

## **L'Europe de l'usine au patrimoine : conservation, transformation, destruction, transmission...**

### **L'exemple du réseau du musée fédéral westphalien pour la culture industrielle**

On ne peut comprendre la fondation et le développement du musée de l'industrie de Westphalie sans connaître le développement historique et économique de la région de la Ruhr. C'est pourquoi la première partie sera consacrée à la présentation du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie et de la région de la Ruhr. La deuxième partie sera la présentation même du musée, non pas par site mais par thème, la politique du musée étant la même sur chaque site. Enfin, la troisième partie sera consacrée à l'impact de la protection du patrimoine industriel sur l'aménagement du territoire et l'économie de la région de la Ruhr.

### **I. Présentation du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie et de la région de la Ruhr**

#### **I.1. Présentation du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie**

Le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie a été fondé après la Seconde guerre mondiale, lorsque les autorités britanniques ont réuni les anciennes provinces prussiennes de Rhénanie et de Westphalie; en 1947 s'est ajoutée la province de la Lippe. Et c'est en 1949, lors de la fondation de la République Fédérale d'Allemagne, que le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie est devenu un Land fédéral (Bundesland).

Le Land se situe au nord-ouest de l'Allemagne; il est délimité à l'ouest par les Pays-Bas et la Belgique, au nord par le Land de Basse-Saxe, à l'est par le Land de la Hesse et au sud par le Land de Rhénanie-Palatinat. Sa capitale (« Landeshauptstadt ») est Düsseldorf, sa superficie est de 34 000 km<sup>2</sup>, et sa population avoisine les 18 millions d'habitants (2007). Il est le Land de tous les superlatifs:

- il est le Land le plus peuplé d'Allemagne: sa population représente 21,8% de la population allemande, alors que la population des 5 nouveaux Länder ne représente que 19,1% de la population allemande;
- il est l'un des Länder les plus forts économiquement: 10 entreprises du DAX30 ont leur siège en Rhénanie du Nord-Westphalie;
- il est le Land qui a subi la plus grande restructuration économique et sociale de cette dernière moitié de siècle;
- il possède la conurbation la plus importante d'Europe: plus de la moitié de la population vit dans des villes de plus de 500 000 habitants, et 5 des 14 plus grandes villes d'Allemagne sont en Rhénanie du Nord-Westphalie.

Le Land a fondé sa réussite économique sur le charbon et l'acier, en particulier dans la région de la Ruhr. Très tôt a commencé l'extraction du fer de façon importante, puis plus tard l'extraction du charbon (dès la fin du 13ème siècle). Les mines de lignite rhénanes se sont établies au 18ème siècle et se sont développées au cours du 19ème siècle. A la fin du 19ème s'est ajoutée l'industrie chimique qui a créé de nombreux emplois et permis la croissance des villes et la richesse du Land. L'industrie a créé les villes, et a changé le visage du Land, passant d'un Land agricole à un Land industriel et urbain, ce qui a eu des conséquences économiques et écologiques (urbanisation, pollution).

Ces industries lourdes sont entrées en crise depuis la fin des années 1960, obligeant le Land à se restructurer. Il a fallu passer d'une économie basée sur la mine et la sidérurgie (monostructure) à une économie fondée sur la technologie de pointe et le secteur tertiaire. Ce sont aujourd'hui les domaines du futur qui dominent. A côté des grands groupes

industriels (ThyssenKrupp, RAG Aktiengesellschaft), on trouve de nombreuses PMI, dont la majorité sont dans le domaine des technologies les plus modernes: construction de machines, chimie, électro-technique, agro-alimentaire. La création de nombreux instituts de recherche favorise le développement des technologies de pointes. Le secteur tertiaire est le grand bénéficiaire de cette restructuration.

La vie économique est favorisée par un réseau important d'autoroutes, de chemin de fer et de voies d'eau, qui permet de relier les grandes villes entre elles (Cologne, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Bochum, Dortmund); le plus grand port intérieur d'Europe se trouve à Duisburg.

## **I.2. Géographie et économie de la région de la Ruhr**

### **I.2.1 Délimitation géographique de la région de la Ruhr**

A l'origine, le terme de « Ruhr » désigne la rivière, die Ruhr, qui prend sa source dans le Sauerland et se jette dans le Rhin à hauteur de Duisburg (« Ruhrort »). Par extension, on appelle la Ruhr, ou région de la Ruhr (« das Ruhrgebiet » ou « das Revier »), toute la région baignée au sud par la rivière et située au centre de la Rhénanie du Nord-Westphalie; cette région s'étend au nord du fleuve, et est aussi baignée par l'Emscher puis la Lippe plus au nord, cette dernière marquant la « frontière » de la région de la Ruhr. Administrativement, on entend par « région de la Ruhr » le domaine qui se trouve sous la tutelle du Regionalverband Ruhrgebiet (Association des communes de la Ruhr), c'est-à-dire 11 villes-circonscriptions et 4 districts. Les 11 villes-circonscriptions (« Kreisfreie Städte ») sont: Duisburg, Oberhausen, Essen, Mülheim an der Ruhr, Gelsenkirchen, Bottrop, Bochum, Herne, Dortmund, Hagen, Hamm (ville la plus à l'écart de la région et son appartenance y est parfois contestée); les 4 districts (Kreise) sont: Ennepe-Ruhr, Recklinghausen, Wesel, Unna. Les villes constituent le cœur de la région et la « vraie » région de la Ruhr; Recklinghausen, Castrop-Rauxel appartiennent au district de Recklinghausen mais peuvent être considérées comme appartenant au centre la région; cette différence entre le centre et la périphérie se fait sentir dans leur approche du patrimoine industriel: les villes du centre, où se trouve la majorité des bâtiments, sont plus imprégnées de cette culture et s'y identifient plus que les districts périphériques.

