

*Le grand projet urbain  
comme élément  
interprétatif des  
transformations  
métropolitaines : évolutions  
conceptuelles et liens  
analytiques avec la notion de  
régénération urbaine*

Par Romain Roul<sup>1</sup>  
Sylvain Lefebvre<sup>2</sup>

Document Chaire Ivanhoé Cambridge 01-2012

**CHAIRE** Ivanhoé Cambridge  
d'immobilier  
**ESG UQÀM**

<http://www.ivanhoecambridge.uqam.ca/>

1- Romain Roul, Professeur, Département d'études en loisir, culture et tourisme, Université du Québec à Trois-Rivières [romain.roult@uqtr.ca](mailto:romain.roult@uqtr.ca)

2- Sylvain Lefebvre Département de géographie, Université du Québec à Montréal, [lefebvre.sylvain@uqam.ca](mailto:lefebvre.sylvain@uqam.ca)

**N.B.** : Les documents de travail sont des prépublications à diffusion restreinte pour fin d'information et de discussion. Ils n'ont pas fait l'objet de travaux d'édition ou d'arbitrage et ne devraient pas être cités ou reproduits sans l'autorisation écrite du/des auteur-e-s. Les commentaires et suggestions sont bienvenus, et devraient être adressés à/aux auteur-e-s.

Pour consulter les documents de travail du VDR-ESG, visitez notre site internet: <http://www.esg.uqam.ca/recherche/document/>



# **Le grand projet urbain comme élément interprétatif des transformations métropolitaines : évolutions conceptuelles et liens analytiques avec la notion de régénération urbaine**

## **Résumé**

L'évolution de la ville et ses formes a pendant longtemps été analysée au travers le concept central de projet urbain. Toutefois, surtout depuis le début des années 90, cette notion se révèle être trop restrictive lorsque l'on tente de mener des analyses théoriques sur des espaces devenus globalisés. Ainsi, ce cahier de recherche vise à présenter le concept de grand projet urbain, autant au niveau de sa définition que de son évolution et de ses limites conceptuelles, tout en faisant des ponts analytiques avec la notion de régénération urbaine.

## **Mots-clés**

Grand projet urbain, Régénération urbaine, Transformations métropolitaines, Réflexions théoriques, Ville

## 1. Introduction

Comme le rappelle Siino (2004), comprendre la ville, c'est surtout s'intéresser à ces mutations et essayer d'interpréter son évolution. Ainsi l'auteur évoque le fait que nous sommes rentrés dans une ère où nous observons une concentration de la population et de l'emploi sur des espaces bien délimités où le rapport entre centre et périphérie est de plus en plus prédominant dans l'analyse de la ville. Cette polarisation des activités et des hommes accroît par conséquent le phénomène de métropolisation de notre société en y corrélant également le développement de relations transnationales entre ces territoires, telle que l'identifie Sassen (1996) au travers son concept de « ville globale ». Cependant tenter de mesurer ou d'évaluer ces phénomènes urbains n'est pourtant pas aussi aisé qu'il n'y paraît. Pendant longtemps l'approche quantitative prédominait pour analyser ces transformations et notamment pour y concevoir des études comparatives, mais ses limites ont rapidement été mises en lumière et l'aspect qualitatif s'est imposé pour donner une lecture plus complète de ces bouleversements urbains. Ainsi les résultats, présentés dans ce cahier de recherche, mettent davantage d'emphasis à comprendre les nouvelles dynamiques urbaines et leurs conséquences économiques, sociales et culturelles sur les territoires concernés. Siino indique que « dans l'une et l'autre de ces deux approches, la métropolisation, plus qu'à un état, renvoie bien à un double processus d'accumulation des hommes sur un espace de plus en plus étendu et d'amélioration de l'offre d'activités (et donc d'équipements) dans un contexte de compétition inter-métropolitaine exacerbée. » (2004:12).

Les villes qui s'inscrivent dans ces schémas de développement se doivent de posséder un certain nombre d'atouts urbains, économiques et culturels pour pouvoir rivaliser avec d'autres territoires devenus de véritables concurrents. Siino identifie ces nouvelles recompositions urbaines

*... par un changement formel (architectural : extension du bâti et développement d'équipements) et fonctionnel (capacité à attirer des entreprises aux activités très diversifiées, concentration des services de très haut niveau pour les personnes et les entreprises, transformation de la structure du marché du travail par une concentration d'une élite dans ces pôles décisionnels, assimilation partielle de la décision publique et privée concernant l'organisation des espaces) des métropoles (2004:13).*

Dans ce contexte devenu mondialisé et dirigé par quelques grandes villes, la notion de grand projet urbain devient ainsi une facette essentielle à ces nouveaux modes d'organisation urbaine où l'échelle de ces opérations d'aménagement dépasse désormais largement le cadre national pour celui de l'international. Ces grands projets urbains n'échappent donc pas à la réflexion scientifique globale de l'acte d'aménager où désormais une pluridisciplinarité est de mise pour envisager et concevoir ces actions. Siino va même

jusqu'à dire qu'aujourd'hui « les capitales régionales et nationales mettent l'accent sur les projets qu'elles veulent réaliser pour répondre à une demande sociale et identitaire et pour attester de leur caractère de métropole dynamique, compétitive, aux atouts diversifiés, dont le cadre de vie n'est pas un des moindres.» (2004 :14). Cependant s'intéresser aux grands projets urbains, c'est également se demander si ces aménagements ne traduisent pas de nouveaux besoins pour ces grandes villes et si l'on n'assigne pas de nouvelles fonctions à ces réalisations. Par conséquent, au travers de ce cahier de recherche nous avons choisi de présenter une réflexion théorique sur le concept de grand projet urbain basée principalement sur un travail doctoral (Roult, 2011). Ainsi, ces analyses visent à comprendre l'évolution conceptuelle de cette notion tout en exposant ses limites analytiques. Puis, nous tenterons de démontrer les liens théoriques qui existent entre cette notion de grand projet urbain et celle de régénération urbaine.

