapidement transformé le site en vaste ensemble urbain fortement densifié autour de plusieurs pôles (ex : Longwy, Villerupt, Thionville, Auboué, Jœuf, Homécourt...). Unités de production, habitat, commerces, équipements intimement mêlés constituent l'image typique de la Lorraine industrielle et en particulier sidérurgique.

La situation se complique encore avec les emplois induits : la sidérurgie qui, avant les derniers licenciements, occupait un emploi sur quatre, constitue un véritable support des activités complémentaires, notamment tertiaires. De même qu'il y a un multiplicateur d'emplois, il y a donc aussi un multiplicateur de sous-emplois. On peut dire que la Lorraine a besoin d'un plan sur mesure ; une réduction de la production sidérurgique y entraîne une réaction en chaîne dans les mines de fer, les cokeries, les HBL (Houillères du Bassin de Lorraine), voire dans la chimie. Il s'agit de comprendre que la composition du tissu industriel correspond à un ensemble global : si un élément est déstabilisé, cela entraîne automatiquement la détérioration de l'ensemble. Cette caractéristique rend très délicate toute expérience de reconversion et renvoie à la triple problématique des territoires en recomposition : convertir les espaces, reconvertir les activités et requalifier la population active.

C'est à partir de 1975 que les pouvoirs publics réagissent devant la récession

sidérurgique. Toute une série de plans est alors formulée sans qu'aucun ne porte réellement ses fruits. La Lorraine commence par payer les erreurs d'un non-choix clair entre le développement de la sidérurgie sur l'eau et la modernisation de la sidérurgie continentale. On assiste, jusque dans les années 1980, à une véritable valse hésitation de la part des différents gouvernements, certains préconisant de rendre les entreprises sidérurgiques lorraines saines et équilibrées, d'autres s'attaquant à la réduction des capacités de production, un autre enfin voit dans la nationalisation la clé du problème, en ignorant qu'il peut exister au sein du secteur nationalisé une concurrence aussi grande qu'au sein du secteur privé.

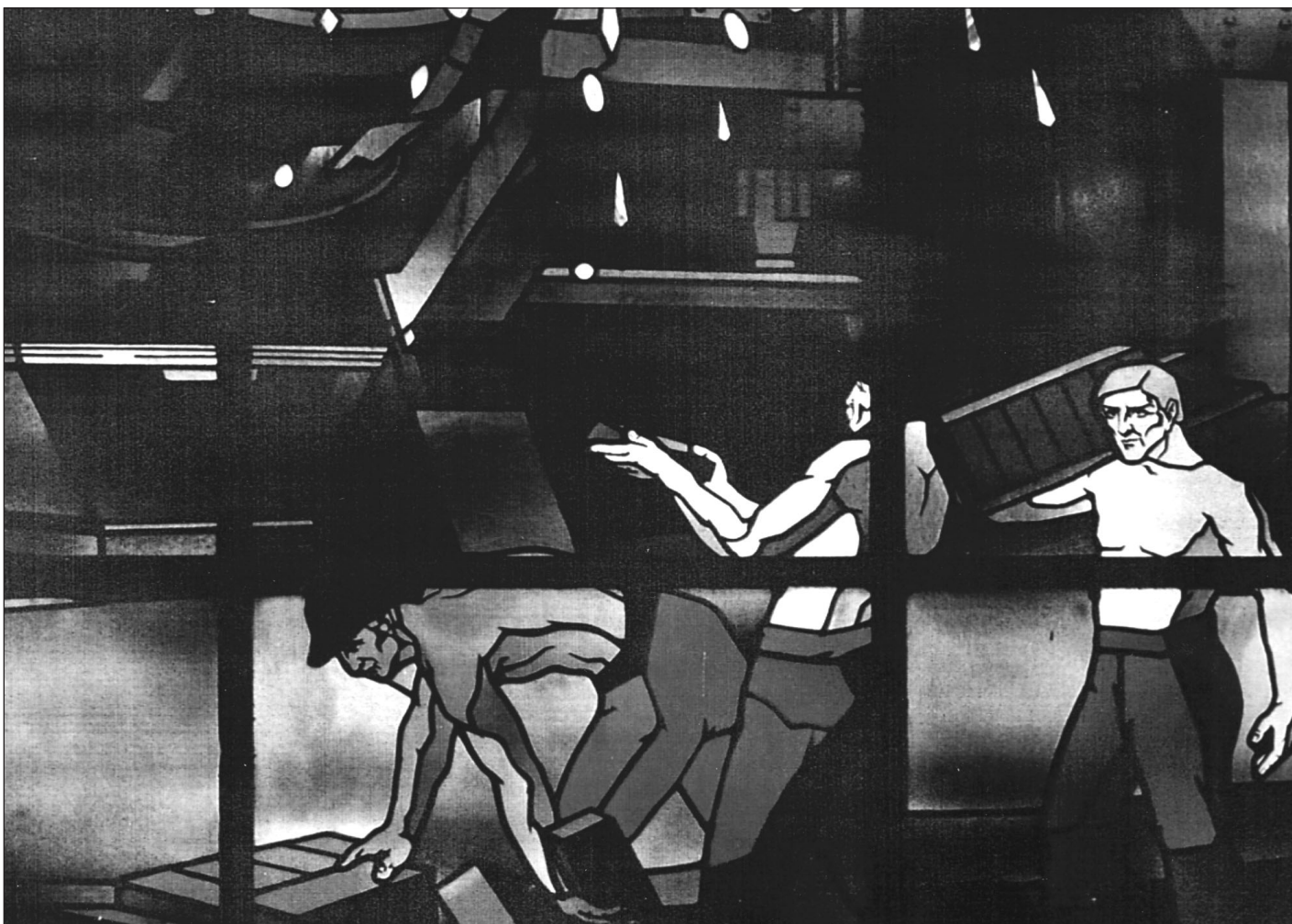
Par la masse de sa production, par l'importance de sa main-d'œuvre et des capitaux engagés, par le nombre des industries auxquelles elle fournit du travail, aussi bien en amont qu'en aval, la sidérurgie joue dans la région le rôle d'une industrie pilote. Cette sidérurgie lorraine née sur les gisements du plus puissant bassin ferrifère d'Europe bénéficie de la proximité du bassin charbonnier sarro-luxembourgeois et de la facilité des transports dans la région.