Le Regionalverband Ruhrgebiet (RVR) a été fondé en 1920 sous le nom de « Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk » (Association pour l'Aménagement du Bassin houiller de la Ruhr) et est le plus ancien syndicat communal allemand. Son statut et ses tâches ont été redéfinis en 1979. Ses tâches sont diverses: sauvegarde et aménagement du paysage, cartographie, urbanisme et aménagement du territoire, traitement des ordures ménagères, et surtout un travail de relations publiques et de promotion touristique de la région de la Ruhr en Allemagne et à l'étranger.

### **I.2.2 Une région de toutes les densités**

Située au cœur de l'Europe, la région de la Ruhr peut s'apparenter à un vaste réseau d'autoroutes. Sa desserte est en effet excellente depuis les années 1960 et permet la liaison entre le sud et le nord de l'Allemagne (dans sa partie ouest). Déjà au Moyen Âge, d'importantes voies commerciales européennes se rencontraient ici (route du sel par exemple). Ce dense réseau s'explique par la concentration de villes de plus de 100 000 habitants (Dortmund et Essen avoisinent les 600 000 habitants), au point que la région donne l'impression d'être une grande ville à elle seule; sur une superficie de 4 434 km<sup>2</sup> vivent près de 5 300 000 personnes, donnant une densité de plus de 1 000 hab./km<sup>2</sup>, la plus forte d'Allemagne. Dans le Land, la densité est de 528 hab./km<sup>2</sup>, et en Allemagne 221 hab./km<sup>2</sup>. Cette densité de population vaut à la région de la Ruhr la dénomination de « Ballungsraum »<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Terme allemand signifiant « conurbation ».

Cette densité de population voit son origine au 19<sup>ème</sup> siècle lors de la révolution industrielle (« Industrialisierung »), lorsque la région est passée d'une tradition agricole à l'une des régions les plus industrielles d'Europe. La sûreté du travail dans les mines et la sidérurgie au siècle dernier, attira en plusieurs vagues la population des provinces de l'est de la Prusse (Pologne actuelle) et de Slovénie; entre 1871 et 1925, la population passa de 900 000 à 4,2 millions d'habitants. En 1997, la part des étrangers dans le Land représentait 11,2% de la population, (8,8% en Allemagne) et 11,5% de la population dans la région de la Ruhr (8% en 1980)<sup>2</sup>. Aujourd'hui, les étrangers viennent surtout de Pologne et des Pays de l'Est.

### **I.2.3 L'économie de la région de la Ruhr**

Du point de vue économique, la région de la Ruhr, dès la fin des années 1950, a été frappée de plein fouet par la crise des industries lourdes, industries sur lesquelles elle avait fondé sa réussite économique depuis toujours. Depuis les années 1970 et encore plus aujourd'hui, le maître-mot de la région est « restructuration » (« Strukturwandel »), c'est-à-dire trouver une alternative à l'industrie lourde. Cela se traduit par le développement des hautes technologies et un niveau de qualification plus élevé (en 30 ans, on a créé 15 grandes écoles et des universités, dont la « Ruhr-Uni » à Bochum en 1965, première université créée dans la région), le développement du secteur tertiaire (60% de la population y est employée aujourd'hui), les efforts des communes à développer le commerce et la culture, à rendre la région attractive. Cela se voit déjà en partie : l'air y est devenu respirable, les fumées des cheminées ont disparu, de grands espaces verts sont aménagés en parcs de loisirs (« Revierparks »), des centres commerciaux ont été construits (Ruhrpark dans les années 1970, CentrO (sic!) à Oberhausen en 1996), et surtout les divertissements sont nombreux et variés (théâtres, opéras, Musicals<sup>3</sup>). C'est un processus long, qui doit encore compter avec des pertes d'emploi dans le secteur de l'industrie lourde.

Malgré ces efforts, la région de la Ruhr a un taux de chômage au-dessus de la moyenne nationale et du Land. Le taux de chômage de l'Allemagne unifiée atteint 13% en 1998 (9,7% à l'ouest, 16,8% à l'Est), celui du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie 11,1% en 1998, et celui de la région de la Ruhr 14% (il atteignait même 15% dans certaines villes comme Bochum)<sup>4</sup>.

### **I.3. L'importance de l'industrie minière et sidérurgique dans la Ruhr**

Le charbon dans la région de la Ruhr existe depuis 5 millions d'années. Il a été exploité dès le 13<sup>ème</sup> siècle, en particulier à Dortmund. Cette extraction s'est développée au cours des 17-18<sup>èmes</sup> siècles au sud de la Ruhr, dans le Muttental, grâce au fleuve la Ruhr, qui fut l'un des fleuves les plus empruntés au 19<sup>ème</sup> siècle; elle connut un vrai « boom » au cours de la révolution industrielle du 19<sup>ème</sup> siècle avec le développement du chemin de fer et les progrès techniques.

La tradition des industries minières et métallurgiques ne date pas du 19<sup>ème</sup> siècle mais déjà de la Renaissance; la révolution industrielle n'a fait qu'accélérer la production. En Allemagne, elle est intervenue avec un certain retard; en effet, en Grande-Bretagne, ce mouvement a commencé dès le milieu du 18<sup>ème</sup> siècle, et en France dès les années 1780. Même si la première aciérie a été mise en fonctionnement en 1758 (St Antony Hütte à Oberhausen, classée aujourd'hui monument historique), la date-clé pour parler du début de l'industrialisation de la région de la Ruhr est en général 1838, date à laquelle la première locomotive à vapeur est apparue, à Oberhausen. L'essor industriel de la région

<sup>2</sup> Source : Kommunalverband Ruhrgebiet.

