



HAL
open science

La dimension symbolique de la ville : une réponse à la concurrence métropolitaine ?

Camille Tiano

► **To cite this version:**

Camille Tiano. La dimension symbolique de la ville : une réponse à la concurrence métropolitaine ?. Lieux Communs - Les Cahiers du LAUA, 2005, Les échos du local, 8, pp.75-103. hal-03176351

HAL Id: hal-03176351

<https://hal.science/hal-03176351v1>

Submitted on 22 Mar 2021

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

La dimension symbolique de la ville : une réponse à la concurrence métropolitaine ?

CAMILLE TIANO

Doctorante au laboratoire L.T.M.U.
(Laboratoire Théories des Mutations
urbaines), Institut français d'urbanisme

L'Europe contemporaine est avant tout l'Europe des métropoles : c'est là que l'essentiel des richesses sont créées, que la plupart des décisions sont prises, que la grande majorité des Européens sont formés et que près de la moitié de la population vit¹. Mais cette situation, révélée par la « banane bleue » de R. Brunet dans les années 1980, pour générale qu'elle soit n'en est pas moins récente. Comme le soulignent C. Rozenblat et P. Cicille, « la plus forte transformation de l'espace européen depuis deux siècles est certainement son passage d'une société à dominante rurale à une société urbaine. (...) Et les Etats régulent moins fortement qu'auparavant les processus internationaux auxquels les régions et les villes sont affrontées directement »². Les villes françaises, moyennes et grandes, sont aujourd'hui placées dans un contexte concurrentiel inédit depuis la Renaissance.

(1) 40% de la population européenne réside dans des villes de plus de 200 000 habitants.

(2) In Rozenblat C., Cicille P. (2003).

L'enjeu est de taille : se faire une place, éventuellement dans le réseau des villes mondiales et, à coup sûr, dans celui des métropoles européennes.

Qu'est-ce qui fait la différence entre ces métropoles ? Ou, pour poser la question du point de vue des acteurs de la ville : comment bien se placer dans la hiérarchie européenne ? La DATAR a récemment mis au point un classement des métropoles européennes (les villes de plus de 200 000 habitants) faisant entrer une quinzaine d'indicateurs. Parmi ceux-ci : la masse démographique et son évolution depuis 1950, l'accessibilité, les flux, la présence de sièges sociaux, l'organisation de foires, salons ou congrès internationaux, l'existence de sites culturels, la fréquentation touristique, le nombre d'étudiants ou encore le nombre de publications scientifiques. Cependant, peut-on s'en tenir là ? Une ville vaut-elle seulement par son tissu économique et ses monuments ? Pour entrer dans la compétition européenne la puissance économique ne suffit plus. Depuis une quinzaine d'années, être une métropole européenne, c'est aussi disposer d'une image singulière, attractive, de capitale régionale. Comme le regrette H.-P. Jeudy – en parlant de l'usage généralisé du logotype – « cette stratégie de communication permet d'animer une concurrence entre les villes en affichant le signe fédérateur d'une identité culturelle et politique », stratégie fondée sur « la volonté manifeste de produire une "image de marque" de la ville. »³

Le propos de cet article n'est pas de se réjouir ou de déplorer ce phénomène, mais d'analyser en quoi les caractéristiques imaginaires d'une ville sont, depuis une quinzaine d'années, un pôle déterminant de son attractivité, un « instrument » de rayonnement⁴. En quoi consiste l'action publique en matière de travail sur la symbolique d'une ville ? Comment se mêle-t-il à la gestion technique de la ville matérielle ? Quelles sont les conditions et les enjeux de la réussite de cette construction imaginaire ?

Pour répondre à ces questions, on commencera par présenter les enjeux de la dimension symbolique d'une ville en montrant comment la gestion urbaine traditionnellement technique

(3) In Jeudy, Henri-Pierre (1989).

(4) Le rayonnement est précisément ce qu'entend mesurer la DATAR avec la quinzaine d'indicateurs cités précédemment (cf. Rozenblat C., Cicille P., op. cit.)

est amenée, de plus en plus, à prendre en compte l'aspect imaginaire du fait urbain. Ce qui nous conduira, dans un deuxième temps, à définir plus précisément ce que l'on entend par symbolique urbaine, à en identifier les acteurs et le matériau, et à préciser les conditions du travail symbolique. Enfin, on illustrera l'utilisation possible de cette notion en présentant brièvement le cas de trois opérations de requalification urbaine – Euralille à Lille, Euroméditerranée à Marseille et Neptune à Dunkerque – où les enjeux de l'image et de l'insertion dans la course métropolitaine européenne sont cruciaux.

CONCURRENCE MÉTROPOLITAINE ET DIMENSION SYMBOLIQUE DE LA VILLE : L'ÉMERGENCE DES DEUX PHÉNOMÈNES

L'attention portée à la symbolique de la ville et le renforcement de la concurrence métropolitaine sont deux phénomènes liés. Sans prétendre faire une histoire de l'urbanisme contemporain, il importe d'expliquer le passage d'une gestion technicienne de la ville à une gestion du fait urbain dans ce qu'il a de matériel et dans ce qu'il a d'imaginaire. Cette évolution tient à trois séries de facteurs : le renouvellement des paradigmes de l'aménagement urbain, la diversification des profils des aménageurs et l'allègement des prérogatives des institutions nationales, enfin la mise en concurrence nationale et européenne des métropoles.

Le primat de la ville matérielle

Jusque dans les années 1980-90 – même si la recherche a dépassé ce paradigme – la ville est un fait essentiellement matériel pour les aménageurs. Ce primat de la dimension concrète du fait urbain est lié à la perspective fonctionnaliste des aménageurs, à l'inertie d'un corps de métiers technicien et à la centralisation de l'État français.

La gestion technicienne qui a longtemps prévalu en France correspond d'abord à un fonctionnalisme à la fois épistémologique et opérationnel. La gestion urbaine en France, depuis Haussmann jusqu'à la Charte d'Athènes, a été marquée par

l'idée que le contenant – la morphologie – déterminait le contenu – le social. Ou, pour reprendre la pensée de Le Corbusier, que la fonction implique la forme, que l'organisation des espaces urbains et architecturaux doit résoudre les conflits sociaux. Le type de ville que l'on construit déterminerait les comportements de la population urbaine. Ce discours a certes été remis en cause dès les années 1950 par les tenants de la ville « sédimentaire » (A. Rossi, E. Rogers, R. Piano), complexe (C. Rowe, C. de Portzamparc). Mais il a eu un retentissement dans les milieux des aménageurs qui lui a donné une importante inertie. B. Vayssière voit « une correspondance des idées formulées par Le Corbusier et la volonté unilatérale des "bureaux" (Ponts et Chaussées – ministère de l'urbanisme...) ». L'administration et ses personnels étant consommateurs directs de théories facilement assimilables, car réduites à un certain nombre de formules, passe-partout et reproductibles aisément... ». Sans prendre parti dans la rivalité entre architectes et ingénieurs, force est de constater que le fonctionnalisme épistémologique a aussi un versant opérationnel. En considérant la ville avant tout comme un territoire de densité et de diversité fonctionnelles, les aménageurs ont surtout longtemps cherché à doter la ville en activités de service et de production. Plusieurs écoles se sont succédées avec ce même souci fonctionnaliste. Pour les tenants du zoning, il importait que les différentes fonctions de la ville soient nettement disjointes les unes des autres. Ainsi, il a fallu attendre 1990 pour que le découpage du territoire de l'INSEE en aires urbaines (définition INSEE) prenne le relais des Zones de Peuplement Industriel et Urbain (Z.P.I.U.) en vigueur depuis 1954. Pour d'autres en revanche, tels les tenants du récent *credo* de la mixité, il est essentiel que les fonctions soient intriquées. Mais dans les deux cas, le fait urbain se résume à l'affectation aux différents espaces et aux différents bâtiments de fonctions qui assurent le rayonnement de la ville. Le nombre et la nature des fonctions sont généralement corrélés à la taille de la ville. Le rôle de l'action publique revient dès lors à veiller à ce que la ville ne se trouve pas en situation de sous-équipement fonctionnel. Il s'agit,

depuis la célèbre loi de Zipf⁵, à veiller à ce qu'elle « tienne son rang » dans la hiérarchie des villes. Les recherches sur la question actuellement menées par des géographes (C. Bretagnolle, D. Pumain, S. Bura) intègrent dans leurs réflexions la dimension spatiale et les processus d'innovation, mais demeurent à l'intérieur du paradigme fonctionnaliste.