## **2. Définition du concept de grand projet urbain**

Flyvbjerg, Bruzelius et Rothengatter (2003) définissent un grand projet urbain comme étant “a project of a significant cost that attract a high level of public attention or political interest because of substantial direct and indirect impacts on the community, environment, and budgets.” (2003:2) Pour la « US Federal Highway Administration », un grand projet urbain se caractérise par un budget minimal d'un milliard de dollars. Toutefois, il est nécessaire d'indiquer que cette définition monétaire n'est pas reconnue à l'échelle internationale. Par conséquent, certains projets, qualifiés de grands projets urbains, peuvent être planifiés à partir de budgets inférieurs. “It depends on the context, because a, say, \$500 million project in a medium-sized town may be considered 'mega', whereas this would not necessarily be the case for a similar-sized project in a major world city” (Flyvbjerg Bruzelius, Rothengatter, 2003:3). Le préfixe « grand » ou « mega » suggère également pour ces projets un niveau d'impacts élevé sur les territoires hôtes et un degré de risque important au niveau de la planification et du management. Pour Gellert et Lynch (2003), ces derniers “transform landscapes rapidly, intentionnaly, and profoundly in very visible ways, and require coordinated applications of capital and state power.” (2003, p. 15-16) Strassman et Wells (1988) indiquent par ailleurs que ces grands projets, urbains ou non, requièrent d'importants moyens technologiques et divers soutiens financiers provenant des principales entreprises multinationales mondiales. Pour Goldman (2001), ces grands projets ne peuvent plus être mis en place sans l'appui de puissantes firmes de construction et d'ingénierie, sans le support économique des marchés financiers internationaux et sans diverses subventions publiques nationales.

Gellert et Lynch (2003) distinguent quatre types de grands projets dans lesquels l'élément urbain s'intègre à différentes échelles :

- 1) « infrastructure » (ports, autoroutes, voies ferrées, aqueducs);

- 2) « extraction » (mines, plateformes pétrolières et gazières);
- 3) « production » (industries forestières, zones franches, parcs industriels et tertiaire, technopôle);
- 4) « consommation » (installations touristiques, centres commerciaux, parcs à thèmes, développements résidentiels et universitaires) (2003:16).

Cependant ces auteurs ajoutent que ces types de grands projets peuvent être combinés entre eux. Ils ne sont donc pas exclusifs. La grille analytique de Sykes (1998) permet d'affiner encore davantage cette notion. Pour cet auteur, neuf caractéristiques essentielles fondent la définition d'un grand projet, qu'il soit urbain ou non, et permettent de le distinguer d'un projet classique (voir figure 1) :

- sa taille et le nombre d'acteurs en place;
- l'envergure des impacts sociaux, économiques, politiques et environnementaux qu'il occasionne et conséquemment le degré d'opposition citoyenne qu'il peut engendrer;
- la durée du processus de planification, de financement et de construction (une décennie minimum);
- sa localisation dans des zones à régénérer ou inhospitalières;
- son impact économique et foncier sur les territoires limitrophes (hausse du prix du foncier, déstabilisation de certains marchés avoisinants);
- l'importance du risque financier encouru pour sa mise en place;
- les difficultés à obtenir tous les appuis financiers internationaux nécessaires;
- la complexité des stratégies de management lors du processus de planification;
- la difficile planification de la phase post-construction et la délicate phase de prise en compte des besoins locaux.

Haynes (2002) "distinguishes megaprojects from merely large projects by the multitude of key, major and minor stakeholders who individually or collectively have the power to delay the project and affect its ultimate success " (2002:67). Cette complexité de planification et de gestion, inhérente à ces grands projets, conduit à une certaine forme d'hybridité pour chacun d'entre eux (Siemiatycki, 2005).



Figure 1 : Schéma synthétique de la définition de grand projet par Sykes (Tiré de Sykes 1998)

Selon Flyvbjerg, Bruzelius et Rothengatter, *“understanding the anatomy of megaprojects is necessary to be an effective player in project development. [...] Megaprojects are central to the new politics of distance because infrastructure is increasingly being built as megaprojects”* (2003:3-10). Gellert et Lynch renchérissent dans cette direction en affirmant que *“powerful forces of capital accumulation, state interests, and modernising ideology act through epistemic communities to support mega-project proliferation”* (2003:23).

### 3. Évolution et impacts de la notion de grand projet urbain

Wolff (2004) dresse un portrait assez exhaustif en matière de constructions d'équipements qui s'intègrent dans ces logiques de grands projets urbains, et fait ainsi ressortir leur rôle devenu crucial pour les métropoles et notamment au niveau de l'affirmation de leur image de ville post-moderne. Pour l'auteur, les grandes infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires et portuaires « favorisent le renforcement des accessibilités qui concourt à l'optimisation socio-économique des villes » (2004 :169). D'autres équipements d'ordre administratif ou hospitalier maillent et améliorent les unités urbaines de ces grandes villes. Tandis que des éléments, certaines fois dénommés « superstructures », se référant aux domaines commercial, récréatif et culturel « symbolisent la cristallisation de l'influence économique, du

rayonnement intellectuel et du pouvoir politique local » (2004:170) de ces agglomérations. Wolff estime d'une manière générale que l'ensemble de ces équipements « participent au renforcement de la métropolisation et s'inscrivent dans des temporalités urbaines et des configurations locales où l'économique dispute au politique » (2004 :170).

