



**HAL**  
open science

## Régénération de la conurbation sidérurgique du Val-de-Fensch (Moselle-France)

Denis Mathis, Anne Mathis

► **To cite this version:**

Denis Mathis, Anne Mathis. Régénération de la conurbation sidérurgique du Val-de-Fensch (Moselle-France). *Territoire en mouvement. Revue de Géographie et d'Aménagement*, 2017, 10.4000/tem.4039 . hal-02810964

**HAL Id: hal-02810964**

**<https://hal.science/hal-02810964>**

Submitted on 6 Jun 2020

**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.

## Régénération de la conurbation sidérurgique du Val-de-Fensch (Moselle-France)

*Regeneration of the Val-de-Fensch Steel Conurbation (Moselle-France)*

**Denis Mathis et Anne Mathis**

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/tem/4039>

DOI : 10.4000/tem.4039

ISSN : 1950-5698

### Éditeur

Université des Sciences et Technologies de Lille

### Référence électronique

Denis Mathis et Anne Mathis, « Régénération de la conurbation sidérurgique du Val-de-Fensch (Moselle-France) », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 33 | 2017, mis en ligne le 15 février 2017, consulté le 03 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/tem/4039> ; DOI : 10.4000/tem.4039

---

Ce document a été généré automatiquement le 3 mai 2019.



Territoire en mouvement est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

---

# Régénération de la conurbation sidérurgique du Val-de-Fensch (Moselle-France)

*Regeneration of the Val-de-Fensch Steel Conurbation (Moselle-France)*

Denis Mathis et Anne Mathis

---

- 1 Les communes des grands complexes industriels comme celles de la vallée de la Fensch en Moselle ont été très tôt transformées par des phénomènes d'urbanisation. Si ces derniers ont d'abord été spontanés, très vite et afin de répondre à la contrainte industrielle, ils ont pris des formes dirigées (cités ouvrières, habitat collectif, zones pavillonnaires, ville nouvelle, Zone d'Urbanisation Prioritaire...). Le bassin industriel de la vallée de la Fensch est à l'origine une juxtaposition de villes-usines<sup>1</sup> dont la concentration industrielle entraîne un changement d'échelle systémique : de la ville-usine à la vallée industrielle. L'urgence de l'urbanisation nécessaire aux logements a souvent contraint à accoler des quartiers sans réelle cohérence et parfois sans tenir compte de la structure communale dans l'émergence de véritables « villes champignons » en tenant compte de l'encaissement important de la vallée.
- 2 En effet, à l'origine, les nombreuses petites villes nées de ce besoin d'habitat sont des villages, puis à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ils se sont rapidement transformés en villages-usines, puis en villes-usines. Si l'organisation industrielle des vallées sidérurgiques lorraines est depuis longtemps connue (Thouvenin, 1981 ; Gehring et Saint-Dizier, 1983), les enjeux de l'urbanisation des petites villes périphériques aux usines restent peu étudiés. Pourtant, la gouvernance industrielle inscrite dans le processus de production de la ville s'estompant, il incombe désormais aux communes de réorganiser l'urbain. Une approche géohistorique permet d'observer, sur un pas de temps d'un siècle, les difficultés rencontrées pour passer du village à la ville-usine avec ses contraintes, ses planifications pour produire désormais la ville post-industrielle, la ville sans l'usine. En effet, avec les fermetures programmées des sites industriels, elles doivent oublier l'usine qui les a fait naître et croître. La disparition de l'usine les entraîne vers le déclassement et le phénomène de décroissance urbaine. Elles doivent se reconverter et se réinventer un avenir. Ce thème de la

reconversion « 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 » (Fagnoni, 2003). Bien que récurrente pour la Lorraine, cette thématique semble désormais s'inscrire sur un « temps long ». Ne faudrait-il pas finalement délaissier ce terme pour celui de mutation ou d'adaptation dans la mesure où l'espace des vallées post-sidérurgie poursuit son évolution urbaine, s'accommodant de la disparition et de l'effacement du fait industriel qui les a fait naître ? Considérer ce processus évolutif uniquement sous l'angle des reconversions permet d'appréhender les mutations qui se sont opérées et qui s'opèrent encore aujourd'hui sous l'angle systémique de la ville-usine. La capacité du géosystème urbain à dépasser ce stade est sous-évaluée en considérant que ce dernier ne peut s'affranchir de l'usine dans le processus de fabrication de la ville. C'est confondre, dans une certaine mesure, le palimpseste de la ville-usine, reflet d'une image sublimée et nostalgique d'un âge industriel, et la ville actuelle avec ses propres dynamiques de ville sans l'usine, au sein de son écosystème urbain. Ce caractère urbain doit désormais être réaffirmé dans un contexte de requalification et de renouvellement des espaces : c'est ce que nous considérerons comme un processus de régénération.

- 3 Certes, la patrimonialisation des sites industriels peut participer à la politique de rénovation urbaine comme l'ont souligné dans leurs travaux V. Veschambre (2008) ou encore S. Edelblutte (2009 ; 2012). Toutefois, ces processus ne sont pas totalement suffisants pour limiter les effets de la fermeture de l'usine sur les villes mono-industrielles et de la décroissance urbaine. C'est à ce double défi de dépassement de l'usine et des restructurations urbaines que les petites villes de la vallée de la Fensch doivent répondre et que se révèlent les fragilités liées à un maillage communal dépassé et inadapté, imposant des dynamiques communes pour restructurer la trame urbaine. En réalité, c'est également un changement d'échelle qu'il convient d'opérer car les vallées sidérurgiques, vastes rues industrielles, avaient établi une cohérence qui s'imposait aux villes. Désormais, celle-ci ne peut être remplacée que par la coopération interurbaine.
- 4 Forte de 68 000 habitants, la Communauté d'Agglomération du Val-de-Fensch constitue un pôle de petites villes (9 des 10 communes sont des petites villes à la périphérie de l'agglomération thionvilloise) qui unit cette nappe urbaine. Dès lors, tournée vers la vallée de la Moselle, Thionville et le Luxembourg, elle reconverit, rénove, requalifie, patrimonialise et recycle ses héritages sidérurgiques. Elle cherche à se lier et s'intégrer à la mondialisation avec la Mégazone TerraLorraine ou l'Europort d'Illange<sup>2</sup> et enfin elle se positionne en marge de la ville globale par ses navetteurs vers le Luxembourg<sup>3</sup>. Elle participe à l'affirmation d'un espace conurbain aux dynamiques réaffirmées autour de Thionville.

## 1. le désordre de l'urbain au sein de la vallée sidérurgique de la Fensch

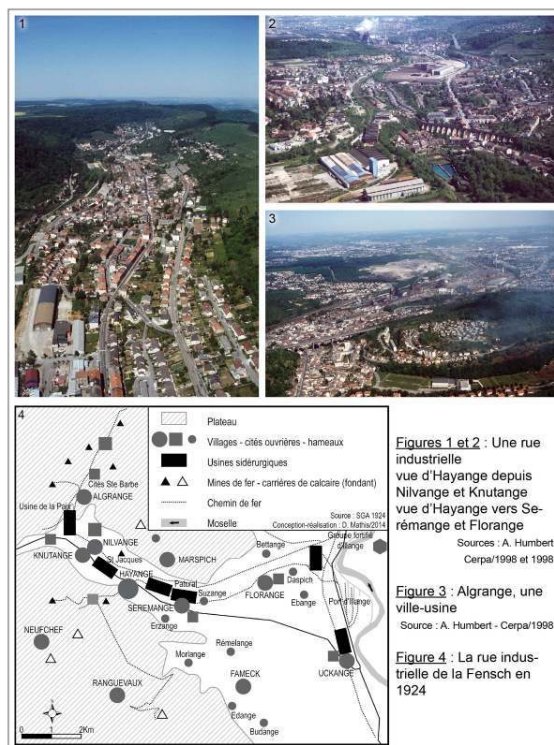
- 5 Cette approche géohistorique de la structuration de l'urbain dans le Val-de-Fensch ne cherche pas à revenir sur toutes les étapes du développement industriel ni de la production de la ville-usine qui dépasseraient largement notre propos, mais seulement de rappeler quelques grandes lignes du processus urbain en soulignant les difficultés dans l'éclosion du fait urbain au sein de la vallée.

