



HAL
open science

Centralité, continuité et citadinité

Anne-Peggy Hellequin, Jérôme Boissonade, Sabine Duhamel, Sophie Gueydan,
Simone Valcke

► **To cite this version:**

Anne-Peggy Hellequin, Jérôme Boissonade, Sabine Duhamel, Sophie Gueydan, Simone Valcke. Centralité, continuité et citadinité . Echelles et temporalités des projets urbains, Jean-Michel Place, pp.143-158, 2007. hal-00710852

HAL Id: hal-00710852

<https://hal.science/hal-00710852v1>

Submitted on 13 Apr 2015

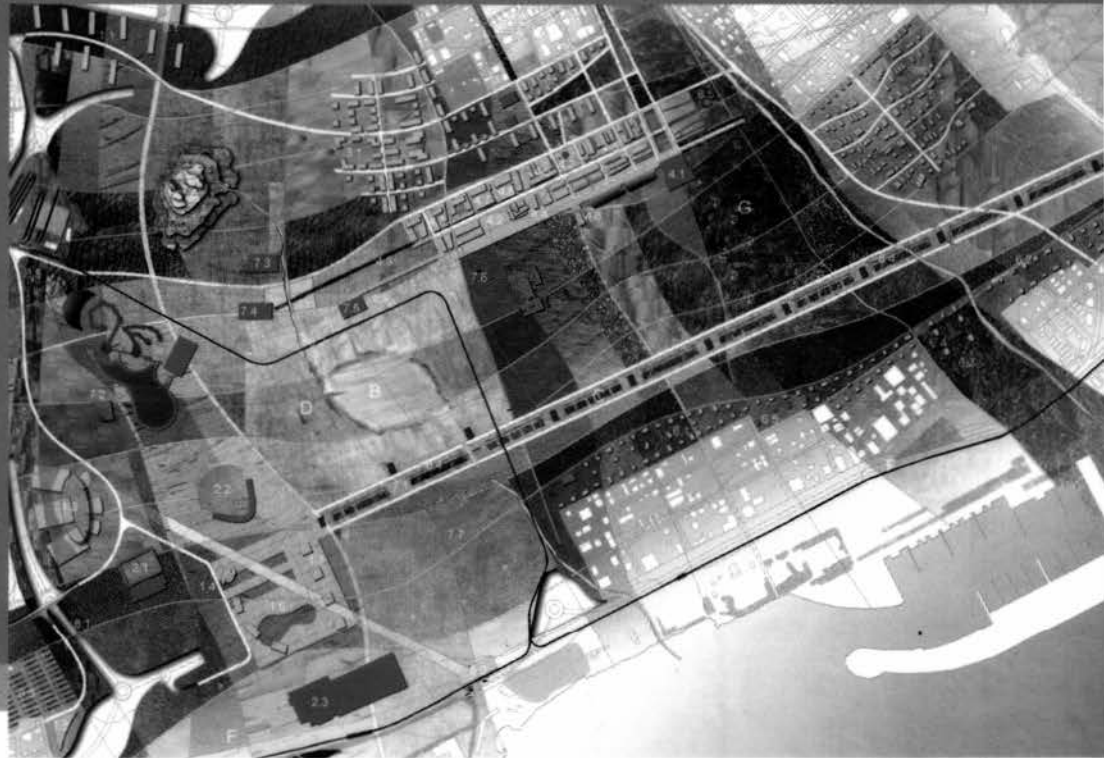
HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

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.

Sous la direction de Yannis Tsiomis

plan urbanisme construction architecture PUCA

Échelles et temporalités des projets urbains



jean michel place

Centralité, continuité et citoyenneté

Effets et réception du projet Neptune à Dunkerque

Alors que les conditions d'élaboration du projet urbain ont fait l'objet de plusieurs recherches à travers, par exemple, l'analyse des formes de relations entre les acteurs ou les modèles de programmation les plus répandus, la réflexion sur les effets du projet et la réception de celui-ci par les habitants une fois les principales opérations réalisées, est plus rare. Pourtant, dans un contexte de crise ou d'incompréhension mutuelle entre les acteurs-opérateurs de la ville et les habitants, l'appréhension de la réception et des effets du projet, même en admettant leur inévitable incomplétude, apparaît déterminante pour définir un « après-projet ». Elle s'avère même indispensable pour toute réflexion quant aux temporalités du projet. La difficulté essentielle, pour dépasser les ineffables critiques médiatisées qui portent d'ailleurs principalement sur les styles architecturaux, est d'élaborer une réflexion globale interrogeant la ville « produite » par le projet. On peut ainsi dégager plusieurs dimensions au changement espéré : on distingue les effets sur la forme urbaine, qui peuvent être saisis à travers les modifications perceptibles à l'œil du paysage urbain, les effets sur l'activité économique ou les prix de l'immobilier par exemple, d'une appropriation par les individus des intentionnalités du projet que l'on pourrait résumer par le terme de réception. Pour mieux comprendre les effets et la réception du projet, il est apparu fécond de se rapprocher des travaux de H.R. Jauss (1978) qui, dans son *Esthétique de la réception*, insistait sur l'importance, dans la compréhension de l'œuvre littéraire, de l'analyse des destinataires. En effet, la réception et l'observation des effets permettent d'envisager un nouveau système relationnel entre les auteurs, l'œuvre et les destinataires. L'œuvre, toujours selon Jauss, ne doit être comprise que par l'intensité de son effet sur les destinataires. Malgré les difficultés inhérentes au passage de concepts d'une discipline à une autre, en l'occurrence de l'histoire littéraire à une démarche pluridisciplinaire sur la ville, les théories de la réception, même si elles sont utilisées de manière ponctuelle, sont apparues particulièrement intéressantes, elles interviennent ici comme des postures de recherche. Elles permettent de distinguer, en utilisant le vocabulaire jaussien : les horizons d'attentes des auteurs, la réception par les destinataires et les effets produits. Pour mieux dégager ces derniers, il était nécessaire de dégager les effets attendus par les acteurs. Ils sont ici autant d'intentionnalités organisées par des emblèmes socio-spatiaux. En effet, au-delà du discours sur le « projet (qui) est aussi une visée pour la ville » (Rosemberg, 2000), il faut détacher les clés de voûte du récit qui

