

Dietrich Soyez

Institut de Géographie, Université de Cologne, Albertus-Magnus-Platz,
D-50923 Köln, Allemagne; e-mail: d.soyez@uni-koeln.de

LE TOURISME INDUSTRIEL EN ALLEMAGNE: ÉTATS DES LIEUX, POINT FAIBLES ET DÉFIS¹

INDUSTRIAL TOURISM IN GERMANY: SITUATION, WEAKNESSES AND CHALLENGES

RÉSUMÉ. Le tourisme industriel, c'est-à-dire la visite de sites industriels tant actuels qu'abandonnés (ou de ce qu'il en reste), constitue depuis des années un secteur de l'économie touristique en augmentation constante, même s'il ne perdra sans doute jamais son caractère de "niche"... La plupart des offres de ce secteur se fait dans le cadre général du tourisme culturel, compris comme vacances dites "actives" ou "à sensations" (parfois associées à des objectifs pédagogiques), par nette opposition à l'aspect repos et détente des vacances plus classiques. Les formes de l'offre et de la demande qui se sont développées dans le tourisme industriel ont désormais pris une importance croissante non seulement pour les régions industrielles dites "historiques", mais aussi pour celles encore en activité aujourd'hui, car de tels flux touristiques peuvent avoir des effets très positifs en matière de politique structurelle, d'économie régionale et de réputation.

Tout récemment, on a assisté au développement de remarquables

destinations touristiques dites "industrielles" (Brand Worlds ou parcs/musées à thème liés à l'industrie) tant dans les vieux pays industrialisés d'Europe et d'Amérique du Nord que dans les nouveaux pays industrialisés, par exemple en Asie. Nombre d'entre eux n'ont pas à craindre la comparaison avec l'attraction exercée par les sites classiques du tourisme national et même international.

Après un aperçu de l'état actuel des schémas de l'offre et de la demande dans le tourisme industriel en Allemagne, l'analyse portera sur les points suivants:

- le passage sous silence des aspects controversés et sombres de l'industrialisation (notamment concernant les périodes de guerre, d'annexion et d'occupation)
- les innovations (notamment sous la forme de Brand Worlds, par exemple dans l'industrie automobile).

MOTS-CLES: le tourisme culturel, les régions industrielles « historiques », flux touristiques, parcs/musées thématiques, patrimoine culturel mondial

ABSTRACT. Industrial tourism, i.e. visiting both active and historic industrial plants (or their historical remains), has been a

¹ Ce texte est une version légèrement modifiée d'un article qui va être publié par Brahim El Fasskaoui & Andreas Kagermeier (éds.): Patrimoine et tourisme culturel au Maroc. Actes du 9ème colloque marocano-allemand de Meknès 2014 – Meknès 2014, p. 219–225 (Publications de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Université Moulay Ismaïl, Série Actes de Colloques, 43). Avec tous mes remerciements très cordiaux à mes collègues de Trier (Allemagne) et de Meknès (Maroc).

growing sector in tourism for years, but is nevertheless unlikely to lose its “niche” character... Today it is generally offered under the general heading of cultural tourism, and in this context is often also marketed as active or adventurous tourism (and associated with educational aims), both in marked contrast to the traditional relaxing holiday. The forms of supply and demand that have developed in industrial tourism are of growing significance both for historic and active industrial regions, as such tourism can provide very positive stimuli for structural policy, regional economies and reputations.

Recently, remarkable industrial tourism destinations (Industrial Brand Worlds) have emerged both in the old industrialised countries of Europe and North America and in *Newly Industrialising Countries/NICs*, e.g. in Asia. Many of these destinations need not fear comparison with the attractiveness of classical destinations for national or even international tourism, and a few leading industrial sites already have impressive visitor numbers.

After a brief overview of the current state of supply and demand in industrial tourism in Germany, the following points will form the focus of the analysis:

- Suppression of controversial and dark aspects of industrialisation (especially in times of war, annexation and occupation)
- Innovations (particularly in the form of so-called Brand Worlds, e.g. in the automobile industry).

KEY WORDS: cultural tourism, historic and active industrial regions, tourist flows, thematic parks/museums, world cultural heritage

INTRODUCTION

La notion et le fait du “tourisme” sont pluridisciplinaire. Son intérêt, tant conceptuel qu’empirique et économique,

est grand du point de vue de nombreuses disciplines scientifiques, mais aussi compte-tenu d’orientations pratiques très différentes [pour s’en convaincre, il suffit de jeter un regard sur les tableaux spécifiques comme p.e. celui brossé par Becker, Hopfinger, Steinecke [2004]. Les approches scientifiques des problématiques liées aux loisirs et au tourisme s’opèrent donc avec des objectifs très variés; d’importantes difficultés en résultent lorsqu’il s’agit d’élaborer des définitions et des procédés qui fassent l’unanimité. La géographie du tourisme se focalise sur le rapport entre l’espace et les formes les plus diverses du déplacement; il s’agit donc des *données de base* (paysages naturels et culturels p.e.), des *activités* (mobilité des voyageurs et développement infrastructurel p.e.) et des *effets* (changements dans l’environnement et sur le marché du travail p.e.). Dans les cas extrêmes, nous avons pu assister à la création de paysages profondément marqués, voire même créés de toutes pièces par le tourisme [cf. entre autres Shaw, Williams 2004].