## 1.1. Villages, villages-usines, villes-usines : urbanisation et dynamiques territoriales industrielles

- 6 La vallée de la Fensch a été industrialisée progressivement depuis le pôle sidérurgique de Hayange<sup>4</sup> par la famille de Wendel. L'essor sidérurgique de cette vallée est lié à la présence de gisements de fer. Le site de la vallée est étroit et occupé par les premières usines qui vont s'installer depuis Hayange, soit vers l'amont, soit vers l'aval de la vallée. Cependant l'espace du Val-de-Fensch est encore, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, un espace rural. Les villages et hameaux s'organisent dans la vallée de la Fensch ou aux pieds des Côtes de Moselle. Le maillage des localités était dense et les bans communaux étaient réduits (200 à 400 hectares).
- 7 Les fusions communales du début du XIX<sup>e</sup> siècle ont amorcé la refonte de la trame rurale<sup>5</sup>. L'industrialisation de la vallée a accentué sa transformation, amorçant pour de nombreuses communes un processus d'urbanisation qui n'a pas généré de « déruralisation » car le système agricole a perduré, voire s'est développé, juxtaposé au système industriel. En cela, lorsqu'il n'y a pas encore de cités ouvrières planifiées, il faut évoquer la notion de *villes-usines spontanées* (Edelblutte, 2012). Aujourd'hui, ces noyaux des fermes lorraines traditionnelles à deux ou trois travées ou des maisons de vigneron permettent d'identifier encore précisément les nombreux noyaux villageois des communes du Val-de-Fensch. Cette permanence, sinon fonctionnelle du moins visuelle, favorise aujourd'hui des « identités de quartiers » dans un contexte de juxtaposition d'espaces urbanisés. Ainsi, à Fameck, les différents hameaux forment toujours des pôles identitaires.
- 8 Le déploiement industriel dans la vallée, débuté dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, a dans un premier temps concerné les villages périphériques de Hayange. Ce développement des villages-usines en villes-usines entraîne progressivement un phénomène d'unification du complexe industrialo-urbain malgré les fragmentations communales. Les communes aux frontières des villes-usines profitent de cette croissance, les systèmes ruraux traditionnels sont modifiés et remplacés par un système productif qui répond aux demandes d'un marché urbain de proximité. Ainsi, les hameaux de la commune de Fameck, avant d'être totalement intégrés à la ville, font partie de la ceinture productive que l'on pourrait qualifier d'agriculture périurbaine (lait, fruits, légumes).
- 9 Si à l'origine, la vallée est dominée par la famille de Wendel, de nouveaux maîtres de forges s'installent, notamment à partir de l'Annexion à l'Empire Allemand (1871-1914). La nouvelle frontière et la concurrence industrielle favorisent la mobilité des ouvriers, notamment entre les entreprises sidérurgiques établies de part et d'autre de la frontière. Le paternalisme patronal intervient alors dans la fabrique urbaine, planifiant cette dernière autour des sites de production par la construction de cités pour assurer la sédentarisation de la population ouvrière. La croissance industrielle entraîne une croissance urbaine planifiée à l'échelle de l'usine et non à celle de la ville. Le développement d'Algrange débute réellement après 1880. À l'origine site minier, le village voit son développement lié à l'arrivée du chemin de fer en 1882. Quatre concessions minières (10 puits) sont exploitées et une usine est établie entre Algrange et Knutange : *Hütte Friede* (l'usine de la Paix). La production de l'espace urbain se poursuit par la mise en place de cités ouvrières, par le déploiement des services et des fonctions administratives adaptés à une croissance urbaine (figure 3). À Algrange, elle se traduit par l'ouverture

d'un bureau de poste (1884) et de l'hôpital des Mines et Forges (1899). Cet urbanisme planifié (figure 4) laisse peu de place à l'urbanisme spontané qui lui concerne davantage les communes périphériques de la rue industrielle de la Fensch.

### Planche 1



## 1.2. Du village/ville-usine à la ville-éclatée

- 10 Avec l'essor de la sidérurgie dans le Val-de-Fensch, les villes manquent d'espace disponible pour l'urbanisation et le développement de sites industriels nouveaux. La croissance des usines de Hayange, de Serémange-Erzange entraîne le développement des communes de l'aval : Serémange-Erzange, Florange et Fameck. L'histoire de la construction urbaine de cette dernière commune illustre le mieux les désordres urbains provoqués par les géosystèmes industriels. Dépourvue d'usines sidérurgiques, cette commune<sup>6</sup> se trouve en marge du bassin industriel. En 1912, la mise en service d'une ligne de tramway entre Thionville - Fontoy avec des embranchements vers Knutange - Algrange et vers Florange - Fameck permet de lier ces communes à la rue sidérurgique de la Fensch. Cette mise en connexion permet à la commune de Fameck de connaître une périurbanisation par mitage qui se déploie le long de l'ancienne route nationale amorçant un lien entre les différents noyaux villageois (figure 5). Ce mitage conserve encore un caractère spontané et produit un tissu urbain très hétérogène (bâtiments de fermes, maisons de maîtres...). En 1930, la mise en œuvre des cités « Bosment » entre les communes de Serémange-Erzange et Fameck annonce des formes plus organisées d'urbanisation et souligne la progression du front d'urbanisation (figure 6). Bien que le quartier forme une nouvelle entité spatiale sur le territoire fameckois, il n'a pas de lien avec cette dernière car il est polarisé vers les usines. La croissance démographique de la

commune contraint celle-ci à adapter ses services (nouveau groupe scolaire, travaux d'assainissement...).

- 11 Durant l'entre-deux-guerres, Fameck matérialise les frontières du bassin industrialo-urbain de la Fensch. En 1948, la constitution du groupe SOLLAC (Société Lorraine de Laminage Continu) et le développement des usines de Florange et d'Ébange en aval de la vallée de la Fensch repoussent les logements vers la périphérie. Ainsi, dans les années 1960, les cités Oury sont construites à cheval sur les territoires de Florange et de Fameck, accentuant encore l'éclatement communal fameckois (figure 7). L'urbanisation non planifiée par mitage se poursuit le long de l'ancienne route nationale, profitant de la mise en œuvre en 1952 de la Trans-Fensch<sup>7</sup>.
- 12 Ces cités ouvrières, établies à cheval sur plusieurs communes, traduisent l'extension d'un système fonctionnel (la vallée sidérurgique) aux dépens d'un système structurel comme la commune. Au début des années 1960, la conséquence pour Fameck se traduit par une situation paradoxale ; la ville de plus de 7 500 habitants présente un tissu urbain inorganique et multipolaire avec ses anciens villages et hameaux, ses cités ouvrières presque sans lien, telle une structure urbaine rhizomique. C'est une ville explosée dont l'absence d'un « centre » permet d'affirmer qu'à cette époque Fameck est, comme l'affirme X. Arsène-Henry (1969) une « ville inhumaine par absence d'urbanisme ».