s'apparentent pour nous à des figures socio-spatiales. Pour identifier et qualifier celui-ci, il a été nécessaire de revenir aux « projets du projet » c'est-à-dire, en paraphrasant L. Devisme (2003), définir les figures spatiales et sociales qui ont structuré la « fabrication intentionnelle de l'urbain ».

Cette réflexion encore exploratoire a porté sur le projet urbain Neptune à Dunkerque qui, depuis une quinzaine d'années, a produit une « ville nouvelle » et a modifié son image à travers le prisme de trois figures : la centralité, la continuité et la citadinité, qui rythment en effet les discours d'acteurs diffusés dans les premières années du projet. À travers elles, seront interrogées d'une part les effets sur la forme urbaine et d'autre part la réception par les habitants telle qu'elle a pu être recueillie auprès d'eux.

De la réception et des effets du projet urbain

L'observation de la réception et des effets du projet urbain s'intéresse à l'accueil de la transformation de la ville, c'est-à-dire ici à la requalification des espaces publics, la construction de nouveaux édifices et l'implantation de nouvelles fonctions dans le centre-ville ainsi qu'aux effets matériels produits par le projet. Aujourd'hui, une fois passée la vague structuraliste des années 1960-70, peu de recherches portent sur cet après-projet. Certains auteurs ont pourtant réfléchi à la relation entre l'œuvre d'architecte et le public, et plus particulièrement aux habitants de l'œuvre architecturale. En 1995, dans le cadre des recherches du ministère du Logement, des travaux qui s'interrogeaient sur la réception des productions architecturales et urbanistique (Segaud, 1995) ont été menés. La réception y était comprise comme « les réactions des publics en face de choix esthétiques faits par d'autres » (Segaud, p. 10). Dans des travaux plus récents (Klein et Louguet, dir., 2003 et Chevallier F. et Andrieu, 2005), les auteurs montrent l'intérêt des apports de la théorie de H. R. Jauss, appliqués pour les premiers à l'architecture (dans un sens large selon les auteurs, recouvrant la ville et le paysage) et au Mouvement moderne pour les seconds. Dans une perspective historiciste, il devient indispensable, selon eux, de s'intéresser non plus uniquement à l'œuvre, mais aussi aux effets de celle-ci et à sa réception par les destinataires pour dépasser une histoire positiviste et formaliste et remettre la question du temps au cœur de la réflexion. J. Roullin (2003) propose par ailleurs que les travaux des sociologues de l'habitation et de l'espace du travail soient associés à ces recherches dans la mesure où elles centrent leurs analyses sur la « réception » par les usagers. Le cas du projet urbain qui n'avait pas encore fait l'objet de travaux de ce type est en soi particulièrement intéressant. En effet, il est possible de le considérer comme une œuvre dans la mesure où il est élaboré par des collectifs d'acteurs qui construisent un projet de territoire en lui désignant plus ou moins directement des fonctions. Le projet urbain donne ainsi des informations nombreuses quant aux idéologies spatiales dominantes des élus par exemple (Lussault, 1996). Les travaux de H. R. Jauss permettent aussi de formaliser quelque peu la réception en mettant en évidence l'existence d'horizons d'attente qui sont élaborés à partir des expériences préalables du destinataire. Ces horizons d'attente sont particulièrement intéressants pour nous car ils permettent la confrontation entre un projet et un vécu. La confrontation est forcément complexe et ne peut être résumée dans les quelques propos rapides sur la qualité architecturale des édifices en lieu et place d'une réception plus globale sur les changements intervenus dans la ville.

L'intérêt du transfert disciplinaire ne doit cependant pas masquer des questionnements essentiels quant à la construction de cet horizon d'attente et à la définition du destinataire. Pour le projet urbain, l'horizon d'attente est difficile à cerner puisque s'il se fonde sur l'expérience préalable. On peut cependant postuler que la diversité des modes de connaissances que les acteurs ont de la ville, et les usages qu'ils en ont, peuvent constituer cette expérience propre à définir le genre et la forme de la ville qu'ils attendent. Pour mieux comprendre ces derniers, la confrontation peut être faite avec les objectifs du projet.

Le repérage des effets attendus de l'opération, c'est-à-dire, les intentionnalités inscrites dans les discours des différents acteurs, promoteurs à des titres divers de l'opération ou du projet, et qui sont exprimés dans divers textes¹, souligne l'existence de trois figures principales. Elles sont pour la plupart évoquées de manière récurrente, si bien que l'on peut les assimiler à de véritables mots d'ordre, ou « slogans », régulièrement convoqués pour exprimer les attentes fortes des initiateurs du projet. Ainsi, la centralité, la continuité et la citadinité incarnent, selon nous, les horizons d'attente des « décideurs » pour le projet urbain.