Certes, des éléments de paysages tels que des sites industriels ou des bâtiments et infrastructures (comme des ponts, des canaux ou des cités ouvrières) érigés dans le cadre d’une activité industrielle, ont retenu, depuis le début de l’industrialisation, l’attention même de visiteurs qu’aucun intérêt professionnel ne reliait à ces objets. Ces sites, très souvent considérés comme des “miracles de la technique”, ont été très tôt intégrés aux activités quotidiennes et récréatives par ce genre de visites et de voyages.

Pendant longtemps, ces formes d’excursions et de voyages ainsi que l’offre et la demande qui les caractérisent n’ont pas retenu l’attention, qu’elle soit d’ordre scientifique ou pratique. Au contraire, elles ont été souvent vues en contradiction par rapport à ce qui était perçu comme les déclencheurs spécifiques des différentes formes de tourisme; en effet, la majorité des gens se met de toute évidence en route pour chercher le repos, le changement et l’inspiration

dans des paysages naturels et culturels "beaux", "typiques" ou "spectaculaires". Les sites industriels, et encore plus les paysages industriels, étaient au contraire synonymes de bruit, de saleté et de maladie (ce qui était d'ailleurs souvent le cas), donc d'un monde diamétralement opposé à ce que l'on espérait trouver durant son temps libre ou ses vacances. "Industrie" et "tourisme" étaient incapables de faire bon ménage, il était donc hors de question de "concevoir" les paysages industriels comme destinations touristiques.

Pourtant, ces paysages industriels ont été créés, cultivés par l'homme et sont donc objets de recherche de la géographie humaine (en allemand "Kulturgeographie"). Mais le concept de "paysage cultivé" a été compris, dans une large mesure, comme synonyme d'espace rural indemne des conséquences de l'industrialisation [cf. à ce sujet l'importance et l'essor pris, en Allemagne surtout, par la 'conservation des paysages cultivés', en allemand "Kulturlandschaftspflege", Schenk, Fehn, Denecke, 1997]. Le terme de "paysage cultivé industriel" s'est longtemps heurté à l'incompréhension et reste encore inusité, même en géographie. Ce terme (en allemand "industrielle Kulturlandschaft") que l'on peut lire sur un panneau d'information à l'entrée principale de l'ancienne mine de charbon Zollverein XII, Patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2001, est une exception digne d'être relevée.

La convergence d'évolutions très différentes mais pourtant liées les unes des autres a mené dans le dernier tiers du 20^{ème} siècle à un net changement des pratiques et des points de vue traditionnels, et la preuve la plus nette en est le néologisme allemand mariant l'industrie à la culture: "Industriekultur" (cf. ci-dessous). *Premièrement*, la dichotomie longtemps de mise entre culture élevée et culture quotidienne a commencé à s'estomper [à propos des conséquences pour la géographie du tourisme, cf. Steinecke 2007], *deuxièmement* l'approche de l'archéologie industrielle, développée en Angleterre, a trouvé un écho sur le continent

et *troisièmement*, les pertes d'objet et de genres de vie liées à la désindustrialisation accélérée des années 1960 et 1970 ont mené à une reconsidération de l'héritage industriel et à une importance croissante du tourisme industriel.

Aujourd'hui, c'est surtout dans deux domaines que l'on voit aujourd'hui d'importants potentiels touristiques industriels: d'une part dans les différents types et éléments d'anciennes installations industrielles, d'autre part dans des sites de production encore en activité. Parmi ces derniers, on remarque tout particulièrement les parcs à thèmes liés à l'industrie/parcs de marque(s), auxquels il faut aussi ajouter quelques musées d'entreprises très sophistiqués. Ils constituent non seulement de nouvelles balises dans nos paysages industriels et touristiques, mais reflètent aussi le monde industriel par un réalisme tout à fait innovateur. S'y ajoutent d'autres sites, par exemple des lieux classiques d'archivage, de collection et de mémoire dans la mesure où ils ont un rapport avec la technique en général ou avec le secteur productif en particulier.

On peut regrouper aujourd'hui toutes les facettes matérielles et immatérielles liées à ces mondes industriels, historiques et contemporains sous le terme de "culture industrielle", qui inclut aussi la réalité et le terme plus restreints de "patrimoine industriel".

Nombre de ces sites sont devenus des destinations touristiques, c'est-à-dire d'un tourisme industriel. Par conséquent, ils sont des objets de curiosité pour notre sous-discipline "géographie du tourisme".

Une première définition du terme tourisme industriel datant de 1986 reste aujourd'hui largement valable, même si l'on trouve dans la littérature internationale des versions modifiées en fonction d'objectifs particuliers:

"...de telles formes de mobilité spatiale, déclenchées par la force d'attraction exercée sur des visiteurs extérieurs par des systèmes et des paysages industriels en activité ou désaffectés ..."