## Planche 2



### 1.3. À l'origine des « villes champignons » : assurer le logement des employés

- 13 Le processus de fabrication de la ville est uniquement conditionné par la commande de la sidérurgie et destiné à répondre aux besoins de logements. Ainsi, durant la période des

années 1950-1970, l'urbanisation par la mise en chantier de vastes quartiers de logements est une priorité. Cette demande en logements pour accueillir la main-d'œuvre engendre des démarches plus ambitieuses comme la création de la ville nouvelle de Saint-Nicolas en Forêt en 1958, sur les territoires communaux de Fameck et de Ranguieux. Le site de plateau, qui surplombe les vallées de la Fensch et du Kresbach, était en grande partie recouvert d'une forêt appartenant à la famille de Wendel (figure 8). Au tout début des années 1950, il est décidé de construire une « cité dortoir » de 475 logements pour des personnels travaillant dans la sidérurgie à Hayange et Serémange-Erzange<sup>8</sup>.

- 14 Cette ville nouvelle organise une ségrégation spatiale avec le quartier des mensuels à l'est, puis le quartier des cadres au centre et les pavillons des ingénieurs à l'ouest. Les formes de l'habitat différaient suivant les fonctions sociales au sein de l'entreprise. La construction des logements (financée en majeure partie par l'entreprise SOLLAC<sup>9</sup>) sur ce site remarquable implique un traitement urbanistique différent de la cité ouvrière traditionnelle, Saint-Nicolas en Forêt offre aux employés un cadre de vie plus agréable. Les usines dans la vallée ne sont pas visibles depuis ce nouveau noyau urbain.
- 15 En 1958, Saint-Nicolas en Forêt devient une commune indépendante, forte de près de 2 000 habitants. Pour Ranguieux, isolé dans le fond de la vallée du Kresbach, la perte démographique liée à la création de la commune de Saint-Nicolas en Forêt est importante, cependant elle permet au village de conserver son unité spatiale et de rester finalement une commune rurale. Pour Fameck, l'indépendance de Saint-Nicolas en Forêt ne modifie pas réellement l'évolution de la commune et lui évite d'accentuer son éclatement spatial. La cohérence du quartier n'est toutefois que le résultat d'un site isolé et d'un urbanisme programmé. L'essor urbain et la mise en œuvre de grandes réalisations semblent être la réponse la plus adaptée à l'absence d'urbanisme global du Val-de-Fensch. Ainsi pour Fameck, la réponse au maillage éclaté fut la création de la ZUP de Rémelange (5 000 logements) entre 1962 et 1968. Cette réalisation cherche à donner naissance à une véritable structure urbaine et à dépasser le conglomérat inorganique de la multitude de quartiers. C'est une ville moderne qui se déploie sur l'espace compris entre Morlange, Rémelange et Fameck. Un îlot d'écoles, collèges et lycées complète la ZUP pour répondre au déficit des services qui persiste malgré tout pour une ville qui atteint en 1975, 17 755 habitants dont près de 5 000 enfants.
- 16 À l'échelle de la commune de Fameck, les différentes étapes du processus urbain ont abouti à la production d'une commune-dortoir dont on a pu suivre les étapes, de sa construction au service de la sidérurgie. Conjointement à la mise en œuvre de la ZUP, s'élabore à Uckange le développement du quartier Dubuisson ou Uckange Ouest (1960-1969) qui déploie un ensemble de 1 500 logements organisés en barres de 3 à 5 niveaux, dominés par la Tour Dubuisson haute de 12 étages et destinée à accueillir les cadres de la SOLLAC. C'est aussi le cas pour l'ancienne commune de Marspich (8 500 habitants en 1968) où la création du quartier du Konacker (3 000 habitants) déplace le centre de gravité démographique. Le Konacker est presque une ville nouvelle. Détaché du village de Marspich, isolé du Val-de-Fensch, le quartier important démographiquement ne parvient pas à prendre son autonomie (figure 9). Finalement Marspich-le Konacker comme Saint-Nicolas en Forêt fusionneront avec Hayange en 1971. On peut observer également en périphérie du Val-de-Fensch, la résidence Cormontaigne<sup>10</sup> à Thionville.
- 17 Malgré une volonté affirmée de rapiécer les insuffisances de la trame et du maillage urbain, les quartiers planifiés des années 1960-1970 ne parviennent pas à redonner une unité aux villes. Ainsi, si les fusions communales semblent être une réponse à l'absence de



schéma d'urbanisme, celles de Marspich, Saint-Nicolas en Forêt et Hayange en 1971 accentuent l'éclatement urbain de Hayange désormais « tri voire quadripolaire ». L'urbanisme planifié de la sidérurgie n'a pas permis l'essor des fonctions administratives et de services au sein des nouveaux grands quartiers de la ZUP à Fameck, du quartier Dubuisson à Uckange. Les villes sidérurgiques souffrent dès l'origine du déficit des services. La prise en compte du fait urbain est lente. Ainsi, une ville comme Fameck n'aura une gendarmerie que dans les années 1980. Villes champignons, hypertrophiées dans leur fonction de logements, elles n'ont pas développé aux mêmes rythmes les autres fonctions urbaines. C'est à Thionville et à Metz qu'il fallait trouver l'offre commerciale et de services répondant aux besoins.

## 2. Les difficultés des villes-usines et des villes dorts : le déficit urbain

- 18 La crise qui a frappé la Lorraine a fortement affecté les grandes vallées sidérurgiques de la Chiers, puis de l'Orne dont le démantèlement industriel s'achève en 2009 avec la fermeture du site de Gandrange. Le pôle sidérurgique du Val-de-Fensch apparaît temporairement préservé malgré les fermetures des mines de fer et des sites de l'Usine de la Paix à Algrange - Knutange et la fonderie d'Uckange. L'essentiel des sites de la rue industrielle de la Fensch avait été préservé. L'usine Saint-Jacques à Hayange, devenue un temps SOGERAIL, fonctionne ensuite sous l'égide du groupe TATASTEEL et depuis avril 2016 sous le contrôle de Greybull Capital. L'usine intégrée a été conservée sur les sites de Serémange, Florange, Ebange constituant la filière des produits plats du groupe SOLLAC. La fermeture des « hauts fourneaux de Florange » souligne toutefois la vulnérabilité de la filière. La vallée a subi le déclin de l'ensemble des mines qui a concerné particulièrement Algrange, Hayange ou encore Neufchef. Les différents plans et phases de modernisation ont entraîné une lente érosion démographique, accentuant le malaise social et les crispations autour de l'emploi.