La deuxième série de facteurs qui explique l'évolution de la gestion urbaine tient au jeu d'acteurs de l'action publique, c'est-à-dire d'une part au primat des ingénieurs en la matière et d'autre part à la centralisation extrême des questions d'aménagement en France. En effet, depuis un siècle et demi, une grande partie des opérations urbaines conduites par l'action publique a été le plus souvent confiée aux ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des Travaux Publics d'Etat, et aux architectes. Ces experts travaillent naturellement avec les équipes municipales, mais ils influencent fortement à la fois la conception et la réalisation des opérations. Or, ni les ingénieurs de l'E.N.P.C. ou de l'E.N.T.P.E.⁶, ni les architectes n'ont la formation ou la mission de penser la ville dans sa globalité. Ils sont avant tout concernés par la dimension matérielle de la ville. Leur domaine de compétence est fondamentalement celui des réalisations, du faire et non du dire. La question de l'image a donc très longtemps été une question périphérique réduite à celle de l'enrobage, de la propagande. Cependant, les choses changent depuis une vingtaine d'années et il serait injuste de prétendre que ces ingénieurs et architectes sont étrangers à ce changement. Mais l'inertie des pratiques professionnelles est un facteur de la gestion technicienne des opérations urbaines en France depuis 150 ans.

Enfin, la nature technicienne de la gestion urbaine est liée à la centralisation extrême de l'action publique française. Et ce d'autant que l'aménagement du territoire est longtemps resté une prérogative de l'Etat central. Les spécialistes qui ne sont pas ingénieurs – comme les membres de la DATAR, depuis les années 1970 – ainsi que les fonds relèvent pour la plupart de l'Etat. En effet, avec la création des établissements publics d'aménagement (EPA) dans les années 1960, les villes se voient

(5) Loi « rang-taille » exposée pour la première fois par Zipf en 1949.

(6) E.N.P.C. : école nationale des ponts et chaussées créée dès 1747 pour constituer un corps d'ingénieurs régulièrement appointés pour la construction des routes, ponts et canaux, corps qui s'adjuge à partir de la Révolution un quasi-monopole sur l'aménagement du territoire. Et l'influence des ingénieurs des Ponts et Chaussées s'affirma encore lors de la modernisation de la France (1851-1890). L'E.N.T.P.E. (école nationale des travaux publics d'Etat) a été créée en 1954.

dépossédées de leurs prérogatives en matière d'urbanisme (pour ce qui concerne les grandes opérations urbaines). Les budgets des EPA ainsi que leur personnel sont massivement fournis par l'Etat. Cette organisation de l'action publique révèle bien la conception française du territoire national. Les différents espaces du pays, unifiés juridiquement et administrativement depuis la Révolution sous la bannière républicaine, constituent un territoire solidaire, solidaire au sens d'insécable, et solidaire au sens où les différents espaces français doivent se prêter assistance en vertu des principes d'égalité et de fraternité.

La concurrence métropolitaine et l'émergence de la question de l'image

Cependant, à partir des années 1980-90 en France, la manière d'envisager la ville évolue. Cette évolution est liée aux critiques toujours plus vives adressées au fonctionnalisme. En effet, si la structuration et le tissu urbains peuvent dans certains cas influencer les pratiques des habitants, il a été largement démontré qu'ils ne les conditionnent pas pour autant. La prise en compte de la dimension symbolique de la ville est surtout liée à la décentralisation qui a vu l'essor des prérogatives et des possibilités du local par le biais des collectivités territoriales. Les opérations urbaines sont indirectement affectées par la décentralisation. En effet, depuis les lois de décentralisation, les régions et les départements sont devenus des partenaires financiers permettant de contrebalancer le poids de l'Etat. Euroméditerranée par exemple, classé projet d'intérêt national, est financé à 50% par l'Etat et à 50% par les collectivités territoriales des environs⁷. Et pourtant l'opération Euroméditerranée est gérée par un EPA. L'émergence des collectivités territoriales est plus nette encore avec la possibilité, à partir de la loi de 1983⁸, de réaliser de grandes opérations urbaines par le biais de sociétés d'économie mixte (SEM), financées par ces collectivités locales. Les aménageurs sont donc moins tenus de suivre une ligne nationale. Autre apport de la décentralisation : de nombreuses friches militaires ou industriel-poportaires – comme à Marseille et Dunkerque – ont été déterritorialisées et restituées à la ville. Il y a donc

(7) A savoir : 25% par la Ville de Marseille, 5% par la communauté urbaine, 10% par le conseil général et 10% par le conseil régional.

(8) Loi du 7 juillet 1983 (modifiée par la loi du 2 janvier 2002) et par la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales.

de moins en moins d'enclaves territoriales qui échappent à l'action des collectivités territoriales.

Mais la décentralisation et la construction européenne ont surtout accru la concurrence entre territoires et particulièrement celle entre villes. Le relâchement de l'idéologie centralisatrice a permis à la concurrence entre métropoles régionales de s'affirmer. L'Etat s'appuie dorénavant sur les particularismes locaux. Lyon est plus que jamais la rivale de Marseille, Rennes celle de Nantes, Nancy celle de Metz, etc. De plus, une concurrence métropolitaine s'est développée entre les villes moyennes d'Europe à l'instar de celle qui existe depuis longtemps entre les capitales, une concurrence liée à la construction de l'Europe sans frontières depuis les accords de Schengen. Mais la concurrence est également liée à la progression des N.T.I.C. et à l'accélération des déplacements des biens et des personnes (grâce aux T.G.V. européens et à la trame très dense des aéroports internationaux) qui permettent une mobilité presque totale des capitaux et des entreprises. Ainsi Marseille et Lyon sont toujours en concurrence, mais aujourd'hui elles le sont plus encore avec Genève, Milan et Turin pour Lyon ou Gênes et Barcelone pour Marseille. Il ne suffit plus d'être un pôle économique et culturel puisqu'il en existe d'autres comparables et accessibles en Europe.

Ainsi, si la symbolique de la ville et la concurrence métropolitaine semblent être des notions opposées, en réalité elles interagissent. La concurrence métropolitaine apparaît bien comme un catalyseur de la réflexion sur la dimension imaginaire de la ville, et la symbolique urbaine comme un outil local pour mieux s'insérer dans le réseau métropolitain mondial ou du moins européen.

LA SYMBOLIQUE URBAINE : DÉFINITION ET MODALITÉS

Donnons une définition plus rigoureuse de ce que l'on entend par symbolique urbaine et remplaçons ce terme dans le champ des notions de l'espace perçu.