[Soyez 1986, p. 109, traduit de l'allemand du texte original; cf. plus récemment Fontanari, Weid 1999, Gelhar 2005, Otgaar 2010].

Dans le bref aperçu qui suit seront abordés de manière compacte les thèmes et problématiques annoncés dans le titre.

ÉVOLUTION ET ÉTAT DES APPROCHES DE LA CULTURE ET DU TOURISME INDUSTRIELS

À l'opposé de la situation encore observée dans les années 1980 et 1990, la culture industrielle et le tourisme industriel font aujourd'hui l'objet d'une large reconnaissance [pour les détails cf. Soyez 2013a, p. 361–364]. Même s'ils se situent encore plutôt en marge à la fois dans l'économie touristique et dans la perception du grand public, ils se sont établis dernièrement en tant que facettes importantes du secteur culturel et des branches du tourisme culturel [cf. Steinecke 2007].

En Allemagne, ce développement a pris de la vitesse, à quelques exceptions près, avec l'exposition internationale d'architecture et d'urbanisme IBA Emscherpark de 1989 à 1999. C'est une initiative de grande envergure visant la restructuration d'anciennes zones industrielles à l'abandon dans le Bassin de la Ruhr (voir ci-dessous).

Si l'on compare la situation actuelle avec celle d'il y a une génération, on constate qu'un pas de géant a été franchi. Et ce tant dans le discours public que dans les mises en valeur dans les catégories les plus diverses d'exploitation et de protection, et allant au-delà du site classique d'un monument protégé. Il faut nommer ici :

- des sites industriels d'une certaine dimension, tels que les sites de Rammelsberg/Goslar et Völklinger Hütte/Völklingen inscrits par l'UNESCO au Patrimoine culturel mondial [Cybergeo: <http://www.rammelsberg.de/index.php?s=41 & m = 1 & l = fr;> <http://www.voelklinger-huette.org/de/weltkulturerbe-voelklinger-huette/>]

- des pans de l'ancien paysage industriel [par exemple le complexe industriel de la mine de charbon de Zollverein, également inscrit au Patrimoine culturel mondial, Cybergeo: <http://www.zollverein.de/service/english-page/>]
- des musées de l'industrie décentralisés; ils offrent de nombreux sites ainsi que des circuits, des routes à thème et des réseaux reliant les destinations du tourisme industriel [Rheinisches Industriemuseum, Westfälisches Industriemuseum, WasserEisenLand Märkische Industriekultur, Route de la culture industrielle dans la Ruhr, ERIH/Route Européenne du Patrimoine Industriel, Cybergeo: <http://www.industriemuseum.lvr.de/de/startseite.html>; http://www.lwl.org/LWL/Kultur/wim/portal/profil_englisch/; <http://www.wassereisenland.de/Ueber-uns/Unsere-Region-Sued-westfalen/>; <http://www.route-industriekultur.de/route-industriekultur.html>; <http://www.erih.net/fr/bienvenue.html>]
- des "musées productifs", c'est-à-dire certes de vrais musées, mais où la production continue pour les visiteurs, comme la Fabrique de chocolat Imhoff à Cologne ou la Forge à matrice Hendrichs à Solingen [Cybergeo: <http://www.schokoladenmuseum.de/start.html>; http://www.industriemuseum.lvr.de/de/solingen/solingen_1.html]
- des parcs à thème liés à l'industrie ou à une marque, tels que le parc Volkswagen Autostadt, le parc voest Alpine stahlwelt, le parc Swarovski Kristallwelten [Cybergeo: <http://www.autostadt.de/en/start/>; <http://www.voestalpine.com/stahlwelt/>; <http://kristallwelten.swarovski.com/Content.Node/Startseite.en.html>]

Toutes ces réalisations permettent certes, dans les catégories de protection privées, institutionnelles et légales les plus diverses, de préserver et de rendre accessibles de nombreux témoins de différentes époques industrielles – et aussi de différents modes de production.

De toutes les catégories de mise en valeur ayant trait au monde industriel pourtant, les

parcs à thème et musées liés à l'industrie ne sont pas seulement ceux qui disposent du plus grand pouvoir d'attraction.

De plus en plus, ces parcs révèlent également des facettes évidentes d'un tourisme de masse clairement en pleine expansion dans cette niche aussi (concernant par exemple le nombre de visiteurs, l'intensité du marketing et de la médiatisation, le volume d'investissement, les formes d'organisation, la densité de la mise en scène, le rayonnement spatial etc.) [pour les détails cf. Steinecke 2000, 2007, Hinterhuber, Pechlaner, Matzler 2001, Eckardt 2005].

Les interactions et les types de tourisme industriel peuvent, comme c'est souvent le cas concernant des thèmes et des domaines plus traditionnels de la géographie du tourisme, être analysés tant du point de vue de l'offre et de la demande qu'au regard des processus et des acteurs, une approche qui ne peut pas être approfondie ici. En revanche seront présentés dans ce qui suit quelques idées conceptuelles et des déficits sensibles.