<sup>3</sup> Terme anglais désignant les comédies musicales.

<sup>4</sup> Source : Pressestelle Landesarbeitsamt Nordrhein-Westfalen.

est alors spectaculaire puisque l'Allemagne devient, au début du 20ème siècle, la première puissance industrielle européenne.

Outre l'essor économique, l'essor démographique est aussi considérable. Avant le début du 19ème siècle, la région de la Ruhr n'était encore qu'un ensemble de villes moyennes, voire de villages, vivant de l'agriculture essentiellement: ici vivaient à peine 300 000 personnes (1840). Duisburg était la plus grande ville de la région avec 5 300 habitants (elle en compte aujourd'hui 535 000), Essen n'en comptait que 4 500 et Bochum à peine 2 100; quant à Herne ou Gelsenkirchen, elles ne comptaient pas plus de 750 habitants. Aujourd'hui, la plus petite commune de la région de la Ruhr ne compte pas moins de 7 500 habitants, toutes les autres villes précédemment citées étant des villes de 500 000 à 650 000 habitants; Duisburg est d'ailleurs la 11ème plus grande ville d'Allemagne. Cette croissance démographique s'est déroulée en plusieurs phases et était liée à la puissance économique de la région.

La sûreté de l'emploi dans les mines et la sidérurgie a entraîné un afflux de population, venant bien souvent des provinces prussiennes de l'Est (Silésie, Pologne actuelle). Cet afflux s'est fait au détriment des secteurs primaire et tertiaire, et a entraîné un changement radical des modes de vie et de l'environnement. Entre 1871 et 1914, le taux de croissance de la région de la Ruhr était de presque 100%, et la population atteignait environ 2 100 000 habitants en 1900. 60% de cette population travaillait dans l'industrie. Le travail était dur et les conditions de vie très difficiles (silicose, coups de grisou), mais les salaires des mineurs étaient les plus élevés à l'époque, et le métier était un des mieux considérés (comparé à l'industrie textile ou à la sidérurgie).

Durant la Première guerre mondiale, la région de la Ruhr est fortement touchée par les bombardements des Alliés. En 1920, la « Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk » (Association pour l'Aménagement du Bassin houiller de la Ruhr) est fondée afin de réorganiser la production du charbon dans la région. En 1923, l'Allemagne tardant à payer ses dettes de guerre, les Alliés décident d'occuper militairement la Ruhr et envoient des troupes françaises et belges; c'est ce qu'on appelle dans la région le « Ruhrkampf » ou « combat de la Ruhr »; cela affaiblit considérablement l'économie régionale et allemande. L'inflation grandit, la crise mondiale de 1929 touche l'Allemagne, le chômage augmente (dans une région qui n'en avait pas l'habitude), les protestations et les grèves se multiplient. C'est dans ce contexte que le parti national-socialiste d'Hitler arrive au pouvoir. L'effort de guerre permet à la région de retrouver son niveau d'avant-guerre.

Au lendemain de la Seconde guerre mondiale, la région de la Ruhr n'est plus qu'un vaste champ de ruines. Quasiment toutes les villes sont au moins à 50% détruites, et les industries ont particulièrement souffert des bombardements des Alliés, mais aussi du démontage d'usines; ce démontage s'est rapidement arrêté puisque l'Allemagne faisait désormais partie des Alliés. Les grands groupes industriels profitent de l'aide américaine (Plan Marshall) ainsi que d'une main-d'œuvre nombreuse, jeune et à bas salaires pour reconstruire la région. En effet, il faut intégrer les 9,5 millions de réfugiés et d'expulsés (cela représente 20% de la population) qui ont afflué dès la fin de la guerre, et reconstruire pour l'ensemble de la population des logements en nombre suffisant. L'Allemagne a fondé sa réussite économique sur le charbon et l'acier, matières indispensables à la reconstruction. Au milieu des années 1960, la République Fédérale d'Allemagne est le pays le plus peuplé d'Europe et a un des niveaux de production/habitants les plus élevés d'Europe.

Dès 1958, les premiers licenciements sont intervenus dans l'industrie minière, puis dans la sidérurgie, touchant principalement la région de la Ruhr. Ces licenciements ont surpris fortement la population, car rien ne les laissait prévoir: la situation du charbon était très bonne, les revenus progressaient, la capacité d'extraction augmentait. La crise fit irruption avec une vitesse et une force telles, que personne n'y était préparé et ne pouvait s'imaginer que la prospérité de la région était terminée. Le choc a été d'autant plus violent que la région n'avait connu pratiquement que la prospérité depuis un siècle.

La région de la Ruhr, dont la monostructure de production - charbon, acier, énergie - correspondait exactement aux besoins de l'après-guerre, a le plus profité du « miracle économique » allemand. En effet, toute l'Europe de l'Ouest avait besoin du charbon de la région de la Ruhr, situation favorisée par la « Guerre froide »; en 1952, la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier permit la distribution du charbon allemand en Europe, avec statut de monopole sur le marché (« Ruhrstatut »). Entre 1950 et 1958, la production du charbon augmenta de 1/5<sup>e</sup>, et celle de l'acier de 1/4.

Cet essor industriel s'accompagna d'un essor démographique, comme au 19<sup>ème</sup> siècle. Dans les années 1950, malgré l'afflux de près d'un million de personnes, on dut faire appel à la main-d'œuvre étrangère (« Gastarbeiter »). Les effets du « miracle économique » se firent rapidement sentir: salaires élevés, conditions de travail meilleures, syndicats forts, et une reconstruction des villes très rapide.