### 2.1. De la « ville champignon » à la crise urbaine

- 19 Depuis la fin des années 1970, la crise industrielle a été révélatrice des fragilités urbaines du Val-de-Fensch. En effet, l'ensemble de la trame urbaine, né trop vite, dans l'urgence d'assurer des logements, révèle ses hypertrophies et ses manques. Grandies trop rapidement, les villes sidérurgiques aux structures rhizomiques portaient en elles le risque du repli sur soi, surtout lorsque le lieu unitaire, l'usine, ne raccorde plus l'ensemble du maillage urbain. L'espace urbain semble se rétrécir et se polariser sur les différents quartiers comme autant de noyaux de vie. À ce titre, les multiples îlots d'habitat : grands ensembles, quartiers pavillonnaires, cités ouvrières, vieux villages réaffirment leurs identités ; ils forment de petites unités de vie autour de leurs écoles, de leurs commerces de proximité, réaffirmant leurs spécificités particulièrement pour les villages ou les cités.
- 20 Ces lieux de la ville évoluent désormais à des rythmes différents. La cession aux ouvriers des cités dans un contexte de pénurie d'emploi accentue la sédentarité d'une population qui se considère en voie de relégation. Enfin, les quartiers sociaux trop nombreux pèsent sur ces villes de petite taille. Ainsi, comme le souligne Th. Guillaume (2007), « le logement locatif social (près de 4 600 logements HLM en 2005) est concentré pour l'essentiel dans quatre

*communes : Fameck, Florange, Hayange et Uckange. À Fameck et Uckange, qui comptent chacune une Zone Urbaine Sensible (ZUS), un logement sur trois est un logement social. La ville de Florange, quant à elle, dépasse le seuil de 20 % de logements sociaux. ».*

- 21 Fragmentation et décroissance urbaine frappent les villes du Val-de-Fensch. Cette crise urbaine n'est pas entièrement le résultat du déclin de la sidérurgie lorraine. C'est aussi le résultat des fragilités du tissu urbain, du retard ou de l'absence d'un réseau de services adapté et suffisant à un maillage urbain polarisé uniquement par et vers les usines. Ainsi, les mécanismes de décroissance urbaine ont touché progressivement toutes les communes. Ce phénomène est d'abord perceptible avec le déclin des sites miniers qui entraîne la décroissance urbaine d'Algrange, de Neufchef, de Nilvange et de Knutange, soit les sites amont de la vallée, alors que l'aval enregistre encore des augmentations démographiques importantes liées à la mise en chantier de quartiers modernes tels Saint-Nicolas en Forêt, le Konacker, la ZUP de Fameck.
- 22 Dans ce contexte, la pression exercée sur les logements a peut-être été un facteur d'accentuation du vieillissement et de l'absence de renouvellement urbain. Ainsi, comme le souligne Th. Guillaume, « *le parc de logements relativement ancien. En effet, 38 % des logements ont été construits avant 1949, contre 34 % en Moselle. Le niveau de confort est aussi inférieur à la moyenne départementale* » (2007). Ce constat porte sur la partie la plus anciennement urbanisée d'Algrange à Knutange, dont le parc immobilier est composé des anciennes cités ouvrières.
- 23 En revanche, la partie aval de la vallée, plus récemment urbanisée, comporte pour l'essentiel les logements sociaux récents, construits durant les années 1960. Cependant, l'important parc social est devenu trop lourd à supporter pour ces villes. C'est dans ce contexte que la ZUP de Rémelange et le quartier Dubuisson entrent dans un phénomène de crise comparable à celle des banlieues. Le classement en Zone Urbaine Sensible de ces deux quartiers illustre cette situation. Le retrait industriel de la ville ne porte pas uniquement sur l'usine, mais aussi sur le parc immobilier, qu'il s'agisse des cités ouvrières ou encore des immeubles tel la Tour Dubuisson devenue une copropriété en 1988 dont la situation sociale et financière s'est depuis détériorée. Le cycle de dégradation : appartements vides, incendie, déséquilibres sociaux pèsent alors qu'il est urgent d'engager des travaux de requalification. La dégradation de l'immeuble tranche dans le contexte de la rénovation urbaine du quartier, en partenariat avec l'ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine) entrepris à partir de 2002. La Tour Dubuisson, en marge de ce programme, poursuit son cycle de dégradation malgré les actions d'encouragements auprès des copropriétaires, puis de sauvegarde qui s'enchaînent depuis 2004. En 2010, débute une procédure d'acquisition pour cause d'utilité publique. Cette tour est un symbole du déclassement social : tour des cadres de la sidérurgie, elle est devenue une cicatrice visuelle de la crise. Malgré les efforts de rénovation urbaine, le processus de décroissance est loin d'être achevé et résume à lui seul toute la problématique de ces villes qui, malgré les efforts de rénovation urbaine, restent dans un processus de *Shrinking Cities* qui est à la fois un phénomène de diminution et de rétrécissement des quartiers (Fol et Cunningham-Sabot, 2010).

## 2.2. Une réponse urbaine qui se traduit par une nouvelle offre de logements

- 24 La crise industrielle continue de peser sur le destin de la vallée sidérurgique et la fragilité du tissu urbain ne permet pas une réaction commune face au mécanisme de décroissance. Dans le contexte de l'ANRU et de la rénovation urbaine de la ZUP de Rémelange (figure 10) a été réalisé le « Domaine de la Forêt » à Fameck. Créée à partir de 2006, cette zone d'habitat de 40 hectares cherche à promouvoir la mixité urbaine en développant maisons individuelles, immeubles collectifs et habitat social (figures 11 et 12). Désormais, 770 foyers occupent cette ZAC qui recueille 11 % de la population fameckoise. À priori, il peut paraître surprenant, dans un contexte de contraction démographique d'assister à une politique d'offre de logements et de foncier destiné à une extension du périmètre urbain. Ainsi, contrairement à la réaction des villes rétrécissantes d'ex-RDA dont le processus de décroissance urbaine a conduit à la « réduction de l'emprise au sol de la ville, destinée à recomposer la forme urbaine et tendre vers une ville compacte » (De Gasperin, 2011), les petites villes ont fait le choix de poursuivre la croissance spatiale et l'étalement. En fait, dans le cas d'Uckange ou de Fameck, et dans une certaine mesure d'Algrange, la politique retenue est d'accompagner la démarche de réhabilitation-rénovation d'un desserrement urbain, qui peut être étonnant si on considère la faible densité urbaine des communes de l'aval (Florange, Fameck...). En cela, il ne s'agit pas d'un processus de réurbanisation comme on pu l'observer D. Florentin *et al.* (2009) dans le cas des villes rétrécissantes allemandes.
- 25 Corriger ces déséquilibres constitue un élément important de la politique urbaine. Malgré l'image à priori négative d'une vallée industrielle en reconversion, la demande foncière dans le nord du département de la Moselle est importante en raison de la proximité du Luxembourg et de ses besoins en main-d'œuvre. Florange ou Fameck disposent d'un nœud autoroutier sur l'A30. Elles misent sur la proximité du Luxembourg et ont cherché à attirer par une politique d'accession à la propriété les populations de navetteurs transfrontaliers. Pour les communes, offrir des terrains constructibles apparaît comme un moyen de lutter efficacement contre la décroissance urbaine. Ainsi, le « Domaine de la Forêt » constitue une réponse immédiate. Elle ne permet toutefois pas la réduction des fractures urbaines mais complète sa trame. Dans le cadre fameckois, le « Domaine de la Forêt » prolonge l'action de l'ANRU concernant la ZUP de Rémelange. Elle organise une déconcentration du parc immobilier comparable à la politique urbaine menée sur les grands ensembles comme à Nancy (Plateau du Haut-du-Lèvre)<sup>11</sup>. La mise en œuvre de lotissements individuels a été privilégiée dans un contexte d'aménagement du coteau. Ce projet peut être analysé comme la synthèse entre « les envies de campagne » au sein d'un cadre de vie et la dénomination de « Domaine de la Forêt » qui relaie cette recherche de la nature. Cette politique ancienne à Fameck s'appuie sur la permanence des identités des anciens villages et des quartiers pavillonnaires qui ont rempli les interstices. Progressivement, les requalifications se poursuivent mais les faiblesses urbaines persistent.
- 26 La politique urbaine de la Communauté d'Agglomération du Val-de-Fensch joue sur une démarche visant à accroître l'offre de logements à la fois par la réhabilitation et par l'extension de l'urbain. L'outil de lutte contre le déclin urbain n'est pas la contraction urbaine mais plutôt la dilatation urbaine. Pour comprendre ce choix, il s'agit d'opérer un

changement d'échelles. Le Val-de-Fensch est entré dans un processus de suburbanisation à l'échelle de l'axe mosellan (Thionville-Metz) et surtout de l'espace transfrontalier par sa proximité avec le Luxembourg. Cette transformation systémique permet d'enrayer le déclin des villes. Toutefois, le vieillissement de la population entraîne également un phénomène migratoire inverse vers Thionville ou Metz, participant à la gentrification de ces centres villes dans le cadre d'opération de requalification<sup>12</sup>.