Dans un contexte davantage nord-américain, Altshuler et Luberoff (2003) font une rétrospective de la notion de grand projet urbain (« urban mega-project ») autour de son apparition et de son affirmation dans le cadre des politiques économiques et territoriales des États-Unis depuis les années 50. Ils y distinguent quatre grandes phases qui caractérisent l'évolution du marché américain en matière de grands projets urbains au travers également leurs logiques de planification et leurs objectifs d'aménagement (voir figure 2). Pour ces derniers la période d'après-guerre, au sortir des années 40, constitue la première phase qualifiée de **1) « Pre-1950 Era »** (2003:9) où apparaissent divers grands projets urbains financés presque exclusivement par l'Etat fédéral américain. Comme le rappelle Fainstein et Fainstein (1983), ces actions d'aménagement sont menées uniquement sur des territoires en pleine expansion, où au travers un cadre réglementaire très dirigiste on vise à améliorer les voies de communication et autres services dans le but de renforcer l'attractivité de ces espaces. De ces premières politiques vont naître différents problèmes de fragmentation et de ségrégation socio-spatiales pour lesquelles l'Etat américain va répondre par le biais de la mise en chantier de multiples grands projets urbains disséminés cette fois-ci à l'échelle nationale. Pour Altshuler et Luberoff, cette époque se définit comme la **2) « Great Mega-Project Era »** (2003 :13) où dans un contexte de prédominance de l'Etat (1950-fin des années 60), comme régulateur économique et social, et par la même de recul du secteur privé en matière d'aménagement du territoire, la majeure partie des opérations va se diriger vers la construction de nombreux aéroports, autoroutes, voies ferrées et autres aménités de communication de façon à désenclaver certaines régions, à améliorer les relations Est-Ouest et enfin à offrir plusieurs emplois capables de soutenir la croissance américaine.

Cette période de prospérité va devenir le préambule à une ère plus morose voire perdue à propos des grands projets urbains puisque, comme le soulignent Altshuler et Luberoff, le début des années 70 jusqu'à la fin des années 80 se traduit par une **3) « Era of transition »** (2003:21). Le contexte géopolitique de l'époque (chocs pétroliers, conflits au Proche et Moyen-Orient) couplé aux premiers signaux de récession économique américaine engendrent une diminution des aides publiques en direction notamment de l'aménagement du territoire et ainsi envers les régions et les populations les plus démunies, accroissant de ce fait les inégalités territoriales et faisant naître plusieurs mouvements sociaux dénonçant les dérives de ce système en particulier sur des questions environnementales et de crise des centres-villes (ghettos et autres quartiers défavorisés). En réponse à ces divers troubles et problèmes socio-spatiaux,

l'État américain, en partenariat avec différents investisseurs privés, va développer des politiques définies autour du terme 4) « **Do No Harm** » (2003:27) qui deviendra la doctrine centrale de ces actions d'aménagement du territoire du début des années 90 à celui des années 2000. Cette nouvelle phase d'aménagement du territoire amène plusieurs grands projets urbains qui, selon Altshuler et Luberoff (2003), prennent davantage en considération les besoins sociaux de la population (santé, enseignement ...), les logiques environnementales (pollution, développement des transports en commun ...) et les problèmes d'étalement urbain (réaménagement des centres-villes).