A partir du milieu des années 1960, le charbon de la région de la Ruhr fut fortement concurrencé par le charbon américain et le fuel. Le secteur minier fut le premier et le plus fortement touché; le premier choc pétrolier de 1973 toucha surtout la sidérurgie, et permit une reprise très provisoire du charbon. Le deuxième choc pétrolier, en 1979, frappa plus durement la sidérurgie. Afin de remédier à la crise, le gouvernement instaura des mesures fiscales dès les années 1960. Mais c'est sans grands effets: entre 1958 et 1964, 35 mines fermèrent leurs portes et licencièrent 53 000 personnes; en 1966, le nombre de mineurs représentait la moitié de celui en 1950, les protestations contre la fermeture des mines s'étendirent à toute la région.

Tout comme la région de la Ruhr a pu être au 19<sup>ème</sup> siècle le moteur de la Révolution industrielle allemande, elle devint à la fin des années 1960 la première région pour laquelle l'Etat dut, pour la première fois, s'investir dans de larges programmes de restructuration de la région: « Programme de développement de la région de la Ruhr » en 1968 (formation, recherche, transport, bâtiment), « Programme de Rhénanie du Nord-Westphalie 1975 » en 1970, « Initiative pour le futur de la région des industries lourdes » de 1987 à 1991<sup>5</sup>. Lentement, il a fallu apprendre à vivre économiquement indépendamment du charbon et de l'acier, et donc se reconverter. Mais la monostructure de la région de la Ruhr avait plusieurs inconvénients: il n'existait pas d'universités ni de grandes écoles (la première université a été fondée en 1965 à Bochum), donc pas de forces innovatrices ni de technologies de pointe, le niveau de qualification des travailleurs n'était pas élevé, il n'y avait pas d'espaces de loisirs, et les problèmes d'environnement étaient aussi importants que le chômage. L'économie dynamique de l'Allemagne n'était plus dans la région de la Ruhr déjà dès les années 1960: elle se trouvait dans les Länder du sud (Bavière, Bade-Wurtemberg, Hesse).

Aujourd'hui, dans la région de la Ruhr, il ne reste plus que 5 mines en fonctionnement contre 292 en 1858. Le fait que presque chaque enfant ait eu un grand-père ou un père mineur facilite plus ou moins la prise de conscience du patrimoine industriel dans la région, selon comment les parents ou grands-parents ont réagi (rejet de ce métier ou envie de le transmettre). Les chevalements de mine faisaient partie du paysage, de même que les cités ouvrières (en 1975, il ne restait plus que la moitié de ces cités dans la région de la Ruhr). Dans l'industrie minière, il y avait des façons de vivre et de parler particulières (comme le « Glück Auf » pour se saluer), la solidarité et l'identité des hommes y sont nées, on s'est longtemps battu pour des conditions de travail meilleures et les premiers syndicats apparurent, les progrès politiques et sociaux ont servi d'exemple pour d'autres Länder. Toute la région vivait du charbon, directement ou indirectement. C'est pourquoi, lorsque la crise du charbon des années 1950 éclata, ce fut pour beaucoup d'Allemands comme un mythe qui s'effritait, celui de la prédominance de la région de la Ruhr. Le choc psychologique ressenti est peut-être la cause d'une politique d'attente et de survivance plutôt que d'entreprendre un changement rapide et radical de l'économie. Mais on n'efface pas une mémoire d'homme comme on détruit une mine ou une usine sidérurgique.

---

<sup>5</sup> « Entwicklungsprogramm Ruhr »; « Nordrhein-Westfalen Programm 1975 »; « Zukunftsinitiative Montanregion ».

#### I.4. Les enjeux de la protection des sites de patrimoine industriel

La protection des sites de patrimoine industriel devient un thème très important dans les anciennes régions industrielles car elle représente des enjeux considérables.

En premier lieu, l'**enjeu économique** est de taille. Ces bâtiments n'ont plus de valeur économique et « encomrent » l'espace; la volonté de les détruire est souvent fortement présente, afin de reconstruire une autre usine plus moderne, rentable et surtout créatrice d'emplois. C'est ici un deuxième enjeu, un **enjeu social**: les anciennes régions industrielles ont la plupart du temps un taux de chômage plus élevé que la moyenne nationale, et l'implantation d'une nouvelle usine est souvent la promesse d'emplois.

Si les enjeux économiques et sociaux sont importants, les **enjeux de la mémoire sociale locale, nationale et internationale** ne le sont pas moins. En effet, détruire les bâtiments du passé, c'est comme détruire une partie de la mémoire des Hommes. La sauvegarde a débuté dès les années 1960-1970 (premières fermetures d'usines), mais on n'a pas empêché la destruction de nombreux carreaux de mines et surtout de cités minières. La région de la Ruhr n'a pas qu'une importance locale ou nationale; elle est le symbole de l'industrie minière et sidérurgique, qui a permis de faire vivre l'Europe à une certaine époque; encore aujourd'hui, la région de la Ruhr se définit la plupart du temps par son industrie, mais au sens de culture industrielle et patrimoine industriel. Certes, cette industrie a fortement pollué l'environnement, et l'image des effluves sortant des cheminées restera encore longtemps dans les mémoires; cette image est celle d'une région peu attrayante touristiquement, mais très prospère économiquement. Les effluves ont aujourd'hui disparu avec la fermeture des mines et des usines, rendant la région propice au tourisme et aux loisirs.

La réhabilitation des sites de patrimoine industriel prend en compte ces enjeux:

- elle crée des emplois à court terme (restauration) et à long terme (accueil, promotion) sur le site et dans la région (création d'agences de voyages spécialisées);
- cela permet de conserver des traces du passé, appartenant à la mémoire collective.