Réflexions d'ordre conceptionnel

En se basant sur un diagramme de Steinecke [2001, p. 90], on peut aborder plusieurs

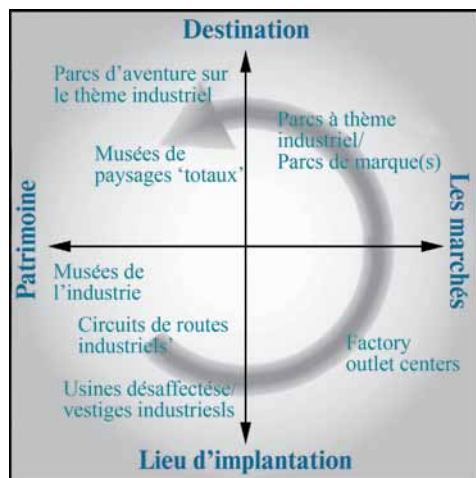


Fig. 1: Les "mondes de l'industrie" dans nos paysages culturels: essai de synopsis dans un espace des attributs bi-dimensionnel

[Source: modifié d'après Soyez, Li 2006, Steinecke 2001. Conception D. Soyez, réalisation R. Spohner, Institut de Géographie, Université de Cologne]

types de catégories de la représentation des mondes industriels qui caractérisent aujourd'hui nos paysages culturels (cf. Fig. 1):

Le diagramme permet de positionner les différents types de mise en valeur les uns par rapport aux autres et sert de synopsis de tous les éléments cités jusqu'ici (et d'autres) dans ce domaine: il ne montre pas seulement de quelle manière toute une variété de "représentations des mondes industriels" marque nos paysages; il en ressort aussi quelles sont les formes spécifiques de mise en valeur pour le tourisme industriel. La flèche retrace la succession temporelle des différentes approches depuis plusieurs décennies.

Une conceptualisation et une analyse géographiques plus poussées des diverses représentations du monde industriel nécessiteraient d'abord des études approfondies des aspects suivants et de leurs interdépendances:

- Les approches de documentation et d'interprétation du patrimoine historique industriel
- Les types de visites et déroulements temporels ainsi que d'explications des installations industrielles y compris leur environnement fonctionnel
- Les genres et particularités de l'autopromotion des entreprises
- L'explication et la documentation de l'évolution des paysages allant de "proche de l'état naturel" à "paysages industriels en cours de désagrégation"...

Ces approches rapidement esquissées peuvent certes paraître satisfaisantes d'un point de vue traditionnel de la géographie du tourisme. Si l'on se place dans une autre perspective, jusqu'à présent rarement choisie, on s'aperçoit cependant que presque toutes les approches concernant la culture industrielle et le tourisme industriel mises en œuvres jusqu'ici présentent des déficits marqués [pour plus d'informations cf. Soyez 2013a, p. 265 & 2013b].

Ils concernent d'une part le caractère de transnationalité des connexités industrielles, de ces facettes de la réalité donc qui ne peuvent être compréhensibles si l'on ne prend pas en considération les processus transfrontaliers; d'autre part les souvenirs douloureux, mêmes traumatisants, liés à de nombreux lieux et événements, aussi et surtout dans les sites industriels, dans une société et ses constructions mémorielles. Les deux, transnationalité et traumatisme, peuvent aussi être étroitement liés, et les deux peuvent conduire à des processus de patrimonialisation, dans la mesure où le souvenir n'est pas refoulé, mais volontairement entretenu.

Ce sont de tels terrains problématiques qui feront l'objet principal du prochain chapitre.

TRANSNATIONALITÉ ET TRAUMATISMES

Points de départs

La transnationalité, c'est-à-dire le résultat de flux transfrontaliers de biens, personnes et idées, est un élément constitutif de presque tous les processus de changements socio-culturels. Particulièrement lorsqu'il s'agit d'innovations, on perçoit des modèles, et dès que l'on peut supposer que les copier apporte un avantage, quel qu'il soit, se mettent alors en place des processus d'imitation ou d'adoption complète. Étant donné que les processus modernes d'industrialisation commencent seulement à l'époque des États nationaux, nombre des processus d'adoption constatés ici sont le résultat du franchissement des frontières nationales: les mutations industrielles sont donc marquées en grande partie par une transnationalité inhérente [concernant la terminologie cf. Jackson, Crang & Dwyer 2004].

Par conséquent, une compréhension plus approfondie du monde industriel n'est pratiquement pas envisageable sans une appréciation des impulsions transfrontalières de l'extérieur et/ou vers l'extérieur. C'est pourquoi toute représentation des mondes et des époques industriels, et par là toute interprétation touristique dans ce domaine, devrait rendre lisibles les facettes les plus importantes de leur transnationalité.

De tels processus peuvent se produire aussi en relation avec des événements qui ont eu un effet traumatisant tant sur les individus que sur des sociétés entières. Ils peuvent rester très douloureux pendant des générations et ainsi conserver un énorme impact (guerre, violence, perte...).