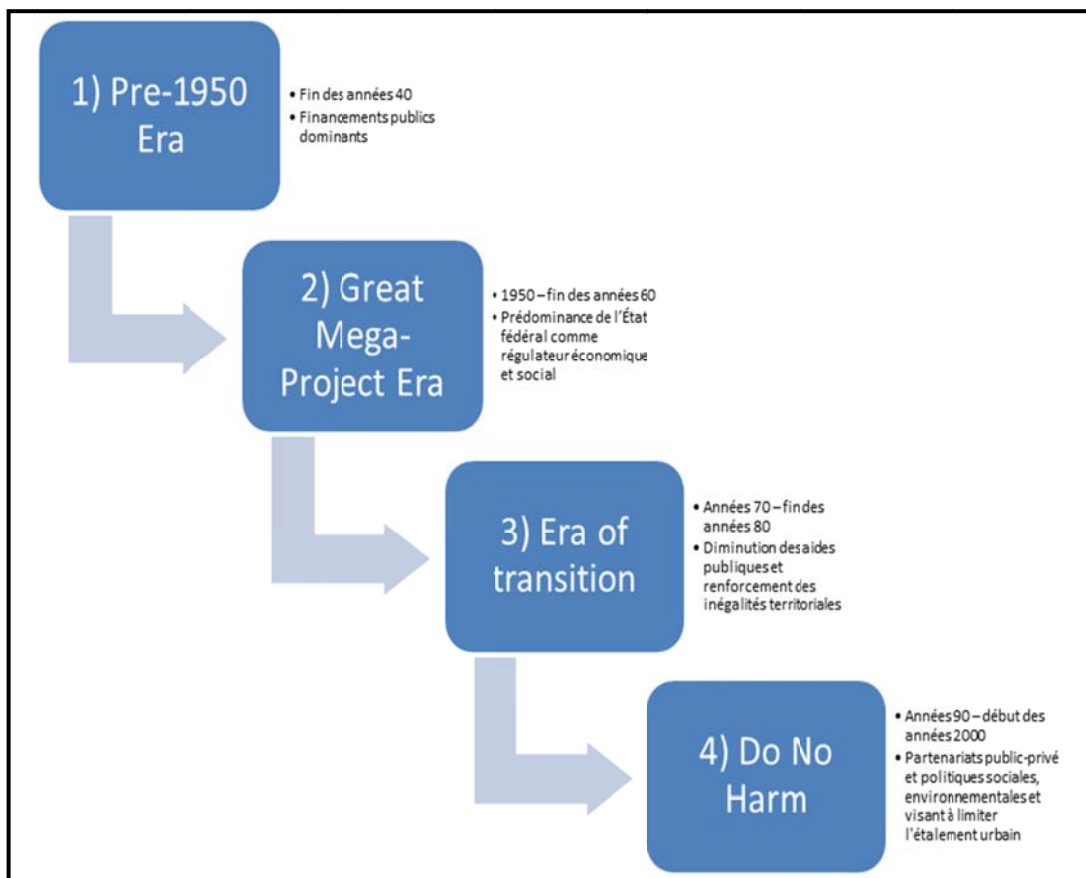


Figure 2 : Schéma synthétique présentant les quatre grandes phases d'évolution des grands projets urbains aux États-Unis (Tiré de Altshuler et Luberoff, 2003)

Par ailleurs, ces politiques se définissent différemment et notamment par le biais de plusieurs consultations publiques susceptibles de limiter les résistances citoyennes en intégrant les populations concernées dans les processus de décision. Toutefois, comme le rappelle Vogel (1993), cette évolution au niveau des logiques décisionnelles concernant les grands projets urbains a eu tendance à freiner leurs mises en chantier et ceci selon des considérations pas toujours louables. En parallèle, cette période est aussi le préambule à diverses opérations récréotouristiques incluant la construction de nombreux stades,



arénas, centres de congrès et autres salles de spectacles où ces grands projets, majoritairement urbains, sont justifiés par les élites politiques et économiques locales comme un moyen de redynamiser la ville dans une optique de marketing urbain et de positionnement territorial à l'échelle nationale voire mondiale. Cependant, il est à signaler qu'aux États-Unis, et d'une manière générale dans le monde anglo-saxon, l'orientation urbanistique de ces grands projets a été modifiée depuis les attentats du 11 septembre 2001, comme le notifie Sassen (2006) : les objectifs et les priorités ont alors changé au profit des questions de protection nationale, d'exploitation et de gestion des ressources et d'amélioration des échanges supranationaux laissant ainsi temporairement de côté les questions d'inégalités territoriales.

Dans un cadre plus global faisant toujours référence à la mondialisation de l'élément urbain, Laumière, Leriche et Siino (2004) font une véritable synthèse des propos tenus précédemment, dans le sens où ils considèrent que ces différents grands projets urbains ne se limitent « en aucun cas à la mise à niveau des équipements pour répondre à la croissance démographique, à l'extension spatiale ou plus largement à la demande sociale et économique [mais font partie intégrante] du processus de métropolisation et ceci par différents cheminements » (2004:302). De plus les auteurs estiment que la rareté de ces grands projets, entretenue par ses acteurs, confère aux espaces concernés une véritable « plus-value territoriale » améliorant par conséquent leur attractivité et leur influence à une échelle internationale. En effet, ces grands projets font partie intégrante du phénomène de métropolisation et redéfinissent les politiques d'aménagement urbain en donnant une valeur ajoutée à des espaces autour d'une orientation de développement internationale. Il est de fait incontestable que la planification de ces grands projets n'obéit plus seulement à des logiques fonctionnalistes. Ces grands projets « sont présentés comme révélateurs des changements internes de la métropole, sous l'angle de la modernité, mais aussi en tant que déclencheurs de sa capacité à s'inscrire dans les nouveaux réseaux urbains » (Laumière, Leriche et Siino, 2004 :). Toutefois ces auteurs (2004) mettent en garde le fait que ces actions, répondant pour la plupart à des problèmes de requalification et de redynamisation urbaines, engendrent certaines fragmentations territoriales lourdes de conséquences pour les populations résidentes, et que seules des politiques d'aménagement intégrant des acteurs issus d'horizons disciplinaires variés peuvent limiter.

Dans cet ordre d'idée, Malézieux (2002) nous propose d'envisager le grand projet urbain comme « une réalisation d'envergure exceptionnelle pouvant résulter, tout à la fois ou uniquement, de son extension spatiale, de sa nature architecturale ou urbanistique, de l'ampleur des investissements qu'il requiert, de la complexité de sa mise en œuvre, de la diversité des influences qu'il peut exercer. » (2002 :250). Pour l'auteur, le grand projet urbain tient son statut de réalisation exceptionnelle par sa capacité à stopper ou à rompre de manière rapide une situation de récession ou de dégradation d'un

territoire. Cependant Malézieux (2002) émet certaines réserves ou certaines conditions préalables à la réussite de telles opérations. Pour ce dernier, l'intégration d'approches pluridisciplinaires dans la conception de ce grand projet est essentielle pour qu'il soit « conçu, réalisé et rendu fonctionnel en respectant au mieux les principes du développement durable, visant à assurer l'équité territoriale, l'efficacité économique, la solidarité sociale, la participation collective, l'acceptabilité culturelle et la protection environnementale » (2002:251). Malézieux (2002) avance l'idée que le grand projet urbain se doit d'être considéré en fonction d'éléments temporels et spatiaux particuliers que Divay (2002) reprend en établissant quatre critères fondamentaux qui conditionnent la réalisation de telles opérations et qui surtout définissent le passage analytique entre projet urbain et grand projet urbain. Pour ce dernier, l'aspect temporel, notamment via les logiques de planification, prédomine puisque « le grand projet s'étend sur une longue période, au moins une demi-décennie pour la réalisation d'un équipement et jusqu'à deux ou trois décennies sinon plus pour la revitalisation d'une zone » (2002:255).