S'étant rendu compte de ces avantages de la mise en tourisme des sites de patrimoine industriel, le Ministère du Land de l'Economie, de la Technologie et des Transports<sup>6</sup> a demandé, en 1996, la constitution d'une commission composée des représentants du Ministère, du RVR, d'Universités et d'associations touristiques. Cette commission se devait d'élaborer une stratégie en matière de tourisme, des projets et une organisation du tourisme dans la région de la Ruhr. Leurs conclusions se trouvent dans un rapport, intitulé « Masterplan für Reisen ins Revier » - « Lignes directrices pour le tourisme dans la région de la Ruhr ». Il faut développer le tourisme urbain, en se basant sur la culture industrielle, les manifestations culturelles traditionnelles (Musicals, théâtre, opéra) et moins traditionnelles, voire uniques. Il faut aussi réorganiser les structures relatives au tourisme, car l'action du RVR n'a pas permis un grand développement touristique de la région, cela n'étant pas non plus son unique but; la réorganisation passe par une stratégie marketing définie et la création d'une agence de voyage pour la région, dont la mission unique sera de promouvoir la région. Une des réalisations concrètes de cette commission est la « Route der Industriekultur » - « Route de la culture industrielle », inaugurée en 1999. Actuellement, elle s'élargit au niveau européen.

---

<sup>6</sup> Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

## II. Le réseau du musée fédéral westphalien pour la culture industrielle

Le projet d'un Musée de l'industrie de Westphalie est né en 1979 sous l'impulsion du Landschaftsverband de Westphalie-Lippe; son but est d'être avant tout un musée d'« histoire sociale » et non « technique » comme le Musée de la Mine allemand à Bochum. Il a son pendant en Rhénanie, créé en 1981. Il existe donc 14 musées de patrimoine industriel dans le Land, dont le but est d'expliquer les techniques et l'histoire sociale.

Le musée de Westphalie est composé de 8 sites recoupant 5 thèmes de patrimoine industriel :

- **la mine du 17ème au 20ème siècle:** Mine Nachtigall à Witten-Bommern, Mine Hannover I/II/V à Bochum-Hordel, Mine Zollern II/IV à Dortmund-Bövinghausen;
- **la navigation et le transport fluvial:** Ascenseur à bateaux Henrichenburg à Waltrop;
- **le textile:** Musée du Textile à Bocholt;
- **la briqueterie:** Briqueterie Sylbach à Lage;
- **le verre:** Verrerie Gernheim à Petershagen-Ovenstädt;
- **la sidérurgie:** Fonderie intégrée Henrichshütte à Hattingen; ce fut le dernier site à être intégré au sein du Musée, en 1989, suite à sa fermeture en 1987.

La présentation des sites se fera par thème, la politique du musée étant la même sur chaque site :

- sauvegarder ce qui peut l'être et restaurer voire agrandir le bâti
- expliquer les techniques et l'histoire sociale dans le cadre d'une exposition permanente
- rendre accessible l'exposition aux enfants
- organiser des activités pédagogiques
- faire vivre le site au travers de diverses manifestations

### II.1 Sauvegarder et restaurer

Le musée a entrepris la sauvegarde des monuments in situ dès les années 1960-1970. Le premier à avoir été sauvegardé a été la halle de travail à chaud conique de Gernheim. La verrerie produisit de 1812 à 1877 ; sa halle date de 1826. Située aux bords de la Weser, elle exportait le verre dans le monde entier. Sur le site de Gernheim se trouvait une vannerie qui resta en activité jusqu'en 1963 pour la fabrication de paniers pour le transport des dames-jeannes de l'usine Wittekind à Minden. Ce n'est qu'en 1975 que l'on redécouvrit ce site, que l'on classa immédiatement monument historique ; les maisons de verriers constituent la plus ancienne cité ouvrière du Land. Le site fut pris en charge par le Musée de l'industrie de Westphalie en 1983.

Outre la halle, la maison d'un verrier datant de 1812 et les bâtiments qui servait de vannerie et d'école ont pu être restaurés et ouverts au public dans le cadre de l'exposition permanente. Le four a été remis en fonctionnement et la production de verre et la formation aux métiers du verre ont repris depuis 1998. La restauration de la maison de l'entrepreneur est maintenant achevée et accueille une exposition temporaire en attendant le renouveau de l'exposition permanente.

La mine Nachtigall à Witten-Bommern illustre l'époque de l'exploitation minière dans le Muttental dès le 17<sup>ème</sup> siècle. Elle fut exploitée de 1714 à 1892 et transformée en briqueterie en 1892 jusqu'en 1963. Le propriétaire de la briqueterie installa 2 fours annulaires Hoffmann sur les anciens puits de la mine. Après avoir appartenu à plusieurs entreprises, la ville de Witten acheta le terrain en 1977 et commença les premières restaurations. Le site fut intégré au Musée de l'industrie de Westphalie en 1983.

Aujourd'hui, un four est rénové et accessible au public ; on peut y découvrir l'ancien puits Hercules ; les autres bâtiments ont été rénovés et accueillent l'exposition permanente et les bureaux. On peut y voir l'ancienne machine à vapeur. Une réplique d'un ancien bateau circulant sur la Ruhr se trouve dans la cour du musée.