### Planche 3



## 3. La reconquête des villes déclinantes : cicatriser, requalifier, rénover pour ré-urbaniser

- 27 Pendant de nombreuses années, le *statu quo* de la friche industrielle (non-lieu totémique de la ville-usine) et/ou l'effacement (envisagé sous l'expression chirurgicale d'ablation voire d'amputation) semblent avoir été les seuls choix dans les politiques urbaines des villes sidérurgiques et soulignent l'évolution « naturelle » de la fermeture de l'usine. Ainsi, Amnéville avait fait le choix de tourner le dos à son passé industriel qui, pourtant, l'avait fait naître<sup>13</sup> en jouant sur la remise à niveau de ses infrastructures tertiaires et en plaçant ces dernières à l'échelle d'un bassin de clientèle des agglomérations lorraines et de la Grande Région. Cette reconversion touristique n'a pu se faire que par l'effacement du fait industriel et d'une partie de sa mémoire au profit d'une réécriture de la ville. Cette démarche extrême a été générée dans un contexte où il ne semblait y avoir que deux alternatives : la permanence visuelle de la friche industrielle et/ou l'effacement qui symbolisait tout autant l'amputation fonctionnelle de la raison urbaine. Dans les deux cas, le site devenait le symbole du déclassement urbain et social de la ville et de sa population.

### 3.1. Les marqueurs des petites villes sidérurgiques : créer ou réactiver les géosymboles

- 28 Les processus de patrimonialisation comme démarche ou étape préalable de reconversion apparaissent dans la vallée de la Fensch avec la mise en place du musée des Mines de Fer de Neufchef puis avec la volonté de conservation des hauts fourneaux d'Uckange. Pour C. Luxembourg (2013) « *la mise en valeur de ce patrimoine industriel accompagne alors un refus de mourir, une sorte d'ultime attache à la territorialité* ». La démarche patrimoniale des sites de la sidérurgie doit être également considérée comme une étape dans la requalification urbaine. En effet, sans figer la totalité du site dont la conservation se heurte au réalisme, elle permet lentement de faire le deuil de la fonction industrielle. De cette façon, il y a une action cicatrisante dans la mémoire urbaine surtout si les derniers temps d'activité de l'usine ont été marqués par des conflits violents. Préserver une partie de l'usine c'est reconnaître la mémoire urbaine sans laisser la friche envahir le site telle une plaie ouverte. La préservation d'un élément constitue finalement une étape dans le processus de reconquête de l'urbain. Le site devient donc un géosymbole au sens défini par J. Bonnemaïson (1992) c'est-à-dire « *un lieu, un relief, un itinéraire, une route, une construction, un site qui, pour des raisons religieuses, culturelles ou politiques, prennent aux yeux des groupes ethniques et sociaux une dimension symbolique qui les ancre dans une identité héritée peuvent être considérés comme des géosymboles* »<sup>14</sup>.
- 29 Cette patrimonialisation constitue un vecteur pour préserver les territorialisations individuelles et collectives permettant, dans une certaine mesure, de maintenir visuellement et symboliquement les repères et la « fierté » individuelle et collective de la ville-usine élaborée sur l'exploitation de la mémoire ouvrière. Finalement elle permet de pouvoir « réparer » en devenant « *un enjeu de renouvellement urbain portant sur des implantations artisanales, le recentrage du potentiel de la ville, un lieu de culture pour la population, des aires de jeux pour les enfants, des espaces aménagés à des fins culturelles et sportives, sans en négliger l'impact paysager* » (Fagnoni, 2005).
- 30 À ce titre, l'artialisation de l'espace urbain, avec les œuvres murales de Greg Gawra <sup>(15)</sup>, concourt à la mise en œuvre de marqueurs qui sont les reflets symboliques de la mémoire des lieux du Val-de-Fensch (Metzger, 1991). Ces peintures participent à la réaffirmation de l'identité construite sur l'héritage industriel et rural des anciens villages (figures 13 et 14). Ainsi, ces scénographies « anciennes » de la vie rurale ou urbaine, de la ville-usine et du travail des mineurs, habillent désormais les façades des immeubles ou des cités ouvrières. Ce paysage peint en trompe l'œil est le reflet d'une époque ancienne, idéalisée, voire sublimée, qui souligne tout autant un habiter nostalgique qu'un attachement aux lieux et aux symboles de ce mariage entre villages et usines, expression d'une territorialité à préserver.
- 31 Ces fresques assurent un maillage culturel et mémoriel au sein de l'espace urbain, évocation d'une époque prospère, reflet de « l'habiter ancien », malgré l'effacement de la ville-usine. Cette expérience urbaine peut s'interpréter comme la réaffirmation des valeurs et de l'identité d'un vivre ensemble des petites villes. Ainsi, l'art concourt à la redessiner car il permet de patrimonialiser, non le lieu lui-même, mais le reflet voire l'image du lieu. Ainsi, malgré la disparition ou l'affaiblissement de son paysage visuel, sonore, olfactif ou culturel, la cicatrisation est accompagnée par l'ensemble des communes. Il ne s'agit pas de substituer cette image de « l'habiter » à l'usine, mais

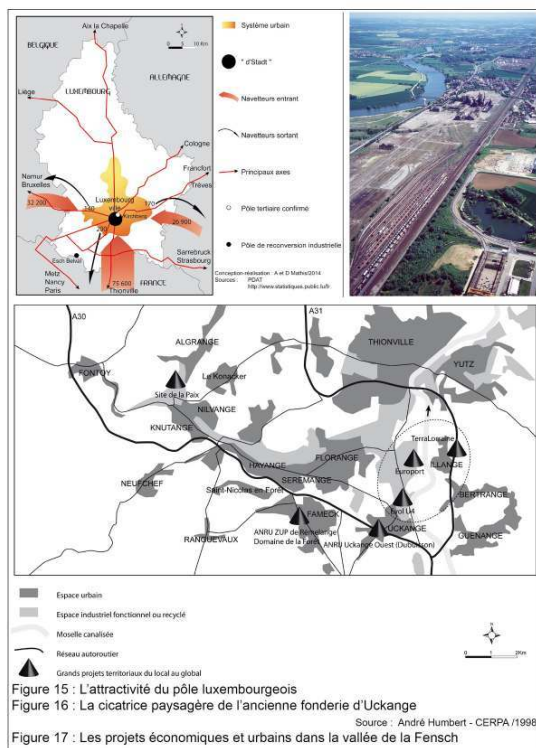
d'apaiser les rancœurs du départ de l'usine. On peut considérer que ces micro-géosymboles permettent d'atténuer le sentiment de relégation et traduisent un « entre-soi » visant à faciliter ensuite les opérations de requalification et de rénovations. C'est aujourd'hui autour des sites de reconversion de l'Usine de la Paix à Algrange et surtout celui d'Evol U4 à Uckange que se profile le renouveau de l'urbain au sein de la Communauté d'Agglomération du Val-de-Fensch.