Une autre question essentielle pour le transfert des concepts de la réception au projet urbain est celle de la définition du lecteur (Roullin, 2003). En effet, comment définir le « lecteur » du projet urbain par rapport au lecteur de l'œuvre littéraire, et donc comment définir le projet urbain comme œuvre. D'une part, le lecteur ne peut pas être compris comme une personne physique (selon Jauss, cité par Roullin, 2003) mais comme l'acteur virtuel de l'histoire de l'œuvre. D'autre part, l'habitant et l'utilisateur sont, nous semble-t-il, autant d'acteurs de l'histoire du projet urbain au même titre, mais certainement dans des modalités différentes que les acteurs « décideurs » (politiques, architectes, urbanistes et entrepreneurs). Alors, que J.-F. Roullin préfère le terme de lecteur de l'architecture ou de citoyen qui renvoie à l'architecture comme objet éminemment public, il sera question ici des habitants de l'agglomération, car la recherche s'appuie sur des entretiens semi-directifs passés parmi ceux-ci. Ils ont été menés près de quinze ans après le début de la première phase du projet et alors qu'une deuxième tranche démarre sur des terrains plus éloignés du centre-ville.

La centralité, première figure spatiale des effets et de la réception

Abondamment reprise dans les projets urbains aujourd'hui, la centralité intervient comme une figure quasiment incantatoire de la fabrication de la ville, notamment dans les villes portuaires. Elle était déjà à l'origine des premières opérations outre-atlantique (Gravari-Barbas, 1999). Elle se définit comme la position centrale d'un lieu ou d'un espace et, par extension, comme une capacité de polarisation de l'espace (Dematteis, 2003). On distingue ainsi la localisation d'un espace et sa capacité d'attractivité. Neptune avait pour objectif de changer celle-ci en élaborant un « véritable centre », une « vraie ville », « vrai cœur d'une agglomération », ce qui sous-entend que, jusqu'alors, Dunkerque n'était ni une vraie ville, ni un grand centre urbain, « Dunkerque doit se transformer en vraie ville, complète, achevée, diversifiée », alors que son handicap c'est « d'être une agglomération plus qu'une ville », donc il faut « contribuer au renforcement du pôle central d'agglomération ». La notion de centralité apparaît polysémique dans les discours d'acteurs et renvoie à la fois à une



Le Centre Marine.

dimension géographique (le « cœur » de l'agglomération), à une dimension économique et sociale (le pôle de la vie économique et sociale) et enfin aux caractères propres à l'urbain, (les fonctions urbaines, ce que l'on pourrait désigner comme l'urbanité). Le projet insiste particulièrement sur la multifonctionnalité : « nouvelles fonctions urbaines à développer », « nouveaux usages », « la ville dans la plénitude de ses fonctions », « construire la centralité d'agglomération, lieu mixte, multifonctionnel, support d'activité et d'usages divers ». Cette fonction est explicitement définie dans le Contrat d'agglomération : « Le centre-ville doit offrir une gamme de fonctions : un lieu de rencontre, un lieu de concentration de services et de richesses, un lieu de diversité... ». La multifonctionnalité doit prendre la forme de la mixité, qui renvoie à la dimension sociale « mixité sociale », mais aussi à la matérialité architecturale « mixité des styles et des influences » et à nouveau au mélange des différentes fonctions « mixité habitat, bureaux ». « Ce centre doit se conforter, diversifier ses activités, créer les conditions de la mixité d'activités d'échelles diverses ». Le centre-ville est alors proche du géotype central de J. Lévy (1994), qu'il définit comme le plus fort couplage entre diversité et densité des réalités sociales. À partir des intentionnalités, des effets sur la forme urbaine sont perceptibles notamment en ce qui concerne justement la multifonctionnalité et la mixité.

La multifonctionnalité importante qui caractérise le périmètre Neptune recouvre différentes activités : en premier lieu le commerce de détail a été développé dans deux centres commerciaux de petite taille : le Centre Marine organisé autour d'un supermarché alimentaire et de quelques moyennes surfaces de vêtements, et le Pôle Marine qui comprend un cinéma multiplexe et deux



Le Pôle Marine.

« locomotives » commerciales (sport et jouets); des bâtiments universitaires (RU, Bibliothèque, Enseignement), des bureaux et des logements. À l'échelle du projet, la multifonctionnalité est donc réelle. Cependant, un fort zonage des fonctions urbaines a été opéré : les fonctions universitaires et administratives sont regroupées au sud-ouest, le logement se développe quasi-exclusivement au nord-est et le commerce se déploie finalement assez peu sur les terrains anciennement portuaires. Le cloisonnement en secteurs génère des lieux quasiment vides de tout occupant, et s'avère donc éloigné de la mixité des fonctions telle qu'avait été envisagée. L'analyse des effets directs du projet montre ainsi que derrière un objectif clair de développement du centre-ville fondé sur la multifonctionnalité et la mixité, la répartition spatiale des opérations portait déjà en elle l'échec partiel de cet objectif. Cette dissociation entre secteurs s'est élaborée au fil des opérations puisque le master-plan de Richard Rogers ne donnait que des principes d'organisation spatiale. Ce qui est particulièrement contradictoire et intéressant, c'est que ce sont les promoteurs d'une centralité reposant sur la mixité des activités qui ont été aussi les acteurs de la localisation des édifices fonctionnels. La contradiction suppose alors que les horizons d'attente de ces derniers étaient ambivalents dès l'origine. Ces divergences peuvent remettre en cause le principe des coalitions d'acteurs mises en évidence lors de l'élaboration du projet urbain. À celles-ci est confrontée la réception par les habitants de cette centralité qui se voulait multifonctionnelle et mixte.