La mine Hannover I/II/V illustre l'exploitation minière dans la région de la Ruhr aux 19<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> siècles. Elle fut fondée en 1857, changea plusieurs fois de propriétaires, puis fut achetée en 1872 par Alfred Krupp. De cette mine avec plusieurs puits, une centrale électrique, une cokerie, un gazomètre, qui occupait plus d'un km de long fin 19<sup>ème</sup> et environ 6000 mineurs, on n'a pu sauver que la tour Malakoff (1858), la salle des machines (1858) et les puits d'aération (années 1930) lors de la fermeture de la mine en 1973. Elle fut intégrée au Musée de l'industrie de Westphalie dès 1981. La mine accueille des expositions temporaires, des conférences, les visiteurs le week-end. Une reconstitution à taille réduite a été réalisée pour les enfants.

## **II.2. Expliquer les techniques et la vie des travailleurs**

Sur tous les sites, l'exposition s'attache à expliquer l'aspect social et les techniques.

L'aspect social est surtout développé sur les sites de Gernheim dans l'ancienne maison de verrier, le musée du textile de Bocholt et l'ascenseur à bateaux Henrichenburg à Waltrop.

Le musée du textile à Bocholt a été le premier site ouvert en mai 1989, dans le Münsterland (nord-ouest du Land), région typique pour l'industrie textile. C'est en réalité la reconstruction d'une fabrique de textile selon d'anciens plans, seules les machines sont d'époque ; elles proviennent d'anciennes usines textiles du Münsterland. Le musée du textile constitue une exception au sein du Musée de l'industrie de Westphalie, tous les autres sites étant d'anciens bâtiments ; un autre équipement d'origine aurait pu être choisi mais dans une autre ville, mais il fallait un site du Musée de Westphalie à Bocholt, sinon le Land et le Landschaftsverband, c'est-à-dire les élus ne finançaient pas le projet du Musée de l'industrie de Westphalie. Dans l'exposition, on a reconstitué l'intérieur d'une maison ouvrière et le jardin attenant.

L'ascenseur à bateaux d'Henrichenburg à Waltrop fut inauguré en 1899 par l'Empereur Guillaume II. Il est le chef d'œuvre architectural du canal Dortmund – Ems. Il fut fermé en 1969 et pris en charge par le Musée de l'industrie de Westphalie en 1981 dans un état de délabrement total. Il fut intégré au musée en tant que chef d'œuvre technique du canal Dortmund-Ems qui mène à la mer du Nord. Les restaurations furent prises en charge par le Musée de l'industrie de Westphalie et le Landschaftsverband de Westphalie-Lippe. Il fut rendu accessible au public en 1992 et reçut le prix du musée européen en 1995. Une ancienne péniche sert à documenter le mode de vie des marins. Des modèles dans l'exposition et à l'extérieur permettent de comprendre la technique de l'ascenseur à bateaux.

L'aspect technique n'est pas oublié dans l'exposition car nous sommes avant tout sur des sites qui ont permis une production industrielle et où la technique a joué un grand rôle dans leur succès.

A Bocholt, on montre la technique du tissage sur les anciennes machines. Le visiteur peut ainsi se rendre compte du bruit que les ouvriers devaient supporter toute la journée.

La briqueterie Sylbach se situe à Lage, en Lippe, région traditionnelle des briquetiers. Elle fonctionna de 1919 à 1979. Elle fut intégrée au Musée de l'industrie de Westphalie en 1982 dans un piteux état. Maintenant, les bâtiments sont restaurés et ouverts au public. Elle est remarquable par son four Hoffmann. Le bâtiment d'accueil a été reconstruit dans un style mélangeant la brique et le verre. Une maison de briquetier a été transportée sur le site afin de montrer les conditions de vie des briquetiers autrefois.

La Mine Zollern II/IV à Dortmund-Bövinghausen est la porte est de la Route de la culture industrielle. Elle a une place particulière dans le musée. Tout d'abord car elle est la



centrale administrative du Musée de l'industrie de Westphalie ; c'est là que sont déposés les objets à inventorier, que l'on trouve les ateliers de restauration et la bibliothèque du Musée. Ensuite parce que la protection du portail style Art nouveau de sa salle des machines en 1969 marqua le début de la politique de sauvegarde du patrimoine industriel dans la région de la Ruhr. L'ancien et premier Directeur du Musée fut d'ailleurs Helmut Bönnighausen, qui fut le premier conservateur du département des monuments techniques créé en 1975 au Landschaftsverband de Westphalie-Lippe.

Cette ancienne mine illustre l'exploitation minière du début du 20<sup>ème</sup> siècle. Elle constitue un vaste ensemble construit par l'architecte Knobbe entre 1898 et 1904. Elle est remarquable par son architecture de briques néo-gothique de la partie avant et l'art nouveau de la salle des machines et des bâtiments de la partie arrière. Le propriétaire de la mine voulait une installation de grand style où le travail pouvait être rationnel. Devant la mine, il fit construire des logements pour les mineurs, la Kolonie Landwehr, dans le même style architectural que la mine : les mineurs devaient retrouver chez eux la même beauté qu'à la mine. La cité ouvrière (Kolonie Landwehr) est aussi classée monument historique.

L'aspect actuel de Zollern n'est bien sûr pas l'aspect originel. De nombreux bâtiments ont disparu après la seconde guerre mondiale, d'autres se sont agrandis, de même que la cité ouvrière a dû s'agrandir devant l'afflux de travailleurs dans les années 1950 (dans un style architectural moins grandiose néanmoins). La mine ferma ses portes définitivement en 1966. Elle devait être détruite, mais grâce à la mobilisation de professionnels et l'engagement de la population, on classa le portail, puis le carreau et la Kolonie Landwehr. Dans un premier temps, Zollern appartient à la Mine de Bochum, celle qui a fondé le Musée allemand de la mine. Celle-ci paya sa protection et sa première restauration. En 1981, le carreau de mine est pris en charge par le Musée de l'industrie de Westphalie et le Landschaftsverband de Westphalie-Lippe.