Divay signale également que l'intégration du projet dans les espaces considérés est primordiale du fait que « dans tous les cas, les grands projets sont supposés revitaliser et redynamiser les alentours sur plusieurs aspects. L'ampleur de cet effet d'entraînement paraît dépendre des conditions d'enracinement du grand projet dans son milieu aux plans sociopolitique, économique et urbanistique. » (2002, p. 255) Enfin l'auteur énonce ces deux derniers facteurs en mettant tout d'abord une emphase particulière sur l'élément organisationnel,

*« ... opération d'envergure, complexe et de longue durée, le grand projet ne « lève de terre » progressivement, ne se réalise effectivement que grâce à un savoir-faire collectif qu'il développe en le mettant à rude épreuve. [...] La conciliation et l'adaptation ont une importance capitale dans le savoir-faire collectif nécessaire à un déploiement réussi » (2002:256),*

puis en soulignant que le grand projet

*« par-delà ses effets de levier dans la transformation urbaine, est aussi conçu comme démonstration de savoir-faire, de dynamisme, d'audace et d'ingéniosité, il se doit d'être original pour attirer l'attention et mieux positionner la collectivité porteuse dans le jeu compétitif interagglomération, [mais] l'originalité a un prix et elle ne garantit pas l'accomplissement des ambitions initiales; mais elle attire et, à cet égard, elle est constitutive du grand projet. » (2002:257)*

Malgré ces différents cheminements analytiques, il n'en reste pas moins, comme le suggère Divay (2002), que le grand projet urbain reste une action dont les fondements ne sont pas toujours compatibles avec n'importe quel territoire, et de ce fait sa pertinence doit être estimée selon chaque cas.

#### **4. Le paradoxe des mégaprojets**

Flyvbjerg, Bruzelius et Rothengatter (2003) rejoignent l'argumentaire de Malézieux et de Divay mais le renforcent notamment sur l'imprécision conceptuelle et technique qui entoure ces grands projets urbains en particulier au niveau de leurs impacts réels sur les territoires concernés. Ces auteurs y distinguent un véritable paradoxe, qu'ils qualifient de « megaprojects paradox » (2003:1) : les mises en chantier de ces grands projets urbains se sont multipliées au cours de ces dernières décennies selon diverses justifications urbaines, économiques et sociales initiées autant par des élites publiques que privées, mais leurs retombées sur les tissus urbains n'ont été que très rarement vérifiées. Pour Flyvbjerg, Bruzelius et Rothengatter (2003), ce paradoxe est présent au sens où ces opérations de grande envergure sont mises en place au coût de plusieurs centaines de millions de dollars voire plusieurs milliards de dollars, mais où aucune véritable donnée objective n'existe pour justifier ces montants et surtout évaluer globalement l'impact de ces aménagements. Au travers la présentation de plusieurs cas d'étude, tels que le tunnel sous la manche, les aéroports internationaux de Denver et de Hong Kong, le barrage hydroélectrique chinois des Trois Gorges, la ligne ferroviaire à grande vitesse du Danemark etc., les auteurs justifient leurs propos en énonçant non seulement ce paradoxe mais également en identifiant les risques sous-jacents à ces grands travaux. Pour eux, la mise en place de ces grands projets, indéniablement sur du long terme, complexifie la tâche du fait que les coûts de réalisation ne peuvent être déterminés précisément puisqu'ils fluctuent selon les mutations du marché conduisant ainsi à certaines inflations budgétaires. De plus, la réorganisation de certains organes politiques décisionnels, couplée à l'évolution de la demande et des attentes des investisseurs et des citoyens, rend la planification et la gestion de ces grands projets extrêmement ardues. Par ailleurs, le principal risque, identifié par Flyvbjerg, Bruzelius et Rothengatter (2003) pour les plus récentes réalisations, est celui du détournement de la vocation première de ces mégaprojets au sens où la multiplication des partenariats public-privé, dans un contexte politique de recul de l'action de l'État, occasionne une prolifération de logiques spéculatives faiblement compatibles avec des objectifs sociaux et environnementaux globaux.

Néanmoins Flyvbjerg, Bruzelius et Rothengatter (2003) estiment que ces mégaprojets peuvent être la source de divers plans de réaménagement urbain, de désenclavement de certains territoires et d'amélioration des conditions sociales et environnementales de différents espaces, mais que ces actions se doivent d'être menées au travers un processus décisionnel précis et constamment réévalué. Pour ces

derniers, ce processus complexe et colossal se formalise autour d'un jeu d'acteurs moins garant d'un consensus global que pour un simple projet urbain, puisque la notion même de grand projet urbain intègre celle de leadership au travers laquelle un ou plusieurs acteurs imposent et dirigent l'opération en vue de répondre aux attentes du plus grand nombre. Ainsi, ces auteurs identifient quatre instruments ou critères qui permettent une planification et un suivi pertinents de ces grands projets dans une problématique devenue mondiale. Selon eux, la transparence de ces opérations, par le biais de rapports constants et autres réunions d'information publiques, est une des clés à la réussite de ces projets, mais se doit d'être complétée par la définition d'objectifs clairs dès le début du mandat susceptibles d'être réajustés durant le processus de construction. Par ailleurs, une emphase toute particulière doit être donnée au cadre réglementaire de ces opérations, au sens où tel ou tel partenariat est compatible ou non aux finalités du projet. Pour Flyvbjerg, Bruzelius et Rothengatter (2003) cet élément est incontournable puisque c'est ce dernier qui limitera les risques d'échec reliés à ces mégaprojets. En effet la notion de risque, quatrième et dernier critère de cette analyse, se révèle être le point central de ces politiques sur le fait que plus les risques reliés à ces projets sont définis et évalués dès le début, plus il est possible de limiter leurs impacts. Ainsi Flyvbjerg, Bruzelius et Rothengatter (2003) considèrent ces mégaprojets comme un vecteur potentiel de développement qu'il faut cependant ajuster selon chaque territoire, tel que souligné par Divay (2002), et surtout accompagner de politiques plus globales capables d'accroître les retombées.