La centralité, et ce qui peut être le centre-ville pour les habitants, sont cristallisés par les commerces de détails qui s'agglomèrent le long de quelques rues et de quelques places :

Le centre de Dunkerque, pour beaucoup de personnes, c'est le centre commercial... C'est plutôt les commerces, c'est plutôt la vie commerciale, la vie de la ville par elle-même... (N° 4, retraité Usinor). En fait le centre-ville c'est les commerces, de l'animation, là où il y a de l'animation des commerces. (N° 21, ancien marin, habitant la Citadelle). Tu vas en centre-ville pour faire les magasins, pour voir du monde. (N° 18, enseignante Lille, habitante Neptune).

La centralité du projet est alors uniquement considérée par les habitants à travers les commerces qui deviennent les éléments de vie de la ville. Neptune, en développant deux centres commerciaux, a poursuivi et renforcé cette tendance en exploitant les commerces comme des éléments d'animation urbaine soutenant le projet d'extension du centre d'agglomération. On le voit dans les propos des habitants qui apparaissent là en accord avec le projet. Cette centralité commerciale est bien un fondement de la création urbaine : « Le commerce, en favorisant un échange de biens qui requiert, de la part des individus qui le pratiquent, des qualités de civilité et un savoir-faire sortant du champ des valeurs strictement économiques, est une fonction historiquement des lieux centraux et du développement urbain » (Capron, 2001). Cette cristallisation permet même d'opérer une distinction dans la ville : en effet le commerce est l'attribut du centre-ville tel qu'il peut être défini par A. Bailly (1995), pour qui l'espace est composé de pré-lieux à qui on affecte des stocks, ici les commerces. Les commerces peuvent ainsi exprimer le seuil du centre-ville par rapport à des espaces péricentraux et même périphériques. Ces derniers apparaissent comme des espaces non affectés (pour reprendre la terminologie de A. Bailly) c'est-à-dire sans aucune identification ou bien à l'identité floue. La densité peut prendre la forme, selon les habitants, d'une diversité commerciale ou bien au contraire de la spécialisation autour de commerces qui peuvent apparaître insuffisants.

Le centre-ville doit être un endroit où les commerces sont spécialisés parce qu'il y a beaucoup de passages, donc une boutique spécialisée peut vivre, et les gens vont venir dans un centre-ville pour trouver l'objet spécialisé qu'ils ne trouveront pas ni dans une boutique ni même dans un hyper. (N° 6 Retraité de compagnie maritime, travaillant en citadelle).

La contradiction originelle de Neptune entre un horizon d'attente des acteurs qui met en exergue une centralité multifonctionnelle et mixte, et un zonage fort des activités, pèse sur la réception par les habitants du projet. En effet, l'ambivalence des horizons d'attente a favorisé la cristallisation du centre-ville et de la centralité dans sa capacité d'attractivité dans le commerce. Elle a probablement été renforcée par la création de centres commerciaux centraux mais elle constitue peut-être aussi une dimension de la ville festive telle qu'elle est souvent dessinée aujourd'hui. Il manque cependant une part importante de ce qui compose le centre des villes et qui s'apparenterait à une centralité symbolique, c'est-à-dire un lieu, un espace identificatoire qui donnerait corps à la communauté des habitants de l'agglomération de Dunkerque. Les entretiens menés pour la recherche placent la centralité symbolique hors du projet Neptune, lui préférant le marché et la digue de mer qui semblent constituer des lieux fédérateurs, ceci dans des usages très différents (balnéaires, industriel, portuaires).

À travers les discours des acteurs du projet, la continuité s'est avérée être aussi un emblème socio-spatial majeur. La volonté de retisser les espaces a elle aussi été affirmée dans le master plan de 1991 et par les acteurs. C'est ici la figure de la continuité urbaine qui peut être interrogée.

La continuité urbaine comme condition du projet

Neptune avait en effet la volonté de renforcer le lien avec l'existant : la relation de l'opération Neptune au centre traditionnel est constamment rappelée : « ville de demain en lien avec la ville existante », « combiner en une seule entité le tissu urbain existant et des extensions nouvelles... », « étendre le centre sur le site portuaire », « greffe sur l'existant urbain », « reconquête par extension du tissu urbain »... en bref, il s'agit de « recomposer le centre » à partir de ce qui existe déjà, en le valorisant et en l'étendant : « le projet vise à recomposer un centre qui devra combiner en une seule entité le tissu urbain existant, renforcé, et des extensions nouvelles sur les sites des bassins portuaires ». Il y a nettement l'idée d'un recentrage sur la ville existante, sans doute en réaction à l'urbanisme extensif, périphérique, qui a dominé jusque-là. Pour certains, Neptune apparaît comme un contrepoids à la périurbanisation. Cette continuité dans la forme urbaine avait été voulue par R. Rogers avec la construction de trois ponts entre les quartiers portuaires et le centre-ville existant, et la mise en valeur de trois axes majeurs du centre vers les quartiers périphériques, relayés par une série de colonnes de R. Nonas soulignant le lien existant entre le centre-ville ancien et le nouveau quartier. En revanche, l'homogénéité visuelle n'était pas apparue nécessaire puisque, contrairement à la ville de la Reconstruction, c'est la construction en cœur d'îlot qui a été la règle (Bachofen, 1997).

La diversité des espaces parcourus permet-elle cependant une mise en relation suffisante pour composer un tout ? Les effets du projet Neptune sur la forme urbaine montrent au contraire que c'est la discontinuité qui a réglé le tissu. D'autant que la présence de l'eau impose des détours aux cheminements piétonniers et motorisés, plus qu'à Marseille ou à Saint-Nazaire notamment, où les bassins sont moins enchevêtrés dans la ville. Hormis quelques succès qui renforcent la discontinuité inhérente au franchissement, un soin certain avait été porté à cette question cruciale. Il semble néanmoins que la continuité urbaine et la « portuarité » soient parfois difficilement conciliables à Dunkerque. Les ponts mobiles construits constituent des limites temporelles pour les utilisateurs maritimes et terrestres puisque précisément ils se déplacent en fonction des besoins des uns et des autres. De plus, les axes portant la continuité voulue par Richard Rogers ont été soit interrompus vers l'Est (avec la construction d'un nouveau lycée), soit privatisés et fermés hors des heures ouvrables, avec la construction d'un centre commercial au milieu de l'axe principal.