Aujourd'hui, Zollern est un musée qui propose une salle polyvalente inaugurée en 1998 et des salles de séminaires à la place de l'ancien dépôt de marchandises ; des bureaux modernes ont remplacé une partie des anciens bains-douches. L'autre partie des bains-douches a été restaurée tels qu'ils étaient avant avec les paniers pour les affaires des mineurs et accueillent une partie de l'exposition permanente. La salle de contrôle des plaques d'identité est devenue l'accueil, et l'ancienne morgue la boutique du musée. L'ancien garage de réparation est devenu une salle d'expositions temporaires, et la recette du puits IV est en restauration afin de la rendre accessible au public.

En ce moment, la politique de valorisation de Zollern est assez controversée au sein même du musée : des entreprises ou des particuliers louent ces salles pour des séminaires, cocktails, mariages. Certains y voient une promotion et une certaine rentabilité du site, d'autres une intrusion dans un site dévoué à l'histoire de la mine et à la culture.

### **II.3. Des outils de médiation conçus pour les enfants**

A côté de l'exposition permanente pour les adultes coexistent des outils de médiation destinés aux enfants. Chaque site a ses personnages, qui vont expliquer avec des mots simples la technique et la vie des travailleurs autrefois, du temps du fonctionnement du site.

Ces personnages sont :

- à Zollern II/IV : Franz, l'apprenti-mineur
- à Bocholt : Hans Vapeur
- à Gernheim : Auguste et Wilhelm, enfants de verriers
- à Nachtigall : la lampe à huile-grenouille Öli
- à Hannover : l'esprit de la mine Flözian
- à Hattingen : le rat (bleu)

- à Henrichenburg : Käpt'n Henri
- à Lage : le maître briquetier Lehmann et sa brique Toni

A cette occasion, je présente le dernier site du musée : l'ancienne fonderie intégrée Henrichshütte à Hattingen. Cette fonderie, qui fonctionna de 1853 à 1987, est le dernier site intégré au Musée de l'industrie de Westphalie en 1989, 2 ans après sa fermeture. Lors de la restauration, de nombreuses manifestations culturelles ont eu lieu, et la population d'Hattingen s'identifie largement à la fonderie et est active au sein du musée. La restauration du haut fourneau est terminée et il est illuminé le soir. La salle des soufflantes a été restaurée et sert de salles de manifestations. Un circuit permet aux adultes et aux enfants de découvrir le site.

#### **II.4. Des activités pédagogiques variées**

Les activités pédagogiques sont très différentes selon les sites, selon leur état de restauration et selon la présence ou non de personnel qualifié pour ces activités.

Voici quelques exemples d'activités pédagogiques :

- le chemin du mineur à Zollern
- Construction de dragons en argile, qui fume et crache du feu (7-11 ans) à Lage
- Jeu de marionnettes interactif „Comment le poisson est arrivé dans le terril » (4-6 ans) à la mine Nachtigall
- . Chasse au trésor avec le rat (Henrichshütte)
- Visite et bricolage d'un modèle „Le secret du bateau qui flotte“ à Henrichenburg
- „Sauveteurs à la mine“ avec l'équipement qui va avec
- Activités dans la mine Knirps à Bochum

#### **II.5. Il faut faire vivre les sites**

Les expositions temporaires ne sont pas le seul moyen de faire vivre les sites. De nombreuses visites guidées – à thème ou non – sont organisées, chaque site a une journée portes ouvertes par an, des associations profitent des sites pour organiser leur fête annuelle, certains organisent des marchés de Noël, les fêtes privées sont aussi un moyen de faire vivre les sites. L'organisation d'animations est laissé à l'appréciation des directeurs de sites.

### **III. Impact de la valorisation du patrimoine industriel sur l'économie et l'aménagement du territoire.**

Nous pouvons l'illustrer à travers différents exemples, qui ont aussi un grand succès à l'étranger : le parc paysager de Duisburg nord, le port intérieur de Duisburg, le « nouveau centre » d'Oberhausen autour du gazomètre, et les nouveaux paysages.

#### **III.1. Le parc paysager de Duisburg nord**

Le parc paysager est situé au nord de Duisburg, dans des quartiers en difficulté économique.

Au centre de ce parc de 200 ha se trouve une ancienne usine Thyssen, fondée en 1902. Cette usine employait dans les années 1920 jusqu'à 2600 ouvriers. Lors de sa fermeture en avril 1985, il n'en restait plus que 400. Une partie des ouvriers s'est constituée en association pour sauvegarder l'usine, appuyés par des experts. L'argument déterminant

pour la sauvegarde de l'usine a été le coût de la destruction qui aurait été plus élevé que celui de la sauvegarde.

Dès le début, le projet d'un parc est né, on voulait utiliser tout l'espace. Il fallait aussi intégrer la végétation spontanée qui se développait. Le projet du parc a été présenté par une société d'architecte en 1991 (Latz und Partner). Le projet a été financé par le Land, la ville de Duisburg et l'IBA (Exposition internationale de la construction) dans le cadre du projet « parc paysager de l'Emscher park » dont le parc de Duisburg constitue une partie. L'IBA Emscher Park regroupait 90 projets destinés à restructurer la région du fleuve Emscher. Elle a commencé en 1989 et a été officiellement achevée en mai 1999. La Route de la culture industrielle était l'un de ces 90 projets ; le parc paysager de Duisburg Nord est la porte ouest de cette Route, destinée à faire connaître le patrimoine industriel de la région de la Ruhr.