La symbolique urbaine : éléments de définition

Comme le remarque F. Paul-Lévy, le symbolique, ce « serpent de mer des sciences sociales »⁹ n'est jamais (ou presque) défini avec précision. La définition commune du substantif symbolique renvoie à celle de symbole. Une symbolique est : « un système de symboles relatif à un domaine déterminé, un peuple, une époque, un système éthique ou politique » indique le Robert. Une symbolique urbaine est donc un ensemble de symboles relatifs à une ville.

On écartera d'emblée à la fois le sens logico-mathématique et le sens de signifiant univoque du symbole. En effet, il serait absurde, dans le cas d'une symbolique urbaine, de postuler que le symbole est un signe absolument vidé de tout contenu représentatif, qu'il est une pure convention graphique ne présentant aucun lien entre le symbolisant et le symbolisé, à la manière d'un opérateur ou d'une valeur mathématique. De la même manière, si le symbole repose sur une correspondance analogique, il serait simpliste de penser que les symboles urbains sont immédiats. A l'inverse des symboles comme la balance qui dans toutes les sociétés occidentales représente la justice, à un « symbolisant » urbain ne correspond pas un et un seul symbolisé. L'exemple du Fort Saint-Nicolas de Marseille est révélateur de l'équivoque possible d'un symbole urbain. Le fort, dans les tissus urbains contemporains, symbolise le plus souvent une ancienne puissance militaire et défensive. Or, à Marseille, le Fort Saint-Nicolas, qui ferme au sud l'anse du Vieux Port, a été construit après la Fronde par Vauban qui en a fait tourner les canons vers la ville. Il s'agit davantage du symbole d'une menace et de la soumission de Marseille. Ainsi, parce que les villes sont à chaque fois une synthèse spatiale et temporelle particulière, il serait réducteur de considérer leurs emblèmes comme des symboles institués dont l'interprétation est déterminée par un code unique.

L'étymologie grecque de « symbole » suggère en revanche deux caractéristiques intéressantes. Le *symbolon* désignait un objet coupé en deux servant de signe de reconnaissance aux personnes qui s'étant partagé les morceaux. Ainsi d'une part

(9) In « Architectures et cultures » dans *Les Cahiers de la recherche architecturale*, n°27-28, 1er trimestre 1992, dir. Christelle Robin, éd. Parenthèses, Marseille.

le symbole réunit ceux qui le reconnaissent, il a une dimension collective ; et d'autre part il a une valeur métaphorique, conventionnelle, il comporte une part d'arbitraire constitué, dans le cas des villes, par le contexte. L'essentiel réside donc davantage dans la « mise en symbole » d'un objet que dans sa nature.

Ces deux caractéristiques conduisent à adopter la proposition donnée par D. Sperber selon laquelle le symbolique n'est une propriété « ni des objets, ni des actes, ni des énoncés, mais des représentations conceptuelles qui les décrivent et les interprètent ». ¹⁰ C'est l'utilisation symbolique qui fait la symbolique, et non une essence, une nature symbolique de l'objet. Cette dichotomie utilisation/nature peut sembler triviale, mais elle est de fait déterminante en ce qui concerne les symboles d'une ville. Elle permet d'insister sur le fait qu'un monument n'est pas forcément actif dans une symbolique urbaine, de même qu'un élément urbain tel qu'une perspective, des espèces végétales ou une pratique de l'espace public peuvent tout à fait l'être. La dimension métonymique des éléments d'une symbolique urbaine est alors une des caractéristiques qui les identifie assez facilement.

Les éléments qui constituent la symbolique d'une ville sont donc de nature hétérogène. Ils relèvent à la fois des monuments, de la morphologie urbaine, du discours tenu par ses leaders d'opinion, etc. Hétérogénéité du matériau symbolique que B. Debarbieux pointe bien dans un article sur la dimension symbolique du lieu lorsqu'il souligne que « le territoire apparaît d'un point de vue symbolique comme une combinaison complexe de lieux communs et de lieux rares (...). Du jeu combiné de ces formes symboliques naît la figure du territoire. » ¹¹

La symbolique urbaine dans le champ de notions

Comment s'inscrire dans le champ des notions analysant la ville perçue : les représentations, l'identité, l'image mais aussi le référentiel ?

La distinction que l'on établit entre symbolique urbaine et représentations tient à la différence entre pluriel et singulier.

(10) In Sperber Dan (1974)

(11) In Debarbieux Bernard (1996) p. 29.

Les représentations d'un territoire – urbain ou non – sont par définition fragmentées et fragmentaires. La symbolique d'une ville n'est pas forcément monolithique mais elle est au moins unifiée par certaines grandes caractéristiques. Il ne faut cependant pas s'aveugler : le caractère essentiellement polyphonique des perceptions d'une ville constitue un des défis majeurs pour la construction d'une symbolique urbaine. Pour arriver à un degré minimum d'unification, l'action publique est contrainte d'opérer des choix entre ces représentations.

Une symbolique urbaine se démarque également de la stricte notion d'identité car elle peut s'appliquer à une ville dans son ensemble, l'identité étant quant à elle par définition limitée aux êtres dotés d'une subjectivité. Parler de l'identité d'une ville implique une vision anthropomorphique problématique. On risque dès lors de ne plus voir le jeu d'acteurs qui fait évoluer la ville et de la considérer comme un organisme autonome à qui l'on prête aisément des traits psychologiques et une volonté propre. Dérive d'autant plus risquée quand on s'intéresse à des villes auxquelles l'opinion publique prête des « personnalités » fortes telles que Marseille, Lille et, à un moindre degré, Dunkerque. C'est donc par souci de rigueur que l'on distingue la notion de symbolique de celle d'identité.

La notion d'image a le mérite d'être facile à utiliser parce qu'elle est évocatrice. Cependant, elle constitue un de ces mots-tiroirs devenus vagues à force d'être utilisés. De plus, la notion de symbolique urbaine excède celle de l'image car elle y intègre l'idée de « valeurs ». Les valeurs géographiques, esthétiques, affectives ou identitaires des lieux ainsi que les valeurs morales qui guident leur organisation. Rendre compte de la symbolique d'une ville, c'est aussi rendre compte des valeurs à l'œuvre dans la gestion de la ville.

Cette idée d'un ensemble de valeurs communes à un groupe qui permettent de dessiner une appartenance rapproche la notion de symbolique urbaine de celle de référentiel définie par B. Jobert et P. Muller¹². Pour ces auteurs « élaborer une politique publique revient à construire une représentation, une image de la réalité sur laquelle intervenir. C'est en référence

(12) Cf. Jobert B. et Muller P. (1987), *L'Etat en action : politique publique et corporatisme*, éd. PUF, Paris.