Alors que la continuité dans la forme urbaine est mise à mal par l'implantation de certains bâtiments (cf. ci-dessus), on peut observer quelques tentatives de percées visuelles assurant une certaine continuité ville-port. En ce sens, la discontinuité des fronts bâtis peut favoriser des continuités visuelles essentielles : les immeubles implantés en « objets ordonnancés » sur le môle du Pertuis Amont permettent de démultiplier les vues vers l'eau, une préoccupation que l'on ne retrouve pas sur certains quais : ceux-ci accueillent des immeubles de grande longueur, parallèles au bassin,



Le pont de R. Rogers.

véritables « murailles » en front à quai, qui isolent du port les tissus en retrait. Le tout récent projet du Grand Large prolonge d'ailleurs ce principe. L'avenir nous dira si la future « densification » de la Citadelle prêterait attention aux perméabilités visuelles existant aujourd'hui entre le centre-ville et les darses.

La continuité attendue du projet Neptune semble donc peu opératoire sur la forme urbaine, et cette discontinuité est aussi repérable dans la réception qu'en ont eu les habitants. Les places publiques du centre-ville, requalifiées dans le cadre du projet urbain, devaient être des lieux stratégiques de la continuité. La réception de ces places montre cependant une grande distorsion entre le projet, pourtant centré sur la revalorisation des espaces publics, et sa perception par les habitants. Elles apparaissent comme des discontinuités fortes dans l'espace urbain, ou parfois comme des seuils (lieu de passage), comme la place du Minck dont la symbolique est très différente car elle repose sur l'identité maritime de la ville. Il nous a semblé intéressant d'utiliser la métaphore de la mosaïque qui exprime la discontinuité de l'espace urbain :

Bon, pour le centre-ville, non, parce qu'ils bricolent la place Jean Bart, mais moi je trouve, non, il n'y a pas vraiment un centre-ville, vous avez un bout place de la République, vous avez un bout place Jean Bart, vous avez un bout à la mairie. (N° 22, retraitée, habitant Grande-Synthe).

Les places peuvent alors être considérées comme des éléments de la discontinuité qui marquent la disjonction, la séparation, entre deux espaces (Gay, 2003) :

C'est la place Jean Bart qui est assez triste, ça fait un peu place rouge. il n'y a personne dessus, vous passez à n'importe quelle heure, les gens la traversent, il y a un truc là, il y a un truc, ça manque de vie je trouve, ça manque de vie. (N° 4, Retraité Arcelor, habitant Dunkerque).

Le vide de la place Jean-Bart, notamment, apparaît alors dans les entretiens comme un contresens urbain. Elle n'est pas l'espace public, lieu de rencontres ou même d'interactions. Elle devient l'espace de passage, certains habitants regrettant les voitures qui remplissaient le vide. On peut y opposer la Grand-place de Lille, citée, elle, comme image de l'urbanité. « pleine », ou les illuminations et le sapin de Noël, pris souvent dans les entretiens comme contrepoint du vide. La place du Minck intervient elle comme un seuil qui permet la jonction entre la ville et le port, ou bien même, entre la ville et le centre-ville. Elle joue un rôle très différent de la place Jean-Bart dans la mesure où la place du Minck est une interface, un seuil alors que la place Jean Bart était une discontinuité, une rupture spatiale figurée par le vide.

Le Minck devient de plus en plus le passage obligé: (N° 3).

La place du Minck, c'est un petit peu étrange, très ouverte, quand il fait beau ça va, quand il fait pas beau ça ne va pas très bien, la place du Minck c'est quelque chose qui ne fonctionne pas sur la place. Ensuite il y a la tour du Reuse qui fait l'entrée de la ville quelque part, une entrée de centre-ville, un peu étrange, moins depuis qu'il n'y a plus la station service. (N° 21, ancien marin, habitant la Citadelle)

Ces discontinuités sont accentuées si l'on s'intéresse au centre commercial posé sur le remblaiement d'un bassin. Il apparaît disjoint du centre-ville par le quai des Hollandais qui semble être une discontinuité forte. L'objectif d'extension spatiale du centre-ville n'a pas été là perçu, certains habitants expriment clairement son aspect péri-central en mettant en évidence sa position lointaine. Le Pôle Marine est ainsi signifié comme un lieu disjoint.



Les colonnes de R. Nonas.

Par exemple, moi si je vais en ville, je ne vais pas au pôle marine. Par contre si je vais au pôle marine, je ne vais pas au centre-ville, je ne relie pas les deux trucs.

(N° 11, Femme au foyer, habitant à Malo-les-Bains).

La continuité urbaine telle qu'elle a été voulue et signifiée dans les horizons d'attente des concepteurs du projet est alors remise en cause par la forme urbaine et la réception qu'en ont les habitants. Les bassins constituent des « vides » hérités du passé portuaire. Les cheminements sont limités par des frontières vaires même lorsqu'ils ont été réaménagés. Au sein même du centre-ville, les places pourtant « retravaillées » par Neptune sont elles aussi perçues comme des vides, ce qui s'explique là aussi peut-être par des héritages, en l'occurrence ici le surdimensionnement voulue par les urbanistes de la Reconstruction. Nous sommes donc en présence de discontinuités internes et externes qui peuvent être considérées comme des échecs partiels du projet urbain. Ces figures de la centralité et de la continuité montrent donc une distorsion entre les intentions des concepteurs, les effets produits par le projet et la réception qui bien souvent va confirmer certaines contradictions et ambivalences du projet Neptune. Ces ambiguïtés spatiales semblent trouver pour partie leur origine dans une troisième figure, plus sociale, celle de la citoyenneté.