Après un siècle de gloire, la Lorraine – comme la plupart des vieilles régions industrielles – fait face à un véritable drame régional, à la fois économique et social : le développement du chômage avec son cortège de drames humains, de baisse des revenus et, par conséquent, du pouvoir d'achat, de répercussions sur l'activité commerciale locale, de problèmes d'adaptation des populations ouvrières, notamment immigrées. Le thème de la reconversion est malheureusement devenu aujourd'hui un classique de la géographie et de l'histoire contemporaine de l'ensemble des vieux pays industrialisés. Il désigne un processus de réorganisation qui affecte les hommes, les entreprises et l'espace dans les régions confrontées au déclin d'une activité jusque-là motrice et dominante. Le phénomène de reconversion renvoie à une remise en cause majeure de tout un sys-

tème économique, social, culturel et spatial devenu périmé et décentré sous la poussée d'un nouveau système qui comprend des activités et des espaces concurrents.

Le grand problème des régions en reconversion en est donc un d'adaptation. Faute d'avoir su anticiper, la confrontation aux nouvelles réalités est le plus souvent synonyme de crise : crise de l'emploi, crise démographique, crise de confiance et crise d'identité. L'aptitude à maîtriser la crise fait la différence entre les régions entraînées dans un processus de décroissance difficilement réversible et celles qui parviennent à conserver leur capital humain en se réorientant vers d'autres vocations. Dans quelle mesure cette adaptation est-elle possible et nécessaire ? Il n'existe pas de réponse universelle. Malgré l'analogie des problèmes que l'on rencontre ici et là où les piliers de la révolution industrielle se sont dressés, chaque cas est un cas bien particulier. La réécriture de ces territoires en recomposition est donc difficile. Traiter les cicatrices de ces paysages apparaît comme un élément clé du redéveloppement, car la lutte contre cette situation d'exclusion des paysages de friches industrielles devient le préalable à leur réinsertion (Fagnoni, 2002).