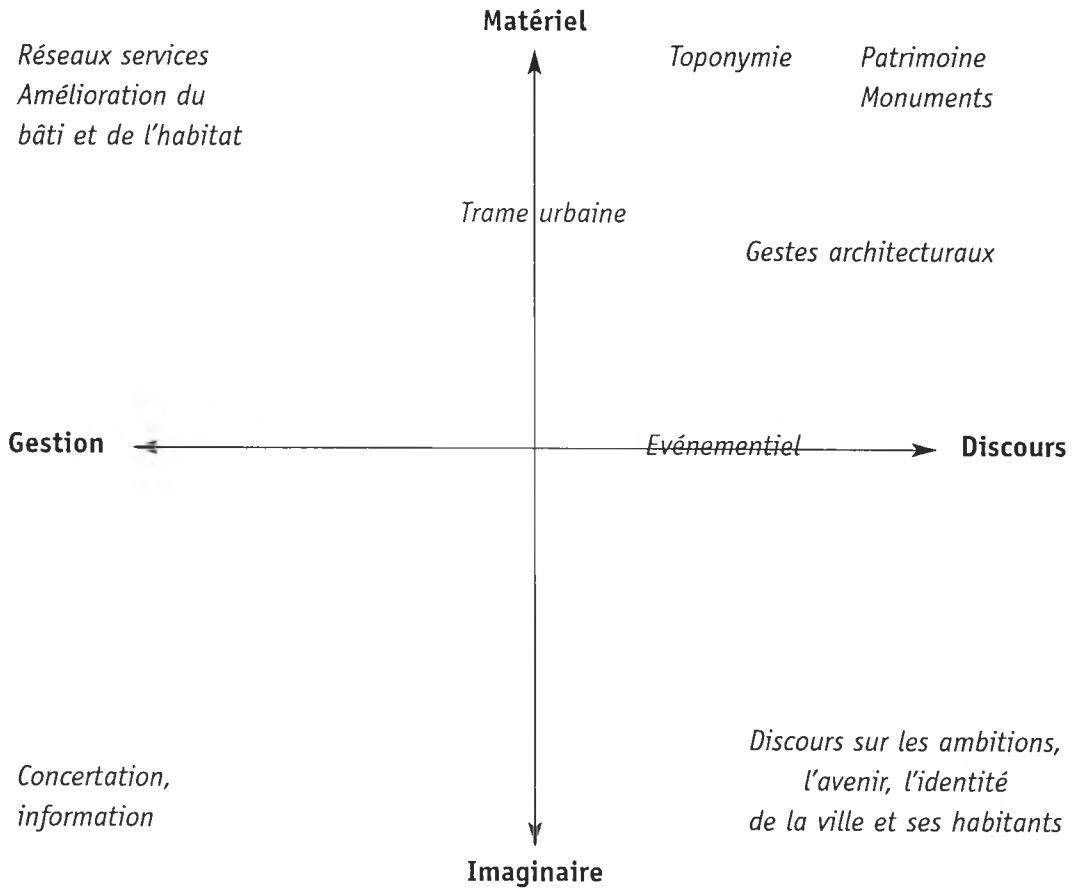
à cette image cognitive que les acteurs vont organiser leur perception du système, confronter leurs solutions et définir leurs propositions d'action : on appellera cet ensemble d'images le référentiel d'une politique ». ¹³ Cependant le référentiel sectoriel s'applique à un groupe socioprofessionnel homogène (les membres d'un même groupe professionnel comme les acteurs d'une politique publique) et ses limites sont celles du champ d'action de ce groupe. A l'inverse, une symbolique urbaine s'adresse à une population hétérogène, implique un collectif varié. On peut alors définir la symbolique urbaine comme le système des éléments urbains à valeur métonymique qui composent une image et un ensemble cohérent de valeurs propres pour les habitants de la ville ou du quartier concerné mais aussi pour les personnes, les entreprises et les institutions extérieures.

Hétérogénéité du matériau et des acteurs de la symbolique urbaine

La symbolique urbaine est, par sa nature comme par son mode de production, ancrée dans le contexte local. Le matériau symbolique est constitué par des éléments faisant sens pour un territoire donné mais qui sont de nature plus ou moins matérielle ou imaginaire et relevant plus ou moins du discursif ou du gestionnaire. Le graphique ci-après donne une idée de l'hétérogénéité et de la solidarité des éléments qui constituent une symbolique urbaine. Les principaux éléments d'une symbolique y figurent. Il apparaît qu'ils varient d'une part dans leur fonction (en abscisse) selon qu'ils interviennent dans une action tournée vers la gestion urbaine ou tournée vers le discours (de et sur la ville), et d'autre part dans leur nature (en ordonnée) selon qu'il s'agit d'éléments matériels, concrets ou qu'il s'agit d'éléments abstraits, relevant de l'imaginaire.

(13) In Muller Pierre (2000), *Les politiques publiques*, éd. PUF, Paris.

Le matériau symbolique : hétérogénéité et solidarité



Le jeu d'acteurs de la symbolique urbaine reste hétérogène et complexe¹⁴. Il est structuré par trois catégories, d'importance égale, d'« auteurs » de symbolique urbaine : les producteurs de symbolique appartenant au monde de la politique, les producteurs de symbolique de l'opérationnel, et les producteurs de symbolique spécialistes de la communication.

La catégorie des politiques regroupe les élus en charge de l'aménagement urbain au sein des collectivités locales. Sont également incluses dans ce groupe les « grandes voix » divergentes, c'est-à-dire les hommes politiques d'opposition ou les leaders d'opinion non clairement affiliés à un parti mais participant activement à la vie politique locale. Cette première catégorie d'auteurs délivre un message discursif au contenu politique destiné, directement ou indirectement, à leurs électeurs. Ils participent au travail symbolique par leurs discours et les grandes orientations qui en découlent. Ces discours s'adressent aux habitants et usagers en tant qu'électeurs ainsi qu'aux investisseurs potentiels dont la venue confirmerait aux électeurs l'efficacité des équipes élues. Ce groupe d'acteurs comprend le(s) maire(s) de(s) la commune(s) sur les terrains de laquelle s'étend le périmètre de l'opération, figure politique sur laquelle on reviendra.

Les auteurs de symbolique urbaine relevant de l'opérationnel sont les aménageurs à la fois issus de l'équipe municipale, des structures créées pour les opérations urbaines et des agences d'urbanisme locales. S'ajouteront à ce groupe les architectes sollicités par les aménageurs. Ces auteurs tiennent un discours au contenu à la fois gestionnaire et explicatif destiné aux usagers (habitants, actifs et investisseurs potentiels). Enfin, la catégorie des auteurs spécialistes de l'image est constituée par les communicants des collectivités territoriales et structures d'aménagement, par les agences privées de communication sollicitées par les institutions publiques ainsi que par les principaux journalistes couvrant le périmètre où se joue la (re)constitution d'un corpus symbolique. Ces auteurs ont un discours au contenu informatif et attractif. La palette de leurs destinataires est la plus large. Ils s'adressent à la fois aux

(14) On n'inclura pas dans cette catégorie les *agents* de la symbolique urbaine, c'est-à-dire les personnes ou institutions qui constituent des facteurs indirects de la configuration symbolique d'une ville. On se contentera de traiter des acteurs – déjà nombreux – de la gestion urbaine. Il n'est évidemment pas question de dire que Marcel Pagnol, Robert Guédiguian ou Zinédine Zidane ne sont pour rien dans la symbolique de Marseille. Mais on intégrera plutôt l'influence de ces figures régionales aux effets de contexte qu'au jeu d'acteurs contemporain. De la même manière, la multitude d'associations de quartiers ne sera pas non plus considérée comme actrice de la gestion urbaine tant qu'un dispositif efficace de participation (et non pas seulement de concertation) ne sera pas réellement mis en place par les aménageurs.

habitants et aux usagers pour les informer, aux investisseurs et usagers potentiels pour les attirer, et au « monde » en général puisqu'ils ont aussi en charge de faire connaître l'opération à un public tant national qu'international.