Transnationalité et traumatismes, de même que leurs causes et implications pour des lieux concrets ou des sociétés entières, font depuis longtemps partie des thèmes traités par de nombreuses disciplines, et il en est de même pour la géographie du patrimoine, sous-discipline qui est en train de se former lentement. Le concept de l'"héritage dissonant" est ici particulièrement important, comme c'est presque toujours le cas lorsque des événements difficiles ou même traumatisants sont liés à des lieux précis et commémorés de manières très contraires par les différentes parties, notamment dans des contextes transfrontaliers et multiculturels [concernant les conceptions et les résultats empiriques, cf. entre autres Tunbridge, Ashworth 1996, Graham, Ashworth, Tunbridge 2000, Ashworth, Graham, Tunbridge 2007] et dans la géographie du tourisme [cf. Lennon, Foley 2000, Ashworth, Hartmann 2005, Quack, Steinecke 2012, Hartmann 2013].

Si l'on reporte cependant le regard vers les thèmes, ici au centre de nos développements, de la culture industrielle et du tourisme industriel, ainsi que vers les stratégies de mise en valeur et d'interprétation qui y prédominent, on s'aperçoit que jusqu'ici aussi bien la transnationalité que les traumatismes, et par là les différentes cultures du souvenir qui y sont rattachées, restent en grande partie non traitées, voire même refoulés [à l'opposé des nombreuses discussions intéressantes en Histoire et Sciences Humaines et Sociales, par exemple François 2006; cf. entre autres Soyez 2009, 2013, Lauterbach 2012].

À quelques exceptions près, la majorité des approches et des réalisations dans les domaines de la culture et du tourisme industriel, et sur les plans nationaux et internationaux, est donc caractérisée par

- une obstination à penser dans des catégories nationales et
- un héritage “expurgé”, c’est-à-dire une exclusion parfois fortuite, mais en fait souvent systématique, des heures sombres, douloureuses, effroyables de l’histoire de l’industrialisation.

Pour commencer, la Ruhr en offre de bons exemples de démonstration dans ces domaines déficitaires.

L'évolution dans le Bassin de la Ruhr

L’exposition internationale IBA Emscher Park, réalisée entre 1989 et 1999, constitue un projet extraordinairement ambitieux visant à restructurer, grâce à des centaines de projets, une grande région anciennement industrialisée. L’objectif principal était de “réparer” d’une part le paysage naturel en grande partie asservi et radicalement modifié par une industrialisation sans égard et d’autre part les dérives très problématiques en matière d’urbanisme et de développementsocial, qui étaient trouvées encore renforcées par la désindustrialisation naissante à partir de la fin des années 1950 [cf. Kilper, Wood 1995, Danielzyk, Wood 2000, Prosssek et al. 2009, RVR 2012].

L’un des plus importants projets partiels de l’exposition IBA Emscher Park était la “route de la culture industrielle” [en allemand: Route der Industriekultur, cf. Kift 2008]. Elle a révélé des possibilités de conserver et de valoriser d’importants témoins des 150 ans d’histoire de l’industrialisation de la Ruhr et de les utiliser de différentes manières – comme musée, coulisse, objet réutilisé autrement. On distingue: les Ankerpunkte, sorte de sites icônes, les cités ouvrières, les panoramas, les terrils, les routes à thème et, finalement, les centres de visiteurs où des vues

d’ensembles sont concentrées, tous devenus des destinations d’un tourisme industriel remarquable qui a également contribué à améliorer considérablement l’image de marque de la Ruhr (interne et externe), auparavant perçue comme sale et complètement dépourvue d’intérêt touristique.

C’est l’ancienne mine de charbon “Zollverein XII” à Essen qui est au centre de cette réalisation, unique au monde dans son approche, ses objectifs et sa cohérence (cf. Fig. 2). Désaffectée en 1986, elle a été inscrite en 2001 sur la liste du Patrimoine culturel mondial et est devenue l’une des principales destinations touristiques de la Ruhr (avec un nombre annuel de visiteurs estimé à plus d’un million).

Si l’on considère la route de la culture industrielle dans son ensemble, elle est certes très impressionnante. Elle ne reflète cependant qu’un choix très sélectif: sont principalement représentées les mines de charbon, la métallurgie et la sidérurgie



Fig. 2. Entrée centrale et chevalement principale de l'ancienne mine de charbon «Zollverein XII» à Essen, inscrite en 2001 sur la liste du Patrimoine culturel mondial de l'UNESCO (Photo avec l'aimable autorisation de Xue Desheng)

[quant à d'autres points critiques cf. aussi Heinemann 2003, Soyez, Li 2009].

Mais il y a deux faits constitutifs de toute industrialisation qui manquent encore totalement même dans ces réalisations remarquables de la Ruhr: des informations sur les facettes transnationales et sur les phases sombres extrêmement douloureuses de l'histoire récente.

Cette situation ne résulte pas d'un éventuel manque d'informations, car l'implication de nombreuses entreprises dans les chapitres sombres de l'histoire allemande récente a été étudiée par les historiens (mais à peine par les géographes...) jusque dans les moindres détails. Parmi de nombreux exemples nous ne citerons ici que la problématique du travail forcé effectué par des Polonais, des Russes et des Français, entre autres nationalités, dans les mines et l'industrie métallurgique et sidérurgique de la Ruhr [cf. entre autres Urban 2002, 2014, Kuhn, Weiß 2003, Tenfelde, Seidel 2005].