Cette réflexion autour du concept de grand projet urbain nous a conduits à exposer les limites théoriques et empiriques de cette notion. Elle nous a également permis de présenter les liens inhérents entre l'évolution de ce concept et les aléas historiques et économiques des sociétés urbaines occidentales. Ceci nous amène de fait à entrevoir différemment l'aménagement du territoire et les actions posées sous la forme de grands projets urbains dans une perspective plus contemporaine. En effet, depuis la fin des années 80 et les différentes phases de ralentissement de la croissance économique des sociétés occidentales, l'action d'aménager a muté. De stratégies d'étalement et de création de nouveaux espaces de plus en plus éloignés des territoires centraux, cet acte aménagiste est passé à des mesures de renouvellement, de régénération voire de « recyclage » des tissus urbains existants. Ce sont ces nouvelles façons de percevoir et d'envisager la ville que nous souhaitons aborder dans notre réflexion théorique au travers le concept de régénération urbaine.

## **5. La régénération urbaine comme structure conceptuelle permettant de décoder certains grands projets d'aménagement du territoire**

Ce grand basculement vers l'idée de régénération urbaine s'est opéré depuis environ quatre décennies tout d'abord aux États-Unis (Roberts et Sykes, 2000). La multiplication d'importantes friches

portuaires dans les villes de Boston, New York, Baltimore ou New Orleans a conduit ces municipalités à combler ces vides urbains en renforçant, notamment, leur centralité par diverses activités économiques et récréotouristiques (Gordon, 1999; McCarthy, 1998). Ces actions de régénération urbaine ont été reprises et appliquées au contexte européen dès les années 80. De véritables pans entiers de villes furent restructurés et redéveloppés comme il a été possible de le constater à Londres, à Barcelone ou encore à Berlin (Monclus, 2003; Couch et Dennemann, 2000; Deben et al., 2000). Globalement la régénération urbaine renvoie désormais à un urbanisme de transformation et non d'expansion caractérisé par un retour à la ville d'un point de vue surtout qualitatif et à un renforcement de la centralité urbaine au travers des logiques de mondialisation des activités économiques (Spaans, 2004; Thomas et Bromley, 2000). Pour Spaans, *“Urban regeneration has as its goal the renewal of the existing spatial structure in order to utilize the functional opportunities and the economic potential of the city.”* (2004, p. 338)

Ainsi la régénération urbaine est souvent vue comme un moyen de rattraper un retard de développement quantitatif. Pour Chaline (2007), trois principales motivations s'observent généralement lors de la mise en place de projets de régénération urbaine. La régénération imposée qui fait suite à une importante dégradation sur une longue période d'un site ou d'un quartier particulier (ex. Waterfront Baltimore, London Docklands) (PAP, 2004; McCarthy, 1998; Deben et al., 2000). La régénération opportuniste qui renvoie davantage à l'utilisation de terrains vacants pour mettre en branle un grand projet urbain (ex. Atlanta, Barcelone, Sydney) (Gold et Gold, 2011; Marshall, 2000). Enfin, la régénération préventive qui vise à inverser la déstructuration économique et sociale accélérée de diverses zones centrales (ex. Istanbul, Casablanca) (Elsheshtawy, 2008; PAP, 2004). Ainsi, il faut donc comprendre ce concept comme un nouveau mode de fabrication et de transformation de la ville (Hall, 2006; Hall et Robertson, 2001). Par ailleurs, la régénération urbaine s'inscrit dans différentes temporalités (le temps présent pour la demande sociale, le temps futur à long terme pour les questions de durabilité et le temps passé pour la mise en valeur des héritages patrimoniaux) (PAP, 2004; Ball et al., 2003; Imrie et Thomas, 1997). Par conséquent, la mise en place d'une stratégie de régénération urbaine peut encourager l'émergence de coalitions d'acteurs privés et publics, d'élites socio-économiques, de joueurs politiques et institutionnels prédominants. Ces coalitions ont la capacité de faire émerger un consensus social de façon rapide et efficace pour « débloquer » ces situations complexes où intérêts individuels et collectifs se confrontent (Lefebvre, 2010). Ce faisant, de telles coalitions permettent aussi de créer un momentum auprès des médias, de la population locale et de tous les acteurs sociaux concernés par le site.

Dans cette optique les grandes friches industrielles, ferroviaires, portuaires, aéroportuaires et patrimoniales représentent généralement un niveau de complexité et des coûts largement supérieurs à

d'autres types d'espaces lorsqu'il s'agit de les reconverter, les revaloriser ou les réaffecter à d'autres usages. Or ce sont des opérations d'envergure de régénération urbaine qui semblent posséder le potentiel et la capacité de mener à terme de telles stratégies. La nécessité de décontaminer les sols, de viabiliser physiquement et économiquement les espaces et surtout de proposer une vision d'ensemble pour ces vastes superficies de terrain vient légitimer un mode de planification urbaine à la pièce, en blocs de grands projets qui se juxtaposent les uns aux autres (Spaans, 2004; Adair et al., 2000). Toutefois s'opérant sur des territoires déjà urbanisés, la régénération urbaine soulève le problème de la prise en compte du devenir des habitants, des activités et du patrimoine présents sur ces espaces (PAP, 2004). Limiter l'étalement urbain, modifier les formes urbaines et restructurer les bases économiques et sociales ne conduisent pas seulement à des impacts positifs. Selon Güzey, la gentrification se révèle être : « *one aspect of the urban regeneration process [...] which are reflected onto urban space through highly prestigious housing and other urban utility projects.* » (Güzey, 2009 : 28). Par ailleurs, ces opérations bénéficient souvent de fortes notoriétés et médiatisations positives, mais un simple décalage vis-à-vis des priorités d'actions initiales, une faible maîtrise du foncier ou divers effets spéculatifs notables peuvent remettre en cause la durabilité de ces processus urbains (Raco, 2003). Ces actions nécessitent donc une évaluation fine et stratégique sur le moyen terme et sur le long terme.