### 3.2. Les projets du renouveau urbain et économique

- 32 Alors que la sidérurgie lorraine semble condamnée par la littoralisation des activités industrielles et la mondialisation, l'annonce de la fermeture programmée des derniers hauts fourneaux de la vallée de la Fensch accentue la nécessité d'accompagner la mutation de cet espace productif. Il ne s'agit pas d'assurer la reconversion par de grands projets greffés par l'action centralisée de l'État comme dans les années 1980 avec le développement du secteur automobile, ou dans les années 1990 avec l'arrivée d'investissements étrangers subventionnés notamment Daewoo. Cette fois, la mutation s'opère à partir des mégazones départementales. Il s'agit de zones d'activités de très grandes tailles capables de répondre aux besoins des entreprises industrielles ou tertiaires. En Moselle, cette démarche s'inspire de la mise en œuvre de la zone d'Hambach (Smartville).
- 33 En 2009, le Département de la Moselle et la Communauté d'Agglomération Portes de France - Thionville annonçaient la création d'une mégazone tertiaire de 130 hectares à Illange-Bertrange (*TerraLorraine*). Ce pôle d'affaires et d'activités technologiques (Industry Trade Technology and Exhibition Center - ITEC) doit devenir une « porte » commerciale, pour ce qui n'est pas encore la « nouvelle route de la soie », entre des entreprises chinoises et européennes (2 000 entreprises étaient attendues). Il devait devenir en une dizaine d'années un pôle européen d'affaires et de technologie (centre d'affaires, centre d'expositions professionnelles internationales, centre d'activités de conditionnement de logistique et de services). Cette mégazone s'inscrivait dans la promotion d'un réseau sino-lorrain ITEC complété par les sites chinois de Zongshan (2014), Harbin (2015) et Chengdu ou Wuhan (projet). Cependant, le projet lorrain a été arrêté en décembre 2015 par le Conseil Départemental de la Moselle.
- 34 Cependant TerraLorraine ne pouvait se concevoir sans un appui logistique : Europort Lorraine à Illange. Ce projet est toujours d'actualité bien qu'à la recherche de partenaires économiques. C'est en 2009 que les Communautés d'Agglomération du Val-de-Fensch et de Portes de France - Thionville préparent la mutation du port minéralier d'Illange en pôle multimodal (fluvial, ferroviaire et routier). Cette plateforme industrielle et logistique doit permettre de maintenir et de transformer l'hinterland mosellan en amont des ports d'Anvers et de Rotterdam. Elle organise la mutation de l'ancien port minéralier et prolonge alors naturellement le projet TerraLorraine.
- 35 Le futur port doit disposer d'un terminal à conteneurs et des zones industrielles et logistiques, réutilisant les friches industrielles de l'ancien site sidérurgique d'Uckange. En 2014, un syndicat mixte a été constitué et a réuni les six Établissements Publics de Coopération Intercommunale du Nord Mosellan, le Conseil Général de la Moselle, la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de la Moselle et la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de la Moselle. Le projet est amené à changer d'échelle et vise à la transformation du réseau portuaire de la Moselle (Trèves, Illange, Metz et Frouard).

L'action des acteurs locaux a été déterminante au sein du projet aujourd'hui relayée à l'échelle départementale. Toutefois, en marge du pôle Nancy-Metz et finalement soutenus par des capitaux luxembourgeois, les projets TerraLorraine et Europort soulignent les coopérations du nord mosellan avec le pôle Luxembourgeois. Thionville est désormais le pont entre Metz-Métropole au sud et le Luxembourg au nord. Pour la Communauté d'Agglomération du Val-de-Fensch Europort et par extension TerraLorraine sont des opportunités qui doivent lui permettre de faire évoluer sa structure urbaine et de reconquérir les sites en voie de cicatrization (figure15).

#### Planche 4



### 3.3. Redessiner la ville par les quartiers de demain : un processus de réurbanisation ?

- 36 Le projet d'écoquartier sur le site de l'ancienne usine de la Paix à Algrange a été défini progressivement par la mairie d'Algrange qui porte ce projet devant la Communauté d'Agglomération. Toutefois, sa concrétisation tarde. Sur le site industriel de 25 hectares devaient être construits 500 logements, 8 hectares seraient aménagés en parcs et jardins... transformant le site en un espace urbain nouveau et recyclé. Les problèmes de dépollution du site, ainsi que des tensions au sein de la Communauté d'Agglomération, semblent freiner sa mise en œuvre.
- 37 En revanche, le projet Evol U4 apparaît bien plus avancé. Défini en 2011 par la Communauté d'Agglomération du Val-de-Fensch et l'Établissement public Foncier de Lorraine, il cherche à renouveler le site U4 à Uckange. Autour du haut-fourneau, Evol U4 doit construire un nouvel espace urbain autour de trois pôles qui vont se redéployer sur le site : « habitat », « économique » et « culture, patrimoine, sciences et jardins ». Cette

mixité fonctionnelle répond aux enjeux de la ville durable, recyclant bâtiments et espaces marqués par l'industrie, mettant en avant les réutilisations, la dépollution du site. Ainsi comme l'a étudié M. Bailoni (2008) dans le cadre du nord-est britannique, le patrimoine est le moteur de l'urbanisme post-industriel. Le géosymbole U4 est désormais le point d'appui d'une politique de reconquête où l'esthétisme industriel préservé est valorisé. On peut remarquer que dans les objectifs d'Evol U4 la part de la nature ordonnée et des jardins constitue un pilier de la fabrique de la ville, alors que dans les réhabilitations des sites industriels tels que « Rives de Meurthe » (Edelblutte, 2006) ou le « Plateau de Hayes » à Nancy<sup>16</sup>, la nature n'a réoccupé que les espaces interstitiels. Désormais le recyclage spatial s'effectue par dilution de l'urbain et réintroduit la « nature » ordonnée.

- 38 Dans le prolongement d'Euport et de TerraLorraine, c'est en quelque sorte un « hyperlieu » qui se dessine dans la mesure où c'est un espace potentiel, aux dimensions physiques et sociales multiples. Pluriscalaire, il doit s'ancrer dans la globalisation par les liens qui se tissent avec la Grande Région et le Luxembourg, mais aussi à échelle locale à la charnière des deux communautés d'agglomération destinées à fusionner à plus ou moins brève échéance<sup>17</sup>. Ainsi, ce pôle se positionne en marge de la ville globale luxembourgeoise. La coopération intercommunautaire qui s'organise avec le « G6 » Nord Mosellan réunissant les 6 EPCI au sein du périmètre du SCoT de l'Agglomération Thionilloise vise à définir un Pacte territorial du Nord Mosellan autour de Thionville. Se dessine désormais une métropole thionilloise où les petites villes de la Fensch se retrouvent en synergie avec Thionville. C'est l'inversion progressive de l'espace de la vallée de la Fensch qui passe de pôle industriel mal structuré en un péricentre d'une métropole régionale en gestation. Enfin de 2017 à 2022, la Communauté d'Agglomération du Val-de-Fensch, prépare le réaménagement des 23 km de la RD 952 depuis Algrange jusqu'à Uckange. Cet axe, véritable moelle épinière de la vallée, sera rebaptisée « avenue de la Fensch ». Les travaux doivent permettre de réorganiser progressivement les centres-villes déstructurés.