Une remarque cependant : la scène locale est le lieu d'évolution de la plupart des acteurs. Et ils définissent le plus souvent la scène locale en négatif comme l'opposé des scènes politiques nationales ou internationales caractérisées par le pouvoir décisionnel et financier et la médiatisation « paillettes » des institutions parisiennes et européennes. Or, on retrouve dans toutes les opérations ayant pour but d'« accélérer la métropolisation »¹⁵ des figures politiques transversales qui appartiennent à la fois à la sphère du local et à la sphère nationale voire européenne. Il s'agit le plus souvent des maires. La figure du maire entrepreneur est devenue une figure obligée des systèmes politiques locaux depuis la fin des années 70, incarnant la modernité par un mode de gestion communale proche de l'entreprise (beaucoup de chefs d'entreprises ont ainsi sollicité le mandat de leurs concitoyens). Ce modèle s'est largement diffusé en France, dans le cadre de la décentralisation des années 80, avec d'ailleurs les dérives qu'on lui connaît. Pour P. Godier et G. Tapie, ce mouvement correspond au fait que « les stratégies territoriales des élus des grandes villes visent à compenser le manque de statut institutionnel de leur agglomération par l'imposition d'un ordre politique spécifique à cet espace ». Mais, alors qu'aujourd'hui la structuration en communauté urbaine a donné pouvoir et visibilité aux grandes villes, les maires demeurent les porteurs indispensables des grands projets urbains. Constat qu'illustrent, de manière tout à fait actuelle, l'opération Neptune à Dunkerque, plus que jamais portée par son maire M. Delebarre, l'opération Port-Marianne-Odyssée à Montpellier portée par le maire G. Frêche, l'opération Euralille à Lille portée par P. Mauroy maire de Lille jusqu'en 2001 et aujourd'hui encore président de la communauté urbaine.

(15) Le slogan d'Euroméditerranée, choisi par le maire de Marseille J.-C. Gaudin, a longtemps été « Euroméditerranée : un accélérateur de métropole ».

Catégorisation des acteurs suivant leur message symbolique

Destinateurs de la symbolique urbaine	Message	Destinataires de la symbolique urbaine
Auteurs relevant du politique = élus, opposition et grandes voix	Politique	- Habitants en tant qu'électeurs ¹⁶ - Investisseurs en tant que condition d'une réélection
Auteurs relevant de l'opérationnel = aménageurs et architectes	Gestionnaire et informatif	- Habitants, actifs et investisseurs en tant qu'usagers
Auteurs relevant de la communication = communicants publics et privés, journalistes	Explicatif et médiatique	- Habitants et actifs en tant qu'usagers - Investisseurs et usagers potentiels en tant que population à attirer - Public institutionnel et particulier national et international en tant que population à informer

SYMBOLIQUE URBAINE ET PROGRÈS GÉOSTRATÉGIQUES :
LILLE, DUNKERQUE ET MARSEILLE

Il s'agit maintenant de se servir de l'analyse des opérations d'Euralille, Euroméditerranée et Neptune, pour montrer dans quelle mesure la symbolique urbaine constitue un outil d'avancement dans la hiérarchie des métropoles européennes. Le choix de ces opérations est lié à leur ampleur, leur actualité et leur comparabilité. En effet, il s'agit d'opérations couvrant

(16) La question des habitants et usagers de la ville est une question qui revient sans cesse lorsque l'on se penche sur l'image des métropoles. D'autant qu'habitants et usagers constituent le groupe destinataire essentiel du discours sur la ville, et c'est la raison pour laquelle ils figurent dans ce tableau. Néanmoins, on ne poussera pas plus avant la réflexion les concernant, d'une part car on s'intéresse ici avant tout aux auteurs institutionnels de la symbolique urbaine, et d'autre part car la question mérite une analyse à part entière.

entre 120 et 300 hectares à proximité du centre-ville. Les mutations que connaissent ces périmètres ont donc forcément un impact sur le reste de la ville. De plus, si Euroméditerranée, Euralille et Neptune ont été lancées au début des années 1990, elles sont aujourd'hui – soit 10 à 15 ans après – loin d'être achevées. On se trouve donc encore en plein processus de réalisation et de « reconception ». Certes, une grande partie des opérations urbaines mises en route actuellement est de plus petite envergure et adopte une stratégie d'image plus discrète, mais cela n'enlève rien à la réalité et à l'intérêt des évolutions que les grandes opérations entraînent sur la morphologie et l'image des territoires urbains. Enfin, les trois opérations que l'on se propose de brièvement présenter sont comparables à maints égards. Par leurs situations : elles sont toutes trois situées en bordure immédiate du centre-ville, et sont censées, à terme, devenir une extension de ce dernier. Par la nature de leurs territoires : les périmètres des trois opérations correspondent à d'anciennes friches ferroviaires, friches industrielo-portuaires ou bien à une zone *non aedificandi*. Par leurs chronologies : elles ont été lancées au début des années 1990 et abordent une deuxième phase du projet. Enfin par leurs contextes : ces territoires ont connu une période récente de crise économique et ont une image sinistrée, la dimension symbolique de la ville est donc à Lille, Marseille et Dunkerque un enjeu vital pour la revitalisation de ces agglomérations.

Dimension symbolique et progrès des opérations stratégiques : quels critères ?

L'hypothèse que l'on se propose d'illustrer ici par les cas de Lille, Marseille et Dunkerque consiste à dire que la symbolique urbaine est un outil indispensable dans la concurrence métropolitaine. En s'intéressant aux grands projets urbains précédemment cités, il apparaît qu'il existe un lien étroit entre l'approfondissement du travail sur le corpus symbolique et la réussite du repositionnement métropolitain. La confrontation des critères de l'évolution du positionnement métropolitain et de ceux d'un réel travail sur la symbolique urbaine permet de tester notre hypothèse.



Photographie aérienne de Lille intra-muros,
avec les limites des ZAC d'Euralille
(source : SAEM Euralille)

Les indicateurs d'une symbolique urbaine achevée procèdent de la définition que l'on en a donnée. Ils sont liés d'une part à la question des valeurs et de l'autre à celle des choix. On s'attachera à trouver dans le matériau symbolique dont dispose l'action publique une série de valeurs clairement et nettement affirmées qui servent de fil conducteur, d'idéologie de projet, à l'opération urbaine. Cette idéologie est à rechercher non seulement dans les discours mais également dans les pratiques et les réalisations qui constituent l'opération. L'adoption de valeurs constituant une ligne de conduite pour le projet contraint à faire le tri entre celles que portent les différents acteurs et notamment des acteurs publics. Celles de l'Etat ne coïncident pas toujours avec celles des collectivités territoriales ni avec celles du maire. D'autant que l'homogénéité politique ne suffit pas à assurer une unanimité des valeurs portées par une opération. Et la situation se complique encore quand, comme à Euralille et Neptune, l'action publique est largement épaulée par des partenaires privés. Le deuxième critère est donc celui de la conflictualité sur les orientations des opérations. En effet, puisque les valeurs sont rarement partagées par des acteurs dont les opinions et les intérêts divergent, les choix lors des phases de conception et de réalisation ne peuvent être toujours unanimes. Si bien que les conflits sont la preuve de la défense d'une ligne de conduite, d'une orientation symbolique ferme de l'opération.

Les indicateurs du succès, ou du moins de l'évolution, du positionnement métropolitain consistent d'une part en marqueurs économiques et d'autre part en objectifs affichés et atteints dans les délais annoncés. En ce qui concerne les critères économiques, on retiendra trois groupes de marqueurs :

- les marqueurs fonciers qui indiquent une hausse de la demande immobilière : le taux d'occupation des logements du périmètre, l'augmentation du prix du foncier, la présence de grands groupes immobiliers...
- les marqueurs d'attractivité : la balance migratoire du périmètre, l'arrivée d'entreprises ou d'institutions...