La citoyenneté de Neptune

Paradoxalement, les effets discutables qui viennent d'être évoqués et la réception controversée de Neptune concernant les questions de centralité et de continuité urbaine, ne semblent pas, en

effet, être le produit d'une méthode de projétation qui aurait péché par excès de fonctionnalisme. L'ambition des acteurs urbains a été dès le départ, de créer une « citadinité » spécifique. Le projet Neptune s'est fondé et a tiré sa légitimité d'un projet de société, plus que d'un projet urbain à proprement parler. Cette ambition est apparue à la fois à travers les méthodes utilisées pour le mener à bien et par l'idéal qui a motivé tous ceux qui y ont participé à des titres divers, ou qui en ont rendu compte.

Quatre préoccupations dominent le projet :

- Un souci de réparation qui a conduit à mettre l'homme au centre de ce nouvel espace urbain.
- Une réflexion avancée sur la nature des espaces publics avec comme horizon le consensus et la paix civile (répondant par là à ce souci de réparation).
- Une sollicitude identitaire, tendue entre une dimension locale comportant une culture et un territoire spécifique, et un volontarisme architectural notamment, transcendant ces références localistes.
- Une attention au processus même de projétation (workshop, master plan...). mettant en scène et préfigurant l'homme public, le nouveau citoyen qui allait prendre possession de cet espace.

C'est la construction de cette citadinité *ad hoc* par les acteurs du projet que nous avons interrogée. Notre approche s'inscrit dans une visée pragmatiste, pour laquelle l'idée et la représentation que les personnes se font d'une chose sont liées aux conséquences qu'elles ont pour ces personnes. Ce genre d'analyse implique « de prendre en compte les façons dont les personnes s'engagent dans l'action, leurs justifications et le sens qu'elles donnent à leurs actes » (d'après Arendt, Boltanski et Chiapello, 1999 : 36). Les publics dunkerquois tels qu'ils se sont décrits dans les entretiens, sont assez proches du portrait qu'en a dressé O. Schwartz dans *Le monde privé des ouvriers : hommes et femmes du nord* (1990). Une population structurée par la famille et le travail, à la fois humble et dure à la tâche, revendiquant son caractère chaleureux et des bonheurs simples dont le carnaval de Dunkerque est emblématique.

Deux points attirent cependant l'attention :

- D'une part, loin d'organiser des sociabilités intermédiaires ou publiques, nous avons constaté que la proximité spatiale de catégories sociales différenciées ou inégales sur Neptune a exacerbé l'instabilité des locataires du privé et on peut gager à terme, des propriétaires. Ce processus confirme la difficulté grandissante pour une frange de la population à s'associer au portrait type du dunkerquois, marqué par la pauvreté et ses stigmates. La montée en puissance du secteur public tout au long de la dernière décennie, ainsi que l'arrivée de l'université ont certainement contribué à ce souci de distinction de la part de ces nouvelles générations et de ces nouveaux publics lettrés, qui vont nourrir la catégorie des employés (Bourdieu, 1979).
- D'autre part, le projet Neptune est installé géographiquement en plein centre urbain. Il lui faut donc gérer le paradoxe propre à la plupart des opérations d'embourgeoisement (ce que se défend d'être le projet Neptune) : il doit attirer là où les prix de l'immobilier sont les plus élevés, des acquéreurs potentiels qui sont plutôt portés à prendre leurs distances vis-à-vis d'un centre marqué par un public

populaire et d'une ville entachée par ses industries. Ce souci de distinction semble s'incarner dans l'espace urbain à travers une stratégie de l'écart (Bordreuil, 1999) à la fois vis-à-vis des publics stigmatisés (les pauvres) et des espaces qui les visibilisent (le centre).

Le centre-ville de Dunkerque, il n'y a rien à lui reprocher, sauf peut-être sa population.
(N° 18, jeune policier, habitant de Neptune).

Les interprétations que les uns et les autres donnent à cet espace vont attribuer à chacun sa place dans cet espace commun. Cependant quatre phénomènes généraux prennent une dimension particulière à Dunkerque :

– Premièrement, le centre-ville de Dunkerque ne semble pas donner l'occasion à tous de reconnaître dans l'autre un citoyen à part entière, semblable et différent à la fois. Le passant nous renvoie d'où l'on vient (génération des parents, classe ouvrière ou monde rural).

– Deuxièmement, l'espace automobile qui caractérise cet urbanisme de la Reconstruction, peine à alterner et différencier les échelles spatiales. C'est essentiellement le contenu (magasins, services, équipements...) qui qualifie les lieux, plus qu'une configuration spatiale différenciée. Du coup, l'urbanité du centre-ville repose plus qu'à l'habitude, sur l'offre de services et la « fréquentation des fréquentations » qu'elle rend possible. Toute altération de cette offre (fermeture de magasin, horaires d'ouverture restreints, absence de diversité des commerces...) influe négativement sur l'ensemble du centre-ville, puisque l'espace urbain dans lequel elle prend place est un espace « unique », peu hiérarchisé.