De façon à synthétiser les propos tenus précédemment, il nous semble pertinent de présenter les principes constitutifs qui fondent, selon Roberts et Sykes (2000), la régénération urbaine (voir figure 3). Pour ces auteurs, chaque processus de régénération urbaine doit :

- être basé sur une analyse très fine et exhaustive de la zone urbaine à exploiter;
- permettre l'adaptation simultanée du tissu physique, des structures sociales, de la base économique et de l'état de l'environnement d'une zone urbaine;
- tenter de réaliser cette adaptation simultanée par la mise en œuvre d'une stratégie globale et intégrée qui traite de la résolution des problèmes d'une manière équilibrée, ordonnée et positive;
- être mis en œuvre en lien avec les principes du concept du développement durable;
- faire le meilleur usage possible des ressources humaines, naturelles et économiques existantes;
- chercher à assurer un consensus à travers la participation la plus large possible de tous les intervenants ayant un intérêt légitime dans ces stratégies de développement urbain;
- prendre en compte les actions spéculatives et autres mesures financières internationales engendrant un changement d'état et de statut de la zone à régénérer;
- être flexible de manière à s'adapter à tous les changements et autres évolutions des objectifs spécifiques de ces actions urbaines.

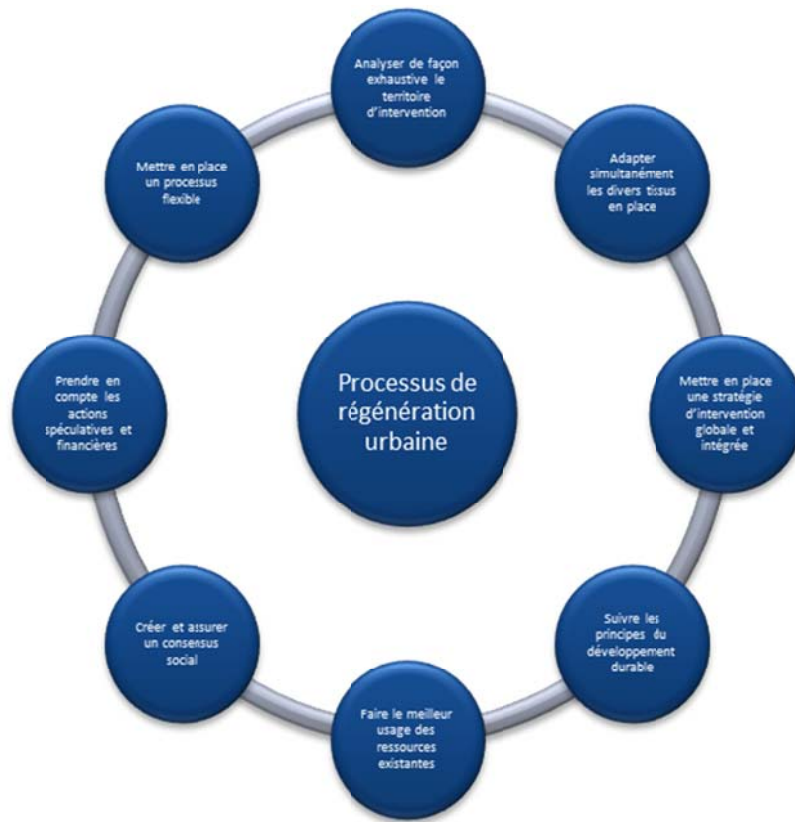


Figure 3 : Schéma synthétique présentant les principes constitutifs d'un processus de régénération urbaine selon Roberts et Sykes (Tiré de Roberts et Sykes, 2000).

Parallèlement, le rapport PAP (2004) fait mention de sept facteurs-clés qui doivent être présents pour mettre en place un processus de régénération urbaine :

- 1) une perspective et une vision stratégique à long terme;
- 2) une volonté politique et un engagement sociétal;
- 3) une participation accrue de plusieurs acteurs et groupes d'intérêts privés et parapublics;
- 4) un cadre organisationnel légitimé et flexible;
- 5) un cadre institutionnel et légal précis;
- 6) un financement acquis dès le début du processus;
- 7) un système de gestion et d'évaluation tout au long du processus.

Au-delà de ces facteurs déclencheurs, Roberts et Sykes (2000) mentionnent que chaque processus de régénération urbaine nécessite un développement graduel par étapes successives. Une approche approfondie de la situation existante et des tendances d'aménagement actuelles se doit d'être à la base de ces opérations. A partir de cette cartographie des problèmes et des opportunités, il est possible de fixer des objectifs et des buts précis à ces actions de régénération urbaine.

Hall (2006) indique par ailleurs que les actuels projets de régénération urbaine se fondent sur certains objectifs généraux communs:

- la réhabilitation de quartiers urbains complexes;
- l'amélioration de la qualité de vie et environnementale;
- la préservation des héritages urbains;
- la gestion et le contrôle des districts urbains centraux et spécifiques;
- la restructuration et la revalorisation de certaines activités économiques.