- les marqueurs de rayonnement qui permettent de réaffirmer son rang de métropole : les événements marquants.

En ce qui concerne l'atteinte des objectifs fixés par les aménageurs au cours de l'opération, il s'agit généralement de la réduction du taux de chômage, de la création d'emplois sur le site, de la diminution de la part des logements insalubres, de la diversification des activités, etc. Il s'agit par exemple pour Euroméditerranée de « développer la métropole marseillaise » ce qui suppose « l'accroissement du nombre d'emplois, la montée en gamme des secteurs d'activités et le renforcement du rayonnement culturel international ». ¹⁷ Et ces ambitions sont accompagnées de prévisions chiffrées et d'un calendrier de référence.

Convergence à Lille

La comparaison des critères de réussite stratégique et symbolique à Euralille semble montrer une certaine convergence positive. Le caractère métropolitain de Lille s'affirme et la symbolique de la ville a été nettement renouvelée à Euralille.

Euralille est une opération de requalification urbaine à la limite de l'hyper centre lillois. Les 120 ha du périmètre correspondent à la zone *non aedificandi* constructible seulement depuis que Michel Delebarre, alors ministre de l'équipement, a proposé un décret en ce sens. Les débuts de l'opération urbaine datent de 1989 sous l'impulsion de l'équipe municipale tout récemment élue de Pierre Mauroy. Une société d'économie mixte (SEM) a été créée pour la maîtrise d'ouvrage. Les ambitions d'Euralille fortement portées par le maire étaient alors de relancer Lille dans la concurrence métropolitaine européenne et de faire levier pour sortir du marasme une ville durement touchée par la crise industrielle des années 1980.

Le travail sur l'image de Lille a fait l'objet, depuis l'origine, d'une attention particulière. Un parti clair a été pris découlant d'un ensemble de valeurs, et il a inévitablement entraîné des conflits qui n'ont pas pour autant compromis l'avancée des réalisations. En effet, c'est essentiellement sur une idéologie de la rupture, fondée sur des valeurs de modernité, qu'a été

(17) In Bossini Serge, *Commande publique photographique*, appel d'offre lancé par Euroméditerranée en 2004.

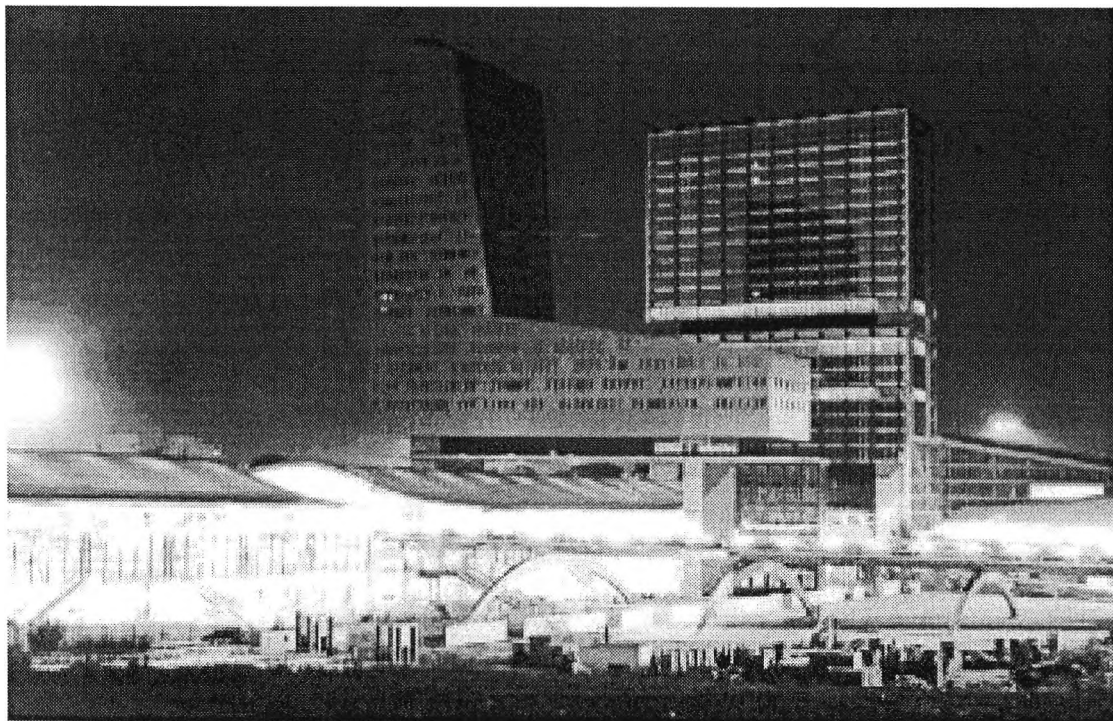
édifiée la symbolique urbaine lilloise portée par le projet. C'est d'ailleurs le principal reproche qui a été adressé à l'architecte Rem Koolhaas : l'opération était en rupture avec son environnement. Mais ce caractère « coup de poing » de l'opération était revendiqué comme tel par le directeur d'Euralille, J.-P. Baietto (très soutenu par P. Mauroy), qui voulait « construire une image forte, une image capable de positionner Lille dans la guerre des villes. »¹⁸ La ligne idéologique du projet est intimement liée à la promotion d'une modernité économique qui rompt délibérément avec le passé industriel de la ville, mais aussi à une modernité géostratégique en se référant davantage à l'espace européen qu'au territoire français comme le suggèrent à la fois le nom de l'opération et celui donné à la gare T.G.V. – Lille Europe. Enfin, elle est liée à une modernité architecturale avec une esthétique futuriste dont l'immeuble en « botte » dessiné par Portzamparc constitue un bon exemple. Cette orientation s'est accompagnée de conflits notamment à l'occasion de l'avant-première du film *Germinal* que certains ont trouvé déplacée en ces temps de renouveau symbolique pour la ville. Mais c'est la forme urbaine qui a cristallisé les violents débats autour de la nécessité de rupture.

Les résultats, près de 15 ans après les débuts de cette opération, sont plutôt positifs: de bons taux d'occupation, une réduction du taux de chômage, une opération urbaine médiatisée, l'arrivée de quelques grandes entreprises, et le choix de Lille en 2004 comme capitale européenne de la culture avec Gênes. Il faut cependant émettre quelques réserves en ce qui concerne le centre commercial d'Euralille où les loyers trop élevés découragent certains commerçants de rester. Si bien que l'on peut noter une certaine convergence positive des deux séries de critères. La qualité du travail sur la symbolique urbaine est allée de pair avec un repositionnement de la ville comme capitale régionale à l'échelle de l'Europe.

Divergence à Marseille

Le cas marseillais présente une toute autre configuration. La confrontation des critères de réussite matérielle et symbolique esquisse une divergence.

(18) Propos de Jean-Pierre Baietto cités par A. Loubière (2001).



La tour du Crédit Lyonnais, édiflée par C. de Portzamparc (source : SAEM Euralille)

Euroméditerranée est également une opération de requalification urbaine en bordure immédiate du centre-ville. Les 310 ha du périmètre sont, pour une bonne partie, localisés sur d'anciennes friches industrielo-portuaires. L'opération a été amorcée en 1995 juste après la restitution à la ville des terrains du port autonome et la constitution d'un établissement public d'aménagement (EPA). Le territoire en requalification correspond à des quartiers arrière-portuaires ayant un taux de chômage élevé, une population immigrée importante, et un tissu urbain désarticulé par la désaffectation des entrepôts du port de marchandises. L'objectif est donc de « dépaupériser » cette zone qui jouxte l'hyper centre pour permettre à Marseille de regagner sa place de capitale de l'Europe méditerranéenne face à la spectaculaire ascension de Barcelone et à la concurrence de Gênes.