Face à des situations d'échec, l'ère post-industrielle, celle prometteuse des services, conduit la région à rechercher de nouvelles solutions. L'alternative du tourisme et des loisirs confronte la Lorraine au pari audacieux de transformer les friches d'une région industrielle sans attractivité touristique *a priori*. Une telle situation requiert la définition d'un nouveau rapport au territoire, impulsée par la réflexion sur les nouveaux temps sociaux portée par la dilution du travail dans le temps, associée à l'augmentation du volume de temps libre et confortant la politique des courts séjours. Cette rapide et profonde modification des comportements en matière de consommation touristique a poussé la Lorraine à jouer la carte de la récréation.



Célèbres vitraux de Louis Majorelle à la mémoire de l'industrie sidérurgique
Photo : Édith Fagnoni

L'industrie au service d'une identité régionale forte: la Lorraine, un territoire de projets

La problématique de la région est mise en évidence: reconverter la région, c'est-à-dire réunir toutes les aptitudes pour aller vers de nouvelles formes de développement. Cette situation traduit une volonté farouche de reconquête régionale. Face à la spécificité des territoires en recomposition, c'est la problématique humaine qui se trouve au cœur de la réflexion: Quelle articulation entre «mémoire» et «projet»? Comment traiter la vacance laissée par l'effondrement de l'industrie traditionnelle tout en s'appuyant sur des mécanismes de transmission? Comment faire vivre les nouvelles générations, leur

donner les moyens de s'adapter aux nouveaux enjeux, transformer les atouts en capitalisant sur les «capacités au travail» de la population? Au cœur de ce questionnement se trouve toute la réflexion sur la mémoire collective.

Si la reconversion dans sa phase initiale a trop souvent négligé, voire méprisé et rejeté le passé, mettant en exergue une rupture volontaire avec le contexte socio-spatial, elle tente aujourd'hui de l'intégrer. Il est vrai que, face à la spécificité des vieilles zones industrielles qui, en plus d'avoir marqué l'économie et les paysages, ont surtout marqué les hommes de génération en génération, cette situation de rupture est difficilement acceptable. Ainsi, au moment où chaque région essaie de valoriser toutes ses

potentialités, afin de mieux afficher son identité, d'augmenter son pouvoir d'attraction et de participer à la fonction réceptrice du tourisme en France, le patrimoine industriel lorrain prend tout son sens. De la rupture à l'intégration récente du passé, les friches industrielles tendent à devenir objet de sauvegarde, de patrimonialisation, car porteur d'histoire. Le paysage des friches devient objet de valorisation.

Cette situation s'inscrit dans la logique d'un contexte régional spécifique. En effet, face à l'ampleur de l'Histoire industrielle de la région, la Lorraine apparaît comme une terre de prédilection du tourisme industriel et technique (Fagnoni, 2001b). Outre la visite d'entreprises – qui trouve une territorialité



touristique plurielle en Lorraine –, mais dont nous ne traiterons pas ici, la mise en tourisme du patrimoine industriel se décline selon deux axes : celui de la conservation du patrimoine industriel, auquel s'ajoute celui de sa mise en valeur. Le réemploi du patrimoine est une idée qui a toujours été présente, mais sa préservation et sa mise en valeur sont des initiatives récentes.

La Lorraine opte aujourd'hui pour la mise en tourisme de son passé. Cette mise en tourisme de l'industrie en Lorraine apparaît comme un nouveau marqueur territorial. La culture scientifique, technique et industrielle rend compte des savoir-faire traditionnels. La question du maintien et de la valorisation de ces éléments patrimoniaux fait ainsi partie des éléments à prendre en compte dans la définition et la mise en œuvre des projets d'aménagement. L'industrie est mise au service d'une identité régionale forte. Le tourisme industriel en Lorraine s'identifie progressivement à un projet de territoire, c'est-à-dire à une portion d'espace délimitée, appropriée, où les hommes décident, avec leurs diversités, de s'unir pour bâtir des projets pour l'avenir. Le patrimoine industriel est alors perçu comme outil de développement touristique.

L'approche patrimoniale se décline sous l'angle de la conservation et sous celui de la mise en tourisme du patrimoine. Les initiatives de conservation du patrimoine se multiplient. Mais, qu'il s'agisse du haut-fourneau d'Uckange dans la vallée de la Fensch, classé monument historique, ou encore du haut-fourneau de Senelle dans le bassin de Longwy, il semble que la politique de conservation pose problème si elle ne s'accompagne pas de projets durables de réutilisation (Fagnoni, 2001b).