## Conclusion

- 39 La crise de la sidérurgie lorraine, ravivée par les fermetures du site de Gandrange (vallée de l'Orne) ou celle de Florange, constitue une fin de cycle qui se traduit dans les petites villes sidérurgiques par la nécessité de tourner la page de l'usine. Villes-usines, inscrites à l'échelle de systèmes des vallées, elles doivent faire face aux enjeux multiples de recomposition d'un paysage urbain cohérent. En 2006, décrivant les changements opérés dans la vallée de la Chiers et l'ancien bassin de Longwy dont la crise est plus ancienne, C. Renard-Grandmontagne (2006) notait alors que « *les paysages industriels sont métamorphosés : les couleurs dominantes ont été modifiées, la densité du bâti dans les fonds de vallées a cédé la place à une très grande aération.* ». Le bassin de Longwy a bénéficié, dans ses reconversions et sa recomposition, du Pôle Européen de Développement, ainsi que de la proximité de la frontière luxembourgeoise. Aujourd'hui, le dernier grand bastion de la sidérurgie lorraine a fermé ses hauts fourneaux. Pourtant, passé le traumatisme d'une histoire qui s'est répétée, la décroissance urbaine du Val-de-Fensch n'apparaît plus comme un phénomène inéluctable. À l'interrogation d'A. Berque (2012) : « *une ville se refait-elle ?* », l'exemple des petites villes du Val-de-Fensch apporte une réponse : c'est à partir de ses héritages urbains affirmés et dans un contexte coopératif local et/ou régional qu'une petite ville peut enrayer sa crise urbaine. Villes-dortoirs, villes-



champignons, simplement *villes grandes trop vite*, ces petites villes entrent progressivement dans un nouveau cycle de régénération qui se nomme écoquartiers, villes post-industrielles, renouvellement urbain, réurbanisation... Elles ont patrimonialisé une part de leurs héritages, éléments identitaires qui sert aujourd'hui de point d'appui pour soutenir une reconquête de la friche urbaine et industrielle. Les enjeux transfrontaliers luxembourgeois et ses nouvelles territorialités présentés par C. Lamour et A. Decoville (2014), la globalisation de l'économie, favorisent aujourd'hui le nœud entre la Communauté d'Agglomération Portes de France Thionville et la Communauté d'Agglomération du Val-de-Fensch. La coopération entre ces deux entités à échelle locale favorise la résurgence de l'ancienne « Métropole du fer », positionnant le pôle Thionville-Fensch en situation de péricentre et de relais par rapport au dynamisme luxembourgeois (fig. 15, 16 et 17). La mise en œuvre du SCoT de l'Agglomération Thionvilloise souligne une volonté de coopération plus affirmée des EPCI du nord Mosellan afin d'assumer à leur échelle les mutations d'une région transfrontalière où elles peuvent devenir des acteurs territoriaux. L'augmentation permanente des navetteurs frontaliers et la saturation de l'A31 ou de l'A30 vers Luxembourg sont une opportunité pour ces pôles en relais tels Esch-Belval, le Val-de-Fensch ou Thionville

---

## BIBLIOGRAPHIE

Arsène-Henry X., 1969, La ville imminente, *Études*, Tome 330, n° 1, pp. 20-47.

Bailoni M., 2008, Quelle place pour le patrimoine dans le renouveau d'une région postindustrielle ? Le cas du Nord-Est anglais, *Revue Géographique de l'Est*, 1-2/2008, mis en ligne le 01 01 2008, consulté le 31 08 2014, URL : <http://rge.revues.org/682>

Berque A., 2008, Une ville se refait-elle ?, *Géographie et cultures*, n° 65 | 2008, mis en ligne le 28 12 2012, consulté le 28 09 2014, URL : <http://gc.revues.org/1131>

De Gasperin A., 2011, La restructuration des grands ensembles dans les villes des nouveaux Länder : une double lecture de la transformation de quartiers fortement touchés par le déclin démographique, *Géocarrefour*, vol. 86/2 | 2011, pp. 103-112.

Edelblutte S., 2006, Renouvellement urbain et quartiers industriels anciens : l'exemple du quartier Rives de Meurthe/Meurthe-Canal dans l'agglomération de Nancy, *Revue Géographique de l'Est*, vol. 46 / 3-4 | 2006, mis en ligne le 01 06 2006, consulté le 03 09 2014, URL : <http://rge.revues.org/1455>

Edelblutte S., 2009, Paysages et territoires de l'industrie en Europe. Héritages et nouveaux, Paris, Ellipses, 272 p.

Edelblutte S., 2012, Paysages industriels en Europe, Constructions, reconversions, patrimonialisations, vol. 1, HDR, Nancy, Cerpa, Université de Lorraine, 186 p.

Fagnoni E., 2003, La mise en itinéraires touristiques des sites ferrifères du vieux bassin industriel, *Téoros*, 22-2 | 2003, mis en ligne le 01 05 2012, consulté le 19 08 2014. URL : <http://teoros.revues.org/1757>

- Fagnoni E., 2005, Patrimoine et vieilles régions industrielles : des territoires entre mémoire et projet In Gravari-Barbas M. (dir.), *Habiter le patrimoine : Enjeux, approches, vécu*, Presses universitaires de Rennes, mis en ligne le 03 09 2014, consulté le 06 09 2014, URL : <http://books.openedition.org/pur/2293>
- Florentin D., Fol S., Roth H., 2009, La "Stadtschrumpfung" ou "rétrécissement urbain" en Allemagne : un champ de recherche émergent, *Cybergeo, Espace, Société, Territoire*, article 445, consulté le 10/08/2014, URL : <http://www.cybergeo.eu/index22123.html>
- Fol S., Cunningham-Sabot E., 2010, " Déclin urbain " et *Shrinking Cities* : une évaluation critique des approches de la décroissance urbaine, *Annales de géographie*, n° 674, Paris, Armand Colin, p. 359-383.
- Gehring J.M., Saint-Dizier Cl., 1983, La sidérurgie, in Frécaut R., (dir.), *Géographie de la Lorraine*, Presses Universitaires de Nancy – Éditions Serpenoise, pp. 227- 236.
- Guillaume T., 2007, Val de Fensch : tirer davantage parti d'une situation géographique favorable, *Economie lorraine*, [http://www.insee.fr/fr/insee\\_regions/lor/themes/EL/EL82/EL82.pdf](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/lor/themes/EL/EL82/EL82.pdf)
- Lamour C., Decoville A., 2014, Vers une territorialité métropolitaine transfrontalière hybride ?, *Métropoles*, 14 | 2014, mis en ligne le 24 06 2014, consulté le 07 09 2014. URL : <http://metropoles.revues.org/4914>
- Luxembourg C., 2013, Patrimonialiser, revitaliser, habiter l'industrie en ville : une question politique et sociale vivante plus qu'une simple question de renouveau urbain, *Revue Géographique de l'Est*, vol. 53 / 3-4 | 2013, mis en ligne le 30 12 2013, consulté le 25 08 2014, URL : <http://rge.revues.org/5105>
- Metzger D., 1991, Les murs peints de la Fensch, art de la rue et mémoire collective dans une vallée usinière, *Les Cahiers lorrains*, n° 4, pp. 319-326
- Renard-Grandmontagne C., 2006, Le bassin sidérurgique de Longwy : nouvelle reconversion, nouveaux acteurs, *Revue Géographique de l'Est*, vol. 46 / 3-4 | 2006, mis en ligne le 01 06 2006, consulté le 04 09 2014, URL : <http://rge.revues.org/1385>
- Thouvenin M., 1981, De Wendel-Sidelor à Sacilor-Sollac : 1968-1980, treize années de mutations difficiles en Lorraine, *Revue Géographique de l'Est*, t. XXI, n° 1-2, pp. 37-63.
- Veschambre V., 2008, *Traces et mémoires urbaines : enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition*, Presses Universitaires de Rennes, 318 p.