La symbolique de la ville a été prise en compte dans l'action publique mais le travail sur la dimension symbolique de l'opération a perdu de sa cohérence au fil des équipes d'aménageurs qui se sont succédées au gré des fluctuations politiques. Force est de constater qu'il n'y a pas de valeurs dominantes : l'idéologie du projet est renouvelée tous les 6 mois lors du conseil d'administration. Il est d'ailleurs possible de rapprocher ce protocole de l'absence de porteur politique pour Euroméditerranée, J.-C. Gaudin n'assumant pas ce rôle. Si bien que la pratique dominante, en ce qui concerne la dimension symbolique de l'opération, consiste à laisser les acteurs avancer les valeurs qui leur tiennent à cœur. Le directeur des opérations urbaines de l'EPA déclare : « Il y a de nombreuses valeurs contradictoires. Tout l'intérêt du projet réside justement dans le fait de ne pas choisir un type de mondialisation. (...) Et finalement, il est plus facile d'amasser les contradictions. Pour les uns le logement est ce qu'il y a de plus important, pour les autres c'est les affaires,... ». Ce statut accordé aux valeurs au sein du projet est fondé sur l'idée de l'inutilité du travail sur la symbolique urbaine puisque l'image émane des pratiques. La relation entre pratiques et symbolique urbaine est pensée comme une relation de cause à effet et non comme une interaction. L'action publique est

alors seulement concernée par la gestion des usages, ce qui revient à n'envisager que son versant gestionnaire. Si bien qu'aucun conflit significatif n'a eu lieu puisque aucune orientation nette n'a été adoptée. En revanche, il y a eu de nombreuses escarmouches politiques ne concernant qu'indirectement Euroméditerranée, ce qui confirme que l'opération est davantage considérée par les élus comme un moyen de tirer leur épingle du jeu politique que comme un levier pour la ville.

Les indicateurs de positionnement métropolitain, sans être franchement négatifs, ne sont pas complètement satisfaisants. Le taux de chômage est encore élevé même si près de 10 000 emplois ont été créés depuis 1995 sur le périmètre. De grandes entreprises comme le C.M.A.-C.G.M. ou encore Telecom Italia sont venues s'installer dans le périmètre. Mais le taux d'occupation des logements du périmètre atteint seulement 50%. Le prix du foncier a augmenté, mais à une cadence moindre que dans les autres secteurs de la ville¹⁹. Plus grave, sur un des principaux sites – la rue de la République – les investisseurs se sont succédés sans jamais pouvoir tenir leurs engagements. De plus, il a fallu renoncer au versant transport du projet (création d'une ligne de tramway en site propre). De même, le projet de l'école internationale de l'Internet a été abandonné au bout de 10 ans. Sur le plan architectural, l'objectif de R. Muselier de faire à Euroméditerranée un « grand geste architectural » n'a pas été atteint. La candidature à la Coupe de l'Amérique, au lieu d'être fédératrice et médiatique – comme a pu l'être la candidature de Lille aux Jeux olympiques – a été un facteur de conflit politique (entre l'équipe municipale et l'EPA) au sujet d'un secteur clef de l'opération.

Le rapprochement des deux séries d'indicateurs fait apparaître une convergence négative. D'une part, on ne peut que constater l'incohérence ou plutôt l'éclatement de la dimension symbolique au sein du projet. D'autre part, sur le plan matériel, il est difficile de parler de réelle réussite de l'opération. Si bien qu'en ce qui concerne Euroméditerranée, la négligence du travail sur la symbolique urbaine semble aller de pair avec

(19) Une augmentation des prix à la vente de 13% en moyenne pour le périmètre d'Euroméditerranée contre 17,8% de moyenne communale pour les appartements anciens entre 2003 et 2004. Et une augmentation de 6% des prix à la vente pour Marseille contre 7% de moyenne départementale pour les appartements neufs entre 2003 et 2004.

une évolution très mitigée du positionnement métropolitain. Naturellement, il convient de nuancer ces premiers résultats par la relative « jeunesse » de l'opération : les ambitions d'Euroméditerranée sont vastes et l'opération n'a pas 15 ans.

Incertitudes dunkerquoises

Le dernier cas étudié est celui de l'opération Neptune à Dunkerque. Neptune a été amorcée en 1989 à Dunkerque après l'élection de l'équipe municipale de M. Delebarre. Comme à Marseille, le périmètre est largement constitué d'anciennes friches industrielo-portuaires dont certaines relèvent du port autonome. Le périmètre s'étend sur 180 ha de friches dont 50 ha de bassins. Il a donc fallu attendre la circulaire 1994 pour que les terrains redeviennent communaux et que l'opération commence réellement. Il s'agit une fois encore d'une opération de requalification urbaine à proximité du centre-ville. La ville est économiquement sinistrée : les industries portuaires périssent, plus de 5 000 emplois ont été supprimés en 10 ans. Une Société d'économie mixte a été créée avec pour responsabilité de « renutrir »²⁰ le centre de Dunkerque afin de garder la cohésion de l'agglomération et de permettre à la ville de continuer à constituer un pôle régional aux échelles française et européenne. Ce projet est très énergiquement porté par le maire de la ville. Comme le fait remarquer H.-P. Jeudy : « Il n'est pas surprenant de voir comme à Dunkerque-Neptune le maire joue un rôle déterminant dans l'organisation d'un partenariat très spécifique puisque, pour l'essentiel, il est du ressort de la sphère publique. Le cumul des mandats permet souvent aux maires de grandes villes d'assurer plusieurs fonctions exécutives. Ainsi celui de Dunkerque s'appuie à la fois sur l'expérience d'une structure intercommunale déjà ancienne, la Communauté Urbaine de Dunkerque dont il est premier vice-président, la collaboration de l'Etat (il fut ministre de la ville) et de la Région. Ce maire préside également la SEM, la société maître d'ouvrage déléguée et l'Agence d'urbanisme, un des principaux maîtres d'œuvre du projet. » (Jeudy, 1989)

(20) L'expression est de Vincent Leignel, adjoint à l'urbanisme du maire de Dunkerque.



Le périmètre de Neptune : 180 ha de friches industrielo-portuaires à proximité du centre ville (source : AGUR)

L'opération Neptune est officiellement chargée de faire évoluer l'image de la ville. C'est probablement la raison pour laquelle la dimension symbolique est intégrée au projet depuis le début. Cependant, le parti-pris d'une programmation lacunaire parce qu'évolutive empêche un réel travail sur la symbolique urbaine avec Neptune. Comme le déclare R. Nonas : « on dirait une ville pas trop sûre de l'être vraiment mais qui souhaite ardemment le devenir. On dirait une ville qui a délibérément choisi de ne pas se définir aussi clairement qu'elle le pourrait. »²¹ En effet, l'équipe d'aménageurs a adopté une proposition architecturale sans masterplan. L'idée de Richard Rogers Partnership était de concevoir chaque réalisation de l'opération après la concrétisation de la précédente et en fonction des réactions à cette dernière. Mais cet aménagement au coup par coup ne permet pas de décliner des valeurs et aucune symbolique n'émerge clairement de l'action publique. Il est d'ailleurs troublant de voir que le principal atout mis en avant par les élus et les aménageurs n'est pas le périmètre mais les qualités de ses habitants, comme si les caractéristiques de l'espace à requalifier importaient peu. La seule singularité de l'opération érigée en valeur, à la fois par les discours et les réalisations, est cette incertitude architecturale.