Pour la commune d'Uckange, des travaux importants seront nécessaires – liés notamment à l'existence d'une servitude générée par la présence d'un gazoduc qui traverse le site – pour assurer la mise en conformité du site et réaliser le passage de sa conservation à sa mise en valeur.

Le haut-fourneau de Senelle connaît aujourd'hui la même situation de blocage. Les populations du bassin de Longwy se sont mobilisées pour conserver le dernier haut-fourneau, témoin de l'épopée de la sidérurgie du Pays-Haut. L'agglomération de Longwy accueille aujourd'hui des composantes variées allant des centres historiques (Longwy-Haut, Mont-Saint-Martin) au Pôle européen de Développement (PED)¹. La friche Senelle doit être intégrée à cet ensemble et la réflexion doit être menée à l'échelle de l'ensemble urbain. La volonté des aménageurs est de proposer un développement en articulation avec le PED localisé au nord de la friche Senelle, de l'inscrire dans les continuités paysagères existantes (site des vallées), de développer une urbanité en fond de vallée connectée aux centres existants et de créer un cheminement de découverte de l'histoire industrielle en relation avec une promenade pédagogique et une zone de loisirs. Mais le projet d'aménagement d'une partie du site de Senelle en zone de loisirs semblait hypothéquer l'avenir du haut-fourneau, d'où la mobilisation des populations locales pour la sauvegarde de ce patrimoine industriel. L'état de dégradation avancé (briquetage, rouille, objets désarticulés devenant dangereux pour le promeneur) nécessite de prévoir les dispositifs minimaux de mise en sécurité en cas de conservation en l'état. Senelle constitue une situation figée, puisque, depuis 1991, le haut-fourneau est toujours en place et non entretenu. Face à cette situation autobloquante, tout au moins dans le milieu politique, ce site se présente certes comme un potentiel, mais, pour l'heure, inerte.

Si l'âme de ces sites demeure la chaîne industrielle qui doit engendrer une dimension culturelle, de lourdes contraintes pèsent actuellement sur le devenir de ces projets et révèlent la difficulté de l'intégration du patrimoine industriel dans un projet urbain qui entraîne souvent polémiques et discordes.

Au-delà des opérations de conservation, des opérations de mise en tourisme du patrimoine industriel, par le biais de

l'univers muséal, sont parmi les préoccupations des vieux bastions industriels. Soulignons notamment le Musée des mines de fer localisé à Neufchef et à Aumetz, écomusée se présente comme un musée à deux pôles, distants de dix-sept kilomètres. Il a été créé par l'Association Mémoire Ouvrière des Mines de Fer de Lorraine (AMOMFER-LOR), sur le site d'une exploitation des mines de Hayange. D'anciens mineurs se sont regroupés pour préserver la mémoire de leur métier. Cette association, née en 1984, a pour vocation la création, l'animation et la gestion du Musée des mines de fer de Lorraine à Aumetz et à Neufchef, afin d'entretenir la tradition des mines et d'assurer leur mise en valeur patrimoniale. L'enjeu de préservation culturelle pour la région est donc clairement affirmé. Cet univers muséal raconte l'aventure des anciens mineurs, dont la réussite a été basée sur la volonté d'honorer le passé en faisant revivre la vie économique et la vie sociale, le monde de la mine et du mineur, les traditions et la culture. Les deux musées totalisent aujourd'hui 30 000 visiteurs par an.

L'image du fer demeure associée en Lorraine à celle du charbon et on souligne l'existence du Musée du charbon à Petite-Rosselle. Ce Centre de Culture, des Sciences, des Techniques et de l'Industrie (CCSTI) du Bassin houiller lorrain fondé en 1985 fonctionne à ce jour essentiellement avec des expositions temporaires. Or, si l'ambition du musée est de parvenir à un début d'exposition permanente, il souffre pour l'heure d'un manque de moyens, notamment par rapport à la Sarre voisine et à l'ensemble de Völklingen, dont l'usine a été classée patrimoine mondial par l'UNESCO. Si les bases d'un concept transfrontalier de conservation du patrimoine industriel existent, les démarches, les statuts et les moyens attribués sont différents entre les deux pays, puisqu'en Allemagne la politique de la culture se fait essentiellement sur le plan du *Land* et non du *Bund*. Ces données représentent toutefois une synergie d'aménagements qui concourent au projet de « Culture minière ».