Au vu de ces omissions frappantes les entreprises allemandes du secteur automobile sont particulièrement intéressantes. Premièrement, elles font presque toutes partie du nombre restreint d'entreprises allemandes qui ont fait étudier (bien que tard) leur histoire sous le Troisième Reich par des historiens indépendants. Deuxièmement, avec leurs parcs à thèmes/musées liés à l'industrie elles doivent être comptées, comme souligné dans l'introduction, parmi les "nouveaux venus" dans le domaine de la culture industrielle, tout aussi surprenants que tout à fait bienvenus. Elles sont également devenues les gardiens les plus professionnels de l'héritage

matériel et immatériel de l'industrie automobile, héritage à peine représenté à sa juste mesure jusqu'à la fin du XXème siècle (les nombreuses collections de voitures anciennes, qui ont toujours existé, ne suffiront jamais à remplir une telle fonction). Troisièmement, et il y a là un autre domaine déficitaire, certaines de ces entreprises ont une histoire étonnante, et très particulière, en ce qui concerne l'aéronautique et la technologie spatiale, histoire qui fait jusqu'à présent presque entièrement défaut dans le domaine de la culture industrielle. Quelques aspects importants en rapport à ce sujet seront traités ci-dessous [pour plus de détails cf. Soyez 2013b].

Les parcs à thème liés à l'industrie

Comme précédemment indiqué, les parcs à thème dédiés à l'industrie doivent être considérés comme des points culminants impressionnants, voire spectaculaires, des représentations industrielles dans nos mondes actuels. L'Autostadt Volkswagen (Wolfsburg), le Mercedes-Benz Welt (Stuttgart; cf. Fig. 3), le BMW World (Munich)



Fig. 3. Le "Mercedes-Benz Museum" à Stuttgart-Untertürkheim comme exemple d'un parc à thème/musée lié à l'industrie (Source: photo prise par l'auteur)

et l'Audi Forum (Ingolstadt) en offrent d'excellents exemples.

Ici, rien du monde industriel ne semble manquer. Sont expliqués et illustrés de manière impressionnante et compréhensible pour toutes les générations de visiteurs:

- l'histoire, l'évolution technique, la palette de produits (dans les musées les collections historiques, et dans les centres de livraison et les centres de vente la collection actuellement disponible)
- l'étroite relation spatio-fonctionnelle avec la production actuelle (possibilités de visites d'usine), tout cela complété par des expositions permanentes et temporaires, des manifestations en tous genres, des activités et des informations adaptées aux intérêts des différents groupes, allant des passionnés de technique aux enfants de maternelle.

Les objectifs des entreprises sont la représentation professionnelle de la marque, la vente de voitures et la fidélisation des clients. Mais: la réalité industrielle est ainsi rendue transparente, du moins à ce qu'il y paraît, ce que pratiquement aucune autre destination du tourisme industriel ne peut offrir.

Et pourtant, ces sites sont aussi les exemples les plus frappants des déficits qui ont été exposés à l'instant. Car ils excluent sciemment une des périodes les plus douloureuses, même traumatiques de notre histoire – et de celle de beaucoup d'autres nations européennes: Volkswagen a été pendant longtemps l'entreprise qui a coordonné le système de production du missile V1 (le prototype des actuels missiles de croisière); la production a d'abord été concentrée à KdF-Stadt (Kraft-durch-Freude-Stadt) près de Fallersleben, après la guerre rebaptisé Wolfsburg, puis le système de production avec ses nombreux sous-traitants a été étendu et réparti sur une grande partie des territoires allemands occupés ou annexés [cf. la documentation de Mommsen, Grieger 1996].

Mercedes-Benz (à l'époque Daimler-Benz), quant à elle, a apporté son concours technique lors d'une phase décisive de l'élaboration du missile V2 et livré des éléments-clé (ce missile fut la première fusée balistique du monde et a marqué le début de la technique aérospatiale) [cf. Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts 1987, Hopmann et al. 1994, Wagner 2001].

Que les choses soient bien claires: l'intention n'est ni de noircir ces deux entreprises, ni de souligner l'état d'avancée de l'industrie allemande à cette époque. Ce qui importe est tout simplement d'établir un fait historique et la nécessité d'intégrer ces aspects dans la thématique traitée ici.

Les deux armes à distance V1 et V2 étaient le produit final de deux systèmes de production industrielle extrêmement spécialisés, et donc – entreprises, sites et réseaux de production compris – potentiellement intéressants pour la culture et le tourisme industriels (secteur de la technique aérospatiale).

Ces connexions sont très bien établies au niveau historique, mais largement oubliées, refoulées ou même sciemment tues au grand public – ainsi que dans les domaines de la culture industrielle et du tourisme industriel. C'est d'autant plus vrai si l'on les relie à l'une des périodes les plus effroyables de notre histoire: l'Holocauste.