Les évolutions sont plutôt encourageantes. Le taux d'occupation est élevé et les logements et bureaux construits dans le périmètre ont rapidement trouvé acquéreur. La nouvelle université accueille de nombreux étudiants et les anneaux créés en centre-ville sont aujourd'hui occupés par des bateaux français et belges. Mais, tout comme pour le travail symbolique, le bilan stratégique est en demi-teinte. La réduction du taux de chômage est limitée, l'arrivée de nouvelles entreprises lente ou incertaine. Ainsi, au Pôle Marine, le cinéma multiplexe a fermé plus de la moitié de ses salles et le niveau des loyers, comme à Lille, décourage certains commerçants de rester. Quant à l'événementiel, Dunkerque reste dans l'ombre de Lille. S'il y a des investisseurs anglo-saxons ou belges, ils se mobilisent sur de modestes projets de parcs d'attractions qui ont du mal à propulser Dunkerque dans le groupe des métropoles

(21) Propos de Richard Nonas recueillis par Jean Vermeil in « Le plan était presque parfait » in *d'Architectures*.

européennes. Il y a donc d'ores et déjà des indices de fragilité dans l'édifice économique Neptune. Et le maire de la ville, Michel Delebarre, a d'ailleurs dû très récemment relancer l'opération en perte totale de vitesse.

Si bien que le rapprochement des deux séries d'indicateurs permet une fois encore de noter une certaine convergence, même si cette fois il s'agit surtout d'une convergence de l'incertitude du « corpus imaginaire » comme de celle des résultats. La dimension stratégique comme la dimension symbolique de l'opération Neptune attestent à la fois d'indubitables évolutions et de fragilités.

CONCLUSION

Les résultats que l'on vient de présenter sont quelque peu critiquables. Ils restent précaires pour trois raisons : d'abord parce qu'ils ne sont que les premières conclusions d'un travail de recherche en cours ; ensuite parce que les opérations étudiées ne sont pas achevées et qu'elles n'en sont pas au même degré d'avancement (les bilans que l'on a tirés vont donc évoluer dans la décennie à venir). Enfin, la précarité de ces résultats tient aussi à la corrélation que l'on a établie entre progression du positionnement métropolitain et construction d'une symbolique urbaine : des phénomènes qui se produisent ensemble ne sont pas forcément liés par un lien causal. Cependant, ces rapprochements fonctionnent dans les trois cas. Et ils ont permis de mettre le doigt sur l'enjeu « imaginaire » de la gestion urbaine. Enjeu qui fait nettement apparaître la nécessité de placer parmi les critères de rayonnement d'une métropole l'existence d'une symbolique urbaine singulière et cohérente.

On ne peut réduire la dimension symbolique de la ville au patrimoine monumental et folklorique et n'y voir qu'une question de « marketing-emballage ». La dimension imaginaire de la ville, qui a pris de l'importance au sein de la gestion urbaine au moment où se construit une Europe définitivement métropolitaine, est bien plus que le revers de la médaille

fonctionnaliste. La symbolique urbaine est un outil de rayonnement qui va bien au-delà du souci publicitaire. Cet article n'a pas du tout pour dessein de montrer la nécessité du recours aux agences de communication. Au contraire, il s'agit plutôt d'insister sur la dimension significative du faire la ville. Notre analyse vise à faire apparaître que la réactivité du jeu d'acteurs et la cohérence, aussi conflictuelle soit-elle, de l'idéologie de projet sont des facteurs décisifs du travail symbolique. En présentant les cas de Marseille, Lille et Dunkerque, on a voulu montrer qu'une symbolique est un atout réel dans la concurrence métropolitaine. Ou plus exactement, qu'un travail approfondi sur le corpus symbolique d'une ville est une condition de son maintien dans la hiérarchie des villes européennes. La prise en compte de la dimension imaginaire du fait urbain n'est certes pas la solution à la crise économique que connaissent certaines métropoles européennes. Et les conclusions que l'on vient de présenter ne vont naturellement pas dans le sens d'une déréalisation des politiques urbaines. Il s'agit plutôt d'attirer l'attention sur le fait que dissocier les mesures économiques des mesures concernant l'image de la ville serait commettre une erreur pouvant, comme à Marseille, compromettre les efforts de repositionnement dans la compétition européenne.

BIBLIOGRAPHIE

- AMIN A., THRIFT N.** (2002),
Cities, reimagining the urban, Polity Press, Cambridge.
- BONNILLO J.-L., DONZEL A., FABRE M.** (1992),
Métropoles portuaires : Barcelone, Gênes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam, Marseille, Parenthèses.
- CASTEX J., COHEN J.-L., DEPAULE J.-C.** (1995),
Histoire urbaine, anthropologie de l'espace, Cahiers PIRV, ed. CNRS, Paris.
- DEBARBIEUX B.** (1996),
« Le lieu, fragment et symbole du territoire », in *Espaces et Sociétés*, n°82-83.
- ENEL F., GAUDIN J.-P., GRAFMEYER Y., LANTZ P., MARIE M.** (1995),
Ville, espaces et valeurs, L'Harmattan, Paris.
- FOURNIER P., MAZZELLA S.** (2004),
Marseille, entre ville et ports. Les destins de la rue de la République, La Découverte, Paris.
- HENRY G., HOUNKPATIN I.** (1996),
Projets et stratégies urbaines, commande du Plan Construction architecture/Plan Urbain.
- JEUDY H.-P.** (1989),
Les Rues de la communication, Paris, Plon.
- LOUBIERE A., LOUGUET P.** (2001),
« Euralille s'enracine », in *Urbanisme* n°320.
- MASBOUNGI A., MAILLARD C., DELLUS J., HAGEGE C., ROSSI A., SOLA-MORALES I.** (1994),
Marseille Euroméditerranée. Un nouvel imaginaire de la ville, éditions villes et territoires, Paris.
- PAGES D., PELISSIER N.** (2000),
Territoires sous influence / 1, L'Harmattan, Paris.
- PAGES D., PELISSIER N.** (2001),
Territoires sous influence / 2, L'Harmattan, Paris.
- PAUL-LEVY F., SEGAUD M.** (1983),
Anthropologie de l'espace, Centre Georges-Pompidou, Paris.
- RATOUIS O., SEGAUD M.** (2000),
Vers une maîtrise d'ouvrage territoriale ?, Commande pour l'institut des Mers du Nord, Dunkerque.
- RONCAYOLO M.** (1990),
La ville et ses territoires, Gallimard, Paris.
- RONCAYOLO M.** (2002),
Lectures de villes. Formes et temps, Parenthèses, Marseille.
- RONCAYOLO M., LEVY J., PAQUOT T., MONGIN O., CARDINALI P.** (2003),
De la ville et du citoyen, Parenthèses, Marseille.
- ROSEMBERG M.** (2000),
Le marketing urbain en question. Production d'espace et de discours dans 4 projets de villes, Economica, Paris.
- ROZENBLAT C., CICILLE P.** (coord.) (2003),
Les villes européennes. Analyse comparative, Rapport d'étude de la DATAR, La Documentation française, Paris.
- SPERBER D.** (1974),
Le symbolisme en général, Hermann, Paris.
- THIRY F.** (2001),
« Paysages de la modernité, entre projet et polémique. Les images produites par la réception d'Euralille », in *Les cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, n°8.