La nécessaire mise en réseau des lieux: «la route du fer», un outil du développement touristique?

Le projet de «culture minière» doit être encouragé, mais l'articulation entre les concepts de conservation et de mise en valeur est parfois difficile à mettre en œuvre et permet de saisir la grande difficulté à faire émerger une véritable géographie du tourisme industriel en Lorraine. Les exemples cités apparaissent avant tout pour l'heure comme un recensement des pistes et des moyens de développement du tourisme industriel dans la Lorraine septentrionale. Si la reconnaissance du passé dans les vieilles zones industrielles, se positionne comme un levier pour le futur, il lui manque un fil fédérateur. Mais, devant la multiplication des routes à thème et la curiosité pour le sens des lieux, la création d'une route touristique du fer en Lorraine prend tout son sens. La notion d'itinéraire à thème apparaît comme un élément valorisant et s'inscrit dans une démarche de mise en relation des lieux.

Rappelons que «la Route Jacques Cœur» correspond au premier itinéraire recensé en France (1953), mais que le premier cadre réglementaire concernant les itinéraires touristiques à thème date de 1992. On entend par itinéraire touristique «un trajet à suivre pour aller d'un point à un autre, en passant par un certain nombre de pôles touristiques ouverts à la visite et suivant un chemin pittoresque²». Cette définition de 1992 est complétée en 1999: «une route touristique est un itinéraire thématique, linéaire en boucle ou en étoile, plus particulièrement destiné à être parcouru en automobile³». Ici se distingue la notion d'itinéraire touristique de celle d'itinéraire à thème. La première définition est davantage réductrice: un itinéraire à thème est inévitablement touristique, alors qu'un itinéraire touristique n'est pas obligatoirement à thème.

En conséquence, devant la multitude des «routes touristiques», il apparaît opportun dans le cas de la Lorraine

d'opter pour la notion d'itinéraire touristique à thème. La dimension culturelle renforce l'âme et l'image d'un territoire; elle constitue son identité, qui la singularise et crée par-là même son attractivité. La création d'une route du fer devient un moyen d'asseoir l'identité régionale de la Lorraine marquée par l'industrie lourde.

Le temps de l'extraction s'achève, celui de la conservation de la mémoire vivante commence. L'objectif est de constituer une véritable route du fer qui partirait de Jarville-la-Malgrange, à proximité de Nancy, qui possède un Musée de l'histoire du fer, passerait par Neufchef, Uckange, Aumetz, Crusnes, Cons-la-Grandville et aboutirait à Longwy; soit un trajet d'environ 150 kilomètres. Soulignons dans cet itinéraire le caractère atypique de l'église de Crusnes, commune située à mi-chemin entre Longwy et Thionville. Inaugurée en 1939 et construite entièrement en fer – classée aujourd'hui monument historique –, dont le maître d'œuvre a été la famille de Wendel. L'église de Crusnes demeure aujourd'hui une image emblématique de la Lorraine sidérurgique, d'autant plus que cet édifice religieux est dédié à Sainte-Barbe, patronne des arts du feu. Le 4 décembre, fête des mineurs, ceux-ci y viennent encore aujourd'hui en tenue de travail.

Mais il ne suffit pas d'identifier des lieux pour créer une route touristique. L'identification géographique d'une route touristique doit s'accompagner d'une véritable scénographie; en d'autres termes, une mise en exploitation et une mise en marché. Il s'agit de créer un territoire patrimonial organisé en réseau.

Conclusion

La réécriture du paysage est certes difficile, mais offrir au touriste un voyage dans l'histoire industrielle nécessite une démarche sur la mise en relation des lieux. Cette mise en itinéraire des sites ferrifères se positionnant comme un élément de valorisation des

espaces apparaît comme un élément constitutif de la reconstruction identitaire des lieux et des hommes. En outre, au-delà des projets ponctuels, cette mise en itinéraire des lieux de mémoire permet de renouer avec l'unité territoriale des activités liées à l'industrie lourde, organisée en forme de «bassins». Le projet de tourisme industriel doit être encouragé. À côté des autres potentialités touristiques de la région, il doit être un facteur de dynamisme culturel et de reconnaissance régionale. Le développement des itinéraires à thème en France est assez récent et coïncide avec une diversification de l'offre touristique en répondant à une aspiration croissante des visiteurs à découvrir l'histoire, le patrimoine, le paysage et les identités d'un territoire.