On a pour habitude d'associer le Troisième Reich en premier lieu avec les camps d'extermination. Mais on oublie trop souvent que presque toutes les formes de production en relation avec la guerre étaient intégrées dans le système concentrationnaire du Troisième Reich. A quelques exceptions près, la production industrielle allemande (de même que l'agriculture) ne pouvait fonctionner que grâce aux travailleurs forcés des camps de concentration et aux prisonniers de guerre. Ils étaient répartis dans tous les territoires occupés et annexés, dans d'innombrables de "commandos extérieurs", sortes de lieux satellites des camps les plus

connus du grand public. Certes, il s'agissait avant tout de camps dits de travail: soit ils étaient érigés à proximité des sites de production, soit au contraire c'étaient les sites de production qui étaient délocalisés à proximité des camps. Les conditions de vie dans ces commandos extérieurs n'étaient pas tellement différentes de celles dans les camps de concentration, les historiens allemands emploient ici un terme effroyable: l'extermination par le travail [cf. aussi le titre du livre de Riexinger, Ernst 2003, un document effrayant sur le système du camp de concentration Natzweiler-Struthof dans l'Alsace occupée et son commando extérieur de Kochendorf/Bade-Württemberg; cf. la carte synthèse p. 14/15 dans ce livre].

Et, pour revenir à la production des armes à distance V1 et V2: la plupart d'entre elles étaient produites, sous le contrôle de la SS, durant les derniers mois de la guerre, dans un site d'assemblage souterrain près de Nordhausen en Basse-Saxe, qui, lui, ne fonctionnait que grâce à des milliers de travailleurs forcés, beaucoup d'eux venus du tristement célèbre camp de concentration Buchenwald et "relocalisés" dans le camp de concentration Mittelbau-Dora [pour les détails cf. Mommsen, Grieger 1996, Wagner 2001].

Ainsi la production industrielle sous le Troisième Reich n'était pas "transnationale" seulement par ses emplacements et ses interpénétrations dans des grandes parties de l'Europe. Elle était transnationale aussi par l'exploitation en général inhumaine de travailleurs forcés originaires de plus de vingt pays européens.

Tandis que beaucoup d'autres chapitres douloureux de nos histoires sont aujourd'hui devenus des destinations du "tourisme sombre", les côtés les plus pénibles et dérangeants de l'histoire industrielle ne sont pas thématiques sur les sites de la culture industrielle. Ils n'ont donc pas fait naître de "tourisme industriel sombre" non plus.

L'attitude et le comportement des entreprises sont tout-à-fait compréhensibles:

elles craignent pour leur réputation et leurs revenus. Mais une telle position, et le "nettoyage" ciblé de leur propre histoire qui en découle, sont cependant extrêmement regrettables. En fait ils sont également honteux, étant donné que les faits historiques sont établis depuis longtemps, parfois même, comme il l'a déjà été souligné, avec l'aide des entreprises elles-mêmes, comme c'est le cas pour Volkswagen et Mercedes-Benz. Et ces deux entreprises, comme tant d'autres, semblent sous-estimer complètement ce qu'une politique d'information plus ouverte même par rapport à leur passé sombre pourrait ajouter à leur réputation comme "responsable corporate citizen": leur passé pourrait représenter ce qui est considéré par de nombreux chercheurs comme une "resource in conflict" [cf. le titre du livre de Tunbridge, Ashworth 1996] même dans leurs parcs de marque.

CONCLUSION

Les conclusions seront brèves:

En ce qui concerne l'état du tourisme industriel en Allemagne, il est caractérisé par d'impressionnantes réalisations dans la représentation des mondes industriels et de grands progrès dans leur mise en valeur touristique, surtout aussi dans des secteurs industriels jusqu'il y a peu de temps complètement absents dans le domaine de la culture industrielle et patrimoniale.

On constate d'abord des faiblesses de deux points de vue:

D'une part, la plupart des sites (re)mis en valeur pour le tourisme industriel appartiennent au domaine minier, de la métallurgie et de la sidérurgie. Beaucoup d'autres branches sont fortement sous-représentées.

D'autre part, les réalisations les plus spectaculaires et les principales destinations du tourisme industriel témoignent surtout de la période dite de "haute industrialisation",

donc à partir du milieu du XIXe siècle; le début de l'industrialisation et les récentes évolutions, mis à part les parcs à thème de l'industrie automobile, sont fortement sous-représentés.

Les défis pour les travaux à venir résident principalement dans le fait que les processus de transnationalisation et les périodes sombres, voire même traumatiques, de l'industrialisation (pendant les périodes de paix et de guerre), ainsi que des approches correspondantes

dans le domaine du tourisme industriel, sont des sujets peu abordés; il est urgent d'élaborer des représentations et des formes d'interprétation contemporaines, surtout concernant les sites évoquant des périodes plus douloureuses, qui, elles aussi, font partie de notre patrimoine, un patrimoine donc qui peut, et qui doit, être partagé.