Dès la sauvegarde de l'usine Thyssen, des manifestations culturelles ont eu lieu : opéras, techno-party, cinéma de plein air, qui ont permis une meilleure prise de conscience du projet de parc par la population.

L'usine est composée de nombreux bâtiments de grande taille. Certains ont été détruits, mais la plupart sont encore là. Ils ont été rénovés selon leur utilisation future : certains sont uniquement conservés, d'autres aménagés (comme le haut fourneau n°5 aménagé en tour de panorama ou le gazomètre pour l'association de plongeurs), d'autres laissés vides pour mieux les promouvoir comme salles polyvalentes. L'aménagement est confié aux architectes, l'aspect historique (expositions, panneaux explicatifs) est pris en charge par la Société allemande pour la culture industrielle (représentante allemande du TICCIH). La plupart des bâtiments est utilisé pour les loisirs : plongée, escalade, tir à l'arc. Ce qui fait le succès du parc est ses illuminations tous les week-ends aux couleurs de l'IBA - bleu, vert, rouge – conférant un charme particulier au site. Le projet aura coûté environ 40 millions d'euro.

### **III.2. Le port intérieur de Duisburg**

C'est l'ancien port de céréales du Land (corbeille de pain de la Ruhr). Sa superficie couvre 1000 ha et 40 km de rives. Une partie est toujours en activité (Ruhrort). Ce fut le lieu de tournage des « Tatort » et « Schimanski » (séries policières allemandes). Une partie fut transformée en port de plaisance, ses rives ont été réaménagées avec cafés, promenades (2 km). Les anciens moulins à céréales (Küppersmühle) sont devenus musée et abritent une collection privée. Il est devenu un centre d'activités et de commerces où il est agréable de vivre.

### **III.3. Le CentrO à Oberhausen**

La ville d'Oberhausen compte environ 250 000 habitants, elle a perdu 400 000 emplois dans la mine et la métallurgie.

Le gazomètre a été construit en 1929 ; il est aujourd'hui un lieu d'exposition unique avec ses 117 m de haut.

Le « Nouveau centre » est le plus grand projet de la restructuration dans la Ruhr. Les travaux sur ce site de l'ancienne usine Thyssen ont commencé en 1992 et ont coûté environ 450 000 000 d'euros. Il est constitué du centre commercial CentrO (70 000 m<sup>2</sup>), du parc de loisirs « CentrO Park » (83 ha), qui ont ouvert en septembre 1996 et accueillent environ 20 Mio de visiteurs/an. Une immense salle de spectacles, l'Arena, s'y trouve aussi.

Un grand parking gratuit se trouve au centre commercial et une nouvelle gare de S-Bahn a été construite.

#### **III.4. Les nouveaux paysages : l'art des terrils**

Les terrils constituent les témoins paysagers de l'extraction du charbon. Dans la politique de restructuration du Land, on a voulu les mettre en valeur. Pour cela, on a fait appel à des artistes ou professeurs entre autres. Cela donne par exemple le Tetraeder à Bottrop (Prof. Wolfgang Christ, Urbaniste) ou la Bramme pour la Ruhr de Richard Serra (artiste américain).

## BIBLIOGRAPHIE

- ANDRIEUX Jean-Yves, *Le patrimoine industriel*, 1992, Que sais-je?, PUF, Paris
- CHOAY Françoise, *L'allégorie du patrimoine*, 1996, Coll. La couleur des idées, Ed. Seuil, Paris
- SLOTTA Rainer, *Einführung in die Industriearchäologie*, 1982, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt
- DAUMAS Maurice, *L'archéologie industrielle en France*, 1980, Robert Laffont, Paris
- BERGERON L. et DOREL-FERRE G., *Le patrimoine industriel: un nouveau territoire*, 1996, Ed. Liris
- BUSCH F. et coll, *Chronik Ruhrgebiet*, 1997, Chronik-Verlag
- GRÄTZ R. et coll., *Denkmalschutz und Denkmalpflege: 10 Jahre Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen*, 1991, Rheinland-Verlag GmbH, Köln
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT und MITTELSTAND, TECHNOLOGIE und VERKEHR des Landes Nordrhein-Westfalen, *Masterplan für Reisen ins Revier*, 1997

## SITES INTERNET

[www.lwl.org/LWL/Kultur/wim/](http://www.lwl.org/LWL/Kultur/wim/) (Musée fédéral westphalien pour la culture industrielle)

[www.rvr-online.de](http://www.rvr-online.de) (Regionalverband Ruhrgebiet)

Wikipedia et entrer „Land de Rhénanie du Nord-Westphalie », « Région de la Ruhr ».

## INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES

Budget du Landschaftsverband Westfalen-Lippe  
2250 Millions d'euros

Budget du Musée  
9 Mio. € (6 Mio. € pour le personnel)  
10 Mio. de dépenses, 1 Mio. de recettes

Budget par site (sans personnel ni autres frais d'entretien)

Zollern: 56.000 €

Hannover: 38.000

Nachtigall: 54.000

Henrichenburg: 56.000

Gernheim: 78.000 (plus 100.000 für die Glasturm GmbH =  
Schauproduktion)

Lage: 68.000

Bocholt: 77.000

Hattingen: 77.000

Nombre de visiteurs du musée

2006 :402 540

2007 : 388 764

Nombre de visiteurs par site

<b>Nombre de visiteurs</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Zollern	84 265	102 134
Hannover	28 861	24 679
Nachtigall	35 908	33 585
Hattingen	75 367	80 486
Henrichenburg	72 630	69 315
Bocholt	30 749	31 144
Lage	39 568	34 625
Gernheim	21 416	26 573

© **Magalie Trognon**, Forbach, pour le réseau des musées  
industriels de Westphalie.