– Le troisième phénomène relève du processus de civilisation qu'a décrit Norbert Elias (1991) comme mécanisme de refoulement des pulsions. La saleté de l'espace public est une préoccupation qui revient souvent dans les entretiens. Cette question fait l'objet d'une action résolue des pouvoirs publics. Sur le fond, on peut faire l'hypothèse qu'un lien est fait entre niveau de saleté et déclassement sociospatial. Cette sensibilité prend en effet un tour particulier à Dunkerque, ville accueillant des industries lourdes et polluantes. Cette « intoxication » a atteint jusque dans sa chair la population dunkerquoise, avec le scandale de l'amiante par exemple. Une saleté qui viendrait confirmer la stigmatisation du secteur industriel par rapport à l'économie de services qu'incarne le renouveau de la métropole lilloise.

Enfin, la particularité de Dunkerque est d'avoir implanté un multiplexe dans le quartier Neptune, non pas en tant qu'élément d'une continuité urbaine au sein d'un tissu commercial et urbain existant, comme dans la plupart des situations similaires en France, mais comme un pôle commercial de type périphérique (Pôle Marine), posé isolé sur Neptune comme « tête de gondole » urbaine, chargée d'attirer le chaland depuis le centre traditionnel.

L'importation de ce modèle formel et fonctionnel périphérique est, semble-t-il, la manifestation la plus évidente du déclassement du centre-ville, par l'outil même qui devait pourtant participer à sa requalification.

Au-delà de la difficile émergence d'une citoyenneté *ad hoc*, la volonté réparatrice du projet Neptune se heurte selon nous à deux limites :

Après la fermeture des chantiers navals, la force tranquille du nouvel espace public (échelle, ostentation, registre formel...) était censée constituer un appui suffisamment solide pour résister aux épreuves et aux déstabilisations individuelles et collectives à venir. Se voulant capable de nous remettre « sous l'influence du monde et des forces physiques » (Halbwachs, 1997), ce nouvel espace n'aide pourtant pas les citoyens-parents-salariés... à construire les expériences et les épreuves (accidents, licenciements...) qui ne manqueront pas d'advenir (Chateauraynaud, Torny, 1999). Cette anticipation publique se veut protectrice, mais elle diminue la vigilance et accentue de ce fait les futures déstabilisations individuelles et collectives. Pour saisir les signes précurseurs de ces épreuves, il s'agit en effet au contraire de construire par ces projets (urbains notamment), une vigilance partagée, susceptible d'alerter et de prendre à bras-le-corps des épreuves éventuelles. L'arrêt de l'inquiétude que vise le projet urbain ne peut donc provenir d'une représentation de l'idéal citoyen (mixité résidentielle, propreté-civilité des espaces publics...) telle qu'a pu le proposer le projet Neptune. Elle devrait se nourrir de l'expérience concrète de la vie quotidienne (souci de distinction, conflits de voisinage, précarisation, nuisances, désirs, ruptures et continuités biographiques...).

Pourtant, et c'est là la deuxième limite que nous voyons au projet Neptune, celui-ci a été construit par des experts, sans « donner la parole ». Donner la parole par le projet, c'est entendre celle-ci avant ou en dehors de celle des experts. Le projet urbain est une occasion inestimable pour construire un modèle de vigilance qui assume la continuité passé / présent / futur, en faisant travailler la mémoire des expériences précédentes dans la vie quotidienne, pour affronter les expériences à venir (Quéré, 1990; Karsenty, Quéré, 2004). Donner la parole par le projet ne vise pas à modeler le citoyen de demain, mais implique une véritable coproduction d'un projet urbain qui affronte les contradictions que nous avons évoquées. Dans le cas contraire, celles-ci ne manqueront pas de ressortir au moindre soubresaut.

L'interrogation de trois figures socio-spatiales du projet urbain, centralité, continuité et cidadinité, nous a permis de saisir les enjeux qu'il doit affronter, certaines difficultés auxquelles il s'expose et enfin, les points forts sur lesquels il peut s'appuyer. Certains objectifs de centralité et de continuité ont été partiellement remplis tant du point de vue de la forme urbaine que de la réception qu'en ont les habitants. La centralité qui se voulait multifonctionnelle et mixte à toutes les échelles, s'est fondée sur deux éléments contradictoires. La multifonctionnalité effective sur tout le projet n'a pas résisté à un zonage fort qui a séparé les commerces des bureaux et des logements. La mixité est alors quasiment nulle. Elle est renforcée par la réception des habitants qui, prenant acte du zonage, résumait le centre-ville au commerce, d'autant que le tissu urbain est peu différencié à Dunkerque, ville reconstruite. Cette réduction du centre à la dimension commerciale s'inscrit dans une évolution plus large de nos sociétés. Ce faisant, elle réduit d'autant ses dimensions symboliques. D'où les demandes en termes de lieux fédérateurs et identificateurs qui ont émergé lors de la recherche. De plus, la continuité urbaine, figure aussi emblématique du projet pour les promoteurs du projet, n'a pas été valorisée. La construction d'un centre commercial au travers de l'axe Marine par exemple, ou l'aménagement d'un quai, ont plutôt été perçus comme des éléments introduisant de la rupture. Les occasions qui se présentaient (bassins, Communauté urbaine, Pôle Marine), n'ont

pas été saisies et se révèlent être aujourd'hui des marques de fortes discontinuités urbaines. Enfin, les places, symboles d'un espace public reconquis, sont plutôt considérées comme des espaces du vide. Pourtant, la dimension citadine de Neptune s'était révélée être un objectif essentiel du projet. Il s'agissait pour les acteurs urbains de créer un espace public alliant centralité et continuité urbaine, qui puisse transformer « le dunkerquois » en citadin (Simmel, 1979). Cette préoccupation traduit un souci de réparation alliant sollicitude identitaire et horizon consensuel. Outil majeur de cette entreprise, l'espace public s'est pourtant heurté au travail de distinction des publics qui étaient sollicités par le projet, et à leur stratégie de l'écart.