Le fer est un thème porteur pour une route touristique. Un premier recensement a été proposé par Jean Boucon à l'aide d'un itinéraire de balades sur le thème du fer, toutefois limité au bassin sidérurgique de Longwy et des régions voisines de Belgique et du Luxembourg, sur une idée du quotidien régional *Le Républicain Lorrain* (Boucon, 2001). Le passage d'une expérimentation locale à une véritable mise en œuvre multiscale s'impose. La Lorraine est certainement un des endroits où l'on peut trouver la plus grande diversité de témoignages de l'histoire sidérurgique. Mais, face à la dynamique culturelle encore limitée en Lorraine, l'initiative d'une telle route touristique relevant du souci de développer l'attractivité du territoire parcouru doit être non seulement encouragée, mais elle doit faire l'objet d'une vraie politique de communication et de commercialisation dans laquelle la dimension européenne doit s'imposer comme un facteur déterminant.

Édith Fagnoni est maître de conférences à l'IUFM de Paris; elle est membre du Laboratoire ISIS de l'Université de Marne-la-Vallée (équipe Stratégie du Tourisme et Information) et associée au Laboratoire CRÉTEIL de l'Université de Paris XII (équipe EPPUR).



Notes

- 1 PED: le Pôle européen de Développement des trois frontières présente l'originalité d'entreprendre la reconstruction du tissu industriel d'un espace qui déborde le cadre du territoire national puisqu'il comprend l'extrémité sud du territoire belge, le nord du Pays-Haut français (Lorraine) et la pointe sud-ouest du Luxembourg ; il est délimité par les trois localités d'Athus (Belgique), de Rodange (Luxembourg) et de Longwy (France), ce qui représente une synergie spatiale de 320 000 habitants dans un rayon de 30 kilomètres autour du point triple, point de rencontre des trois frontières. Ce territoire transfrontalier a la particularité d'avoir connu une activité dominante, celle de la sidérurgie, dont le rapide déclin, à partir du début des années 1970, puis la disparition, risquaient de le transformer en désert économique et démographique si rien n'était entrepris pour le réanimer. D'où cette initiative en 1985, approuvée par l'Union européenne, d'associer les efforts de reconversion belges, français et luxembourgeois à une tâche commune. L'idée était de «faire d'une communauté de problèmes, une communauté de destin», selon Jacques Chérèque, alors préfet délégué à la reconversion industrielle en Lorraine.
- 2 Guide de la Signalisation Touristique, Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, mars 1992, direction des Journaux Officiels.
- 3 Gazette des Communes, 17 mai 1999.