Texte traduit de l'allemand par Armelle Perlot (Vers-Pont du Gard, France), à qui je tiens à adresser ici mes remerciements. ■

BIBLIOGRAPHIE

1. Ashworth G.J., R. Hartmann (éds.) (2005) *Horror and human tragedy revisited: the management of sites of atrocity for tourism*. New York: Cognizant.
2. Ashworth G.J., B. Graham, J.E. Tunbridge (2007) *Pluralising Pasts. Heritage, Identity and Place in Multicultural Societies*. London/Ann Arbor MI: Pluto Press.
3. Becker Chr., H. Hopfinger, A. Steinecke (éds.) (2004) *Geographie der Freizeit und des Tourismus: Bilanz und Ausblick*. München/Wien: Oldenbourg.
4. Eckardt E. (2005) *The Autostadt in Wolfsburg*. München: Travel House Media (=Merian Live!).
5. François E. (2006) *Europäische lieux de mémoire*. In: Budde G., S. Conrad. O. Janz, (éds.) *Transnationale Geschichte: Themen, Tendenzen und Theorien*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, p. 290–303.
6. Gelhar M. (2005) *Industrietourismus am südlichen Niederrhein. Analyse von Grundlagen, Angebotsstrukturen und Entwicklungspotenzialen unter Berücksichtigung räumlich-historischer Aspekte*. Bergisch Gladbach: E. Ferger Verlag.
7. Graham B., G.J. Ashworth, J.E. Tunbridge (2000) *A Geography of Heritage. Power, Culture and Economy*. London: Arnold.
8. Hamburger Stiftung für Sozialgeschichte des 20. Jahrhunderts (éd.) (1987) *Das Daimler-Benz-Buch. Ein Rüstungskonzern im "Tausendjährigen Reich"*. Nördlingen: Franz Greno.
9. Hartmann R. (2013) *Dark tourism, thanatourism, and dissonance in heritage tourism management: new directions in contemporary tourism research*. *Journal of Heritage Tourism* [En ligne], consulté le 15 août 2014. URL: <http://dx.doi.org/10.1080/1743873X.2013.807266>.
10. Heinemann U. (2003) *Industriekultur: Vom Nutzen zum Nachteil für das Ruhrgebiet?* *Forum Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur*, no. 1, p. 56–58.
11. Hinterhuber H.H., H. Pechlaner, K. Matzler (2001) *IndustrieErlebnisWelten. Vom Standort zur Destination*. Berlin: Erich-Schmidt Verlag.

12. Hopmann B., M. Spoerer, B. Weitz, B. Brüninghaus (1994) *Zwangsarbeit bei Daimler-Benz*. Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
13. Jackson P., P. Crang, C. Dwyer (éds.) (2004) *Transnational Spaces*. London/New York: Routledge.
14. Kift R. (2011) *Tour the Ruhr*. Essen: Klartext.
15. Kilper H., G. Wood (1995) *Restructuring Policies: The Emscher Park International Building Exhibition*. In: Cooke, P. (éd.), *The Rise of the Rustbelt*. New York: Routledge, p. 208–230.
16. Lauterbach B. (2012) *Blut, Schweiß und Tränen – die dunklen Seiten des Industrietourismus*. In: Quack H.-D., A. Steinecke A. (éds.) *Dark Tourism. Faszination des Schreckens*. Paderborn: Selbstverlag des Faches Geographie (Paderborner Geographische Studien zu Tourismusforschung und Destinationsmanagement, 25), p. 101–112.
17. Lennon J., M. Foley (2000) *Dark tourism: The attraction of death and disaster*. New York: Thomson Learning.
18. Mommsen H., M. Grieger (1996) *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*. Düsseldorf: Econ.
19. Otgaar A. (2010) *Industrial Tourism. Where the Public meets the Private*. Rotterdam: Thèse de doctorat, Erasmus Universiteit.
20. Prosek A. et al. (éds.) (2009) *Atlas der Metropole Ruhr: Vielfalt und Wandel des Ruhrgebiets im Kartenbild*. Köln: Emons.
21. Quack H.-D., A. Steinecke (éds.) (2012) *Dark Tourism. Faszination des Schreckens*. Paderborn: Selbstverlag des Faches Geographie, Universität Paderborn (Paderborner Geographische Studien zu Tourismusforschung und Destinationsmanagement, 25).
22. Regionalverband Ruhr (éd.) (2012) *Petit Atlas de la Métropole Ruhr*. Essen: Regionalverband Ruhr.
23. Rixinger K., D. Ernst (2003) *Vernichtung durch Arbeit. Rüstung im Bergwerk – Die Geschichte des Konzentrationslagers Kochendorf – Aussenkommando des KZ Natzweiler-Struthof*. Tübingen: Silberburg-Verlag.
24. Schenk W., K. Fehn, D. Denecke (éds.) (1997) *Kulturlandschaftspflege. Beiträge der Geographie zur räumlichen Planung*. Stuttgart: Gebrüder Borntraeger.
25. Shaw G., A.M. Williams (2004) *Tourism and Tourism Spaces*. London/Thousand Oaks/New Delhi: SAGE.
26. Soyez D. (1986) *Industrietourismus*. *Erdkunde. Archiv für wissenschaftliche Geographie*. vol. 40, p. 105–111.
27. Soyez D. (2009) *Europeanizing Industrial Heritage in Europe: Addressing its Transboundary and Dark Sides*. *Geographische Zeitschrift*, vol. 97, no. 1, p. 43–55.