La méthode de projection retenue pour Neptune 2 (Grand Large), est très différente de celle utilisée pour Neptune 1, dont nous venons de voir les effets et la réception contrastée. Moins ambitieuse, elle donne une nouvelle place au secteur privé, évacué pour la conception de Neptune 1 et prié ici de participer à l'équilibre financier de l'opération, ainsi qu'à la définition de certains éléments du projet. Le public en revanche reste en retrait.

Cette nouvelle méthode produira-t-elle de meilleurs effets? La réception sera-t-elle plus unanime? C'est tout l'enjeu et le pari qu'ont fait les acteurs urbains, quinze ans après le premier Neptune.

1. Contrat d'agglomération Dunkerque 21 octobre 1991; Projet d'agglomération 2000-2010 (mise à jour du) AGUR; Neptune: 10 ans: projets et perspectives Dunkerque décembre 1999 AGUR; De Neptune à... un nouveau projet pour le centre de l'agglomération dunkerquoise décembre 2001 AGUR; Villes et ports octobre 1997: « Le projet Neptune: l'ambition d'une ville qui s'ouvre sur son port »; Dunkerque Magazine novembre 1996 n° 59: « Vers le centre-ville de l'an 2000 »; Dunkerque Magazine janvier 1997 n° 61: « Bollaert/Marine, pour retrouver l'envie de venir au centre-ville »; Dunkerque Magazine octobre 1997 n° 69.

2. On pense ici au Pertuis de la Marine sur lequel est implanté l'Hôtel Communautaire. Son réaménagement qui précède de peu le lancement officiel de Neptune, impose au piéton le choix entre un passage haut sur une terrasse attenante au bâtiment, et un passage bas en tunnel.

3. Mosaïque: assemblage décoratif de petites pièces rapportées (pierre, marbre, terre cuite) retenues par un ciment et dont la combinaison figure un dessin. (Dictionnaire, Le Robert).

Bibliographie

Bachofen C. *Birmingham, Dunkerque Comparaison dans deux situations de régénération urbaine*, École d'Architecture de Strasbourg, Recherche Euroconception PCA, 1997.

Bailly et al., *Représenter la ville*, Paris, Editions Economica, Collection Géopoche, 1995, 112 p.

Boltanski L., Chiapello E., *Le nouvel esprit du capitalisme*, ed. Gallimard, 1999,

Bordreuil J.-S., « Changement d'échelle urbaine et/ou changement de formes; note sur les défis contemporains de "l'urbanisme métropolitain" », revue *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 1999; N° 59-60.

Bourdieu P., *La distinction; critique sociale du jugement*, Paris, éditions de Minuit, 1979.

Capron G., « La centralité commerciale dans une municipalité périphérique de l'aire métropolitaine de Buenos Aires (Pilar): un rôle de recomposition? », *BAGF*, 2001, 4, 350-362.

Chateauraynaud F., Torny D., *Les sombres précurseurs; une sociologie pragmatique de l'alerte et du risque*, Paris, ed. de l'EHESS, 1999.

Chevallier F. et Andrieux J.-Y., (dir.), *La réception de l'architecture du mouvement moderne*, Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne, 2005, 400 p.

Dematteis G., « Centralité » in Lévy J. et Lussault M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, 139-141.

Devisme L., « Projet urbain » in Lévy J. et Lussault M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003,

Elias N. (1991 [1939]), *La civilisation des mœurs*, Paris, Calmann-Lévy.

Gay J.-C., « Continuité » in Lévy J. et Lussault M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, 207-209.

- Gravari-Barbas M., « De la reconquête des fronts d'eau à la conquête de l'espace public : quelques réflexions tirées des cas états-uniens et européens » in *Dunkerque en projet: Neptune 1989-1999*, Les Archives d'architecture du nord, 1999, 128 p.
- Halbwachs M., *La mémoire collective*, Paris, Albin Michel, 1997
- Jauss H. R., *Pour une esthétique de la réception*, Paris, Gallimard, coll. Tel. 1978, 333 p.
- Karsenty B., Quere L. (dir.), *La croyance et l'enquête*, Paris ed. de l'EHESS. 2004.
- Klein R. et Louguet P., (dir), « La réception de l'architecture », *Cahiers thématiques. architecture histoire/conception*, 2003, N° 2, 267 pages.
- Levy J., *L'espace légitime, Sur la dimension géographique de la fonction politique*. Paris. Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1994, 442 p.
- Lussault M., « L'espace en actions. De la dimension spatiale des politiques urbaines ». 2 vol HDR Tours, 1996.
- Lussault M., « Centre urbain » in Lévy J. et Lussault M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, 144-145.
- Quere L. (dir.), *Les formes de l'action*, Paris, ed. de l'EHESS. 1990.
- Rosemberg M., *Le Marketing urbain en question*, Paris, Anthropos. Collection Villes. 185 p.
- Roullin J.-F., « La réception en architecture comme la réception en littérature » in Klein R. et Louguet P. (dir.), « La réception de l'architecture », *Cahiers thématiques, architecture histoire/conception*, 2003, N° 2, 33-41
- Segaud M., (dir.), *Espaces de vie, espaces d'architecture*, Paris, ministère du Logement, 1995.
- Schwartz O. *Le monde privé des ouvriers: hommes et femmes du nord*. Paris. Presses Universitaires de France. 1990.
- Semmoud N., « La réception de l'urbanisme » in Colloque « Espaces et sociétés aujourd'hui ». Université de Rennes, 2004, 22-22 octobre.
- Simmel G., « Métropoles et mentalités », *L'École de Chicago*, Grafmeyer Y., Joseph L. (dir.), Paris. Aubier. 1979. [1903]. pp. 61-77.