Bibliographie

- Andrieux, Jean-Yves (1992), *Le patrimoine industriel*, Paris, Presses Universitaires de France, Collection *Que sais-je ?*, no 2657.
- Baudin, François (1992), *Histoire économique et sociale de la Lorraine*, tome 1, *Les racines*.
- Baudin, François (1992), *Histoire économique et sociale de la Lorraine*, tome 2, *L'essor*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy.
- Boucon Jean (2001), *La route du fer. France-Belgique-Luxembourg*, Longwy, Éditions Association Patrimoine du Pays de Longwy, Collection *Découverte*.
- Boucon Jean (2001), «24 balades», articles de presse régionale, *Le Républicain Lorrain*, sous la rubrique *L'Europe en marche*.
- Bour, René (dir.) (1995), *L'épopée Industrielle – Encyclopédie Illustrée de la Lorraine*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy.
- Cazes, Georges, Jean Domingo, Gérard Dorel, André Gauthier, et Alain Reynaud (1977), *La Lorraine, une difficile reconversion*, Rosny, Bréal.
- Chailleux, Jean-Yves, et Marie Redor (1987), *Reconquête de friches industrielles, cinq cas d'intervention dans un environnement économique difficile*, Paris, STU.
- Cook, Anne, et Anne-Claire Hourte (1996), *Patrimoine et culture industrielle en Lorraine*, Metz, DRAC, Serpenoise.
- Corbin, Alain (1995), *L'Avènement des Loisirs 1850-1960*, Paris, Aubier.
- Cuvelier, Pascal (1998), *Anciennes et nouvelles formes de tourisme : une approche socio-économique*, Paris, L'Harmattan, Collection *Tourismes et Sociétés*.
- Damien, Marie-Madeleine, et Claude Sobry (dir.) (2001), *Le tourisme industriel : le tourisme du savoir-faire ?*, Paris, L'Harmattan, Collection *Tourismes et Sociétés*.
- DATAR (1992), Wachter, Serge (dir.), *Redéveloppement des zones en déclin industriel*, Paris, La Documentation Française.
- DATAR (1991), *La réhabilitation des friches industrielles*, Paris, La Documentation Française.
- Dewailly, Jean-Michel (1990), *Tourisme et aménagement en Europe du Nord*, Paris, Masson.
- Dewailly, Jean-Michel (1982), *Environnement et aménagement récréatif dans la Ruhr*, Hommes et terres du Nord, n° 4, p. 51-59.
- Dewailly, Jean-Michel, et Émile Flament (2000), *Le tourisme*, Paris, Sedes, Collection *Campus*.
- Dewailly, Jean-Michel, et Claude Sobry (1997), *Récréation, re-création tourisme et sport dans le Nord Pas-de-Calais*, Paris, L'Harmattan, Collection *Tourismes et Sociétés*.
- Établissement Public Foncier de Lorraine (2002), *Une mémoire, un avenir*, 124 pages.
- Fagnoni Édith (2002), *De l'exclusion des paysages industriels lorrains à leur réinsertion par le biais du tourisme et des loisirs*, Mosella, Tome XXVI, no 3-4, juin, p. 345-361.
- Fagnoni, Édith (2001a), *La mise en tourisme et en loisirs des friches industrielles en Lorraine*, La Rochelle, Let-Otello, p. 143-153.
- Fagnoni, Édith (2001b), «La mise en tourisme des friches industrielles en Lorraine approche patrimoniale», dans Marie-Madeleine Damien et Claude Sobry (dir.), *Le tourisme industriel le tourisme du savoir-faire ?*, Paris, L'Harmattan, Collection *Tourismes et Sociétés*, p. 217-258.
- Fagnoni, Édith (2001c), *Le tourisme-loisirs éléments du redéveloppement local. Exemple de la Lorraine*, LT éditions Jacques Lanore, Collection *LT Sup*, p. 97-101.
- Fagnoni Édith (1996), *Tourisme-loisirs et reconversion : l'exemple de la Lorraine*, Thèse de Doctorat, Université de Paris I.
- Fischer, André (1994), *Industrie et espace géographique*, Paris, Masson.
- Frécaut, René (dir.) (1983), *Géographie de la Lorraine*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy.
- Gendarme, René (1985), *Sidérurgie lorraine : les coulées du futur*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy.
- Grosdidier, François (1996), *Rapport au Premier Ministre, La reconversion : une ardente obligation*, Paris, La Documentation Française, Collection *Rapports officiels*.
- Hameau, David (dir.) (2000), *Le tourisme de découverte économique de la sensibilisation des entreprises à leur ouverture au public*, Paris, Thematur, Chambres de Commerce et d'Industrie, Collection *Centre de Ressources Touristiques*, no 4.
- Lacaze Jean-Paul (1985), *Les grandes friches industrielles*, Paris, DATAR, Rapport du groupe de travail interministériel, La Documentation Française.
- Leboutte, René (1997), *Vie et mort des bassins industriels en Europe. 1750 – 2000*, Paris, L'Harmattan.
- Michel, Joël (1999), *La mine, une histoire européenne*, Paris, La Documentation Française, Collection *Documentation photographique*, no 8010.
- Origet du Cluzeau, Claude (1998), *Le tourisme culturel*, Paris, Presses Universitaires de France, Collection *Que sais-je ?*, no 3389.
- Oth, Valère (1994), *De la conversion au développement ? Le bassin industriel Le Creusot-Montceau-les-Mines*, Thèse de Doctorat, Université de Paris I.
- Paris, Didier (1993), *La mutation inachevée. Mutation économique et changement spatial dans le Nord-Pas-de-Calais*, Paris, L'Harmattan.
- Préfecture de la Région Lorraine, EPML (1993), *Histoire d'une mutation. Traitement des friches industrielles*.
- Préfecture de la Région Nord-Pas-de-Calais (1995), *Des villes et des hommes. Le devenir de l'ancien bassin minier*.