## NOTES

1. Nous retiendrons pour la notion de ville-usine la définition de S. Edelblutte : « *La ville-usine peut ainsi être considérée comme une ville entièrement ou presque entièrement née d'une ou plusieurs usines et/ou mines* » (2009).
2. Mathis D., Mathis A., 2013, « Une « Porte de France » ouverte entre la Grande Région et la Chine », Festival International de Géographie du 3 au 6 octobre 2013, Saint-Dié-des-Vosges, URL : <http://www.cndp.fr/fig-st-die/2013/approches-scientifiques/expositions-scientifiques/posters-scientifiques/poster/article/une-porte-de-france-ouverte-entre-la-grande-region-et-la-chine.html>
3. Mathis D., Mathis A., 2014, « Habiter la « ville éponge » : Luxembourg-ville », Festival International de Géographie du 3 au 5 octobre 2014, Saint-Dié-des-Vosges.

4. La population urbaine de Hayange est alors de 1 540 habitants et les communes périphériques (Marspich, Knutange, Erzange, Nilvange) totalisaient 1 610 habitants (Verronnais F., 1844, *Département de la Moselle, Dictionnaire historique des communes*, Vol. II, p. 174).
5. Concernant les dynamiques du maillage communal en Lorraine : Mathis D., 2001, Essai sur la genèse du maillage communal en Lorraine (avant 1789), in *Territoires, paysages et héritages - Mélanges offerts au professeur J.-Cl. Bonnefont*, Université de Nancy 2, CERPA, pp. 116-124 et Edelblutte S., 2001, Essai sur la genèse du maillage communal en Lorraine (1790-2000), in *Territoires, paysages et héritages - Mélanges offerts au professeur J.-Cl. Bonnefont*, Université de Nancy 2, CERPA, pp. 125-130.
6. Le géosystème communal fameckois est né de la fusion communale de 1810 qui regroupe alors les villages de Budange-sous-Justemont et Morlange.
7. Cette société de transports par bus remplace l'ancienne ligne de tramway pour organiser le ramassage des employés et ouvriers vers les usines.
8. Pour informations complémentaires : Reuter R., 1972, De la ville nouvelle au quartier résidentiel. L'exemple de Saint-Nicolas-en-Forêt, *Mosella*, Tome 2, n° 4, pp. 30-68.
9. Les 20 immeubles collectifs les « Domofers » dont le matériau principal est l'acier symbolisent jusque dans la construction la réussite de cette entreprise.
10. La Résidence-hôtel Cormontaigne (1960-1962), dessinée par l'architecte Jean Dubuisson, abritait 1 200 chambres et était destinée à l'hébergement des ouvriers célibataires de l'usine Sollac. En complément : Cité de l'architecture & du patrimoine, consulté le 07/09/2014, URL : [http://www.citechaillot.fr/ressources/expositions\\_virtuelles/les\\_logements\\_sociaux/presentation03-documents.html](http://www.citechaillot.fr/ressources/expositions_virtuelles/les_logements_sociaux/presentation03-documents.html),
11. Pour compléter cette approche, Mathis A., Mathis D., 2012, Le Haut-du-Lièvre et les carrières Solvay, quand l'arbre rencontre la pierre (Nancy), Festival International de Géographie, du 12 au 14 octobre 2012, Saint-Dié-des-Vosges, URL : <http://www.cndp.fr/fig-st-die/2012/approches-scientifiques/expositions-scientifiques/posters-scientifiques/poster/article/quand-larbre-rencronte-la-pierre-le-haut-du-lievre-et-les-carrieres-solvay-nancy.html>
12. Mathis D. et Mathis A., 2015, « Démilitarisation et reconversion de l'héritage militaire », in *Projets de paysage* [En ligne], dossier thématique n°11, mis en ligne 31/01/2015, URL : [http://www.projetsdepaysage.fr/demilitarisation\\_et\\_reconversion\\_de\\_l\\_heritage\\_militaire](http://www.projetsdepaysage.fr/demilitarisation_et_reconversion_de_l_heritage_militaire)
13. Pour un plus ample développement sur la question : Fagnoni E., 2004, Amnéville, de la cité industrielle à la cité touristique : quel devenir pour les territoires urbains en déprise ?, *Mondes en développement*, 1/ 2004, n° 125, consulté le 30 09 2014, pp. 51-66, URL : [www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2004-1-page-51.htm](http://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2004-1-page-51.htm)
14. Bonnemaïson J., 1992, Le territoire enchanté, Croyances et territorialités en Mélanésie, *Géographie et cultures*, n°3, p. 76.
15. Peintre de fresques murales en trompe-l'œil, d'origine ukrainienne, né à Nilvange en 1954. Ces thèmes présentant des scènes de la mémoire industrielle et rurale de la vallée. Ses principales fresques sont visibles à Hayange, Florange, Nilvange, Fameck et Algrange.
16. Ces sites sont reconnus comme étant des formes urbaines de type pré-écoquartier ou écoquartier.
17. La question de la fusion des trois EPCI Val-de-Fensch, Pays Haut - Val d'Alzette et Portes de France est programmée pour 2022. Elle est liée à l'organisation de l'espace transfrontalier vers le Luxembourg ainsi qu'à la lente construction de la métropole messine marquant les rapports de force entre les agglomérations de Thionville et de Metz.

---

## RÉSUMÉS

Cet article étudie les dynamiques urbaines des petites villes sidérurgiques de la Communauté d'Agglomération du Val-de-Fensch. Tout en re-contextualisant les mécanismes producteurs de la ville-usine et de la ville dortoir, il souligne les difficultés de maturation des petites villes, notamment face à la crise industrielle et à la contraction urbaine. Tout en affirmant ses identités, cette conurbation doit requalifier et rénover son tissu urbain dégradé et assurer la reconversion de ses espaces industriels. Sa situation, en périphérie de l'agglomération de Thionville et à proximité de la petite ville globale de Luxembourg, l'inscrit de plus en plus au sein d'un archipel urbain transfrontalier.

This article explores the urban dynamics of the small steel towns making up the Val-de-Fensch Community and its suburbs. While re-defining the circumstances which develop the factory or dormitory town mechanisms, it highlights the difficulties smaller towns experience to mature, especially when facing industrial and urban crisis contraction. While retaining and asserting its particular identity, this conurbation then has to regenerate its degraded urban fabric as well as restructure its industrial areas. Being located on the outskirts of Thionville and its suburbs, near the small global town of Luxembourg, makes it part of an ever increasing cross-border urban area

## INDEX

**Mots-clés :** régénération, ANRU, conurbation, globalisation, Lorraine, Val-de-Fensch, France

**Keywords :** regeneration, ANRU, conurbation, globalization, Lorraine, Val-de-Fensch, France

## AUTEURS

### DENIS MATHIS

Maître de conférences en géographie

Laboratoire d'Observation des TERRitoires (LOTERR)

Université de Lorraine

23, boulevard Albert 1<sup>er</sup>

BP 33-97

54015 Nancy CEDEX

denis.mathis@univ-lorraine.fr

### ANNE MATHIS

Chercheuse associée

Laboratoire d'Observation des TERRitoires (LOTERR)

Université de Lorraine

23, boulevard Albert 1<sup>er</sup> - BP 33-97

54 015 Nancy CEDEX  
mathisanne@aol.com