## 6. Régénération urbaine et l'élément culturel et festif

À la vue des éléments mentionnés par Hall (2006), attardons-nous un instant sur cette question de tourisme urbain ou plutôt sur le rôle désormais acquis par la culture<sup>1</sup> dans les processus de régénération urbaine. Garcia (2004) présente une étude originale sur ce phénomène en rappelant tout d'abord que ces actions, alliant l'urbain à la culture au sens large du terme, sont nées dès les années 40 et 50 mais se sont surtout affirmées dans les années 70-80 puis 90 avec l'émergence de nombreux courants artistiques (musique, cinéma, graphisme ...) relayés par de nouveaux moyens de communication et localisés dans des espaces précis (Soho à Londres, Le Marais à Paris, Greenwich Village à New York ...). Cette affirmation de la culture dans l'urbain, devenue condition *sine qua non* au bon développement des villes, s'est vue théorisée par des auteurs, tels que Harvey (1989) ou Zukin (1995). Ces derniers ont commencé néanmoins à montrer les limites de ce système, au sens où la mondialisation de la société, et en particulier la culture, conduisait à une uniformisation de l'offre festive et récréative et également à une ségrégation socio-spatiale selon l'attractivité de tel ou tel lieu et de telle ou telle population. Toutefois malgré ces premiers avertissements, nombreuses sont les agglomérations qui ont priorisé dans leurs interventions urbanistiques l'élément culturel en développant notamment certains territoires concis sous l'égide du « flagship » urbain<sup>2</sup> (Kong, 2000), du « branding » territorial<sup>3</sup> (Bianchini et Greed, 1999) ou du « cultural cluster »<sup>4</sup> (Porter, 1995 ; 1990) ayant pour vocation de donner une signature précise et originale à des espaces, qui pour certains pouvaient se révéler être des friches urbaines. La formation de ces districts culturels se veut inclusive au sens où y sont concentrées diverses activités complémentaires favorisant ainsi les échanges et amenant une concurrence bénéfique pour l'attractivité des lieux. Par ailleurs, l'affirmation, à la fin des années 90, du marketing urbain a permis, comme nous le rappelle Tibbot (2002), de donner une place

---

<sup>1</sup> La notion de culture est ici définie comme un ensemble d'activités, de valeurs et de potentiels artistiques, socioculturels et patrimoniaux conjugués à des structures sociales et des manifestations festives contribuant à définir l'identité d'un espace donné.

<sup>2</sup> Élément(s) urbain(s) « vedette » qui constituent le ou les symboles de ces politiques de régénération.

<sup>3</sup> Signature territoriale précise donnée à un territoire en vue de le régénérer.

<sup>4</sup> District urbain organisé et constitué par la concentration d'activités culturelles de diverses natures.



encore plus accrue à l'élément culturel, voire à l'ériger comme premier vecteur de développement urbain au même titre que les secteurs de la finance et de l'immobilier.

Cette capitalisation des politiques urbaines sur ces variables festives et récréatives, sous couvert d'un rôle de régénération urbaine, a eu néanmoins dès son départ des objectifs extrêmement élevés, voire complètement utopiques comme s'efforce à le rappeler Evans (2003). En effet selon cet auteur, cet engouement urbanistique en lien avec l'élément culturel a conduit à diverses politiques d'aménagement du territoire, qui toutes devaient toucher en principe la majeure partie des populations urbaines au travers un développement local accru, puisque la culture par sa définition même était universelle et multiforme. Cependant, comme le précisent Evans (2003) et Garcia (2004), les bénéfices tirés de ces actions de revitalisation urbaine se sont révélés très en deçà des pronostics de départ. La construction et le réaménagement de grands édifices récréatifs notamment, tels que des stades, des arénas, des musées ..., ont pu déboucher sur la formation « d'éléphants blancs » dans le paysage de ces villes pour des raisons liées entre autres à la mauvaise planification de ces projets. Miles et Paddison (2005) renchérissent dans cette direction sur le fait qu'introduire la culture dans des plans de régénération urbaine peut conduire à des partenariats public-privé où le risque encouru est celui d'une trop forte insertion de logiques spéculatives à court terme dans ces processus de développement. Ainsi, selon eux, ces situations engendrent des phénomènes de gentrification dans certains quartiers rénovés ou de spécialisation à outrance de différents espaces fréquentés à des moments très précis et laissés vides à d'autres, mais surtout suscitent une marchandisation de la culture exacerbée dans certains cas créant par conséquent une ségrégation socio-spatiale au niveau de son accès.

En fonction de ces différentes analyses et autres constats, Garcia (2004) arrive à la conclusion que la culture peut réellement jouer un rôle dans des politiques de régénération urbaine, mais que celui-ci ne doit en aucun cas être « surcoté ». Selon elle, l'élément culturel doit davantage être combiné à d'autres actions de revitalisation (immobilière, transport, environnementale ...). Sa vocation de catalyseur urbain n'est pas amoindrie mais renforce et légitime plutôt des projets urbains globaux qui sont tenus nécessairement d'être planifiés sur du moyen terme et du long terme pour être viables. Freestone et Gibson ajoutent que :

*the twentieth century was characterised by a reconceptualisation of culture away from something that was bounded and monolithic to something more fluid and permeable. [...] Responding to fundamental shifts in the economic, competitive, demographic, technological and environmental bases of urban society, both culture and planning have trended in the same direction. (2006, p. 39)*

Chaline en arrive au même épilogue mais ajoute à son interprétation une orientation plus spatiale, en affirmant que la multiplication des actions de régénération urbaine très ponctuelles, qu'il dénomme du « SAMU<sup>5</sup> socio-économique » (1999 :122), ne peuvent en soi revitaliser et surtout amener un développement sur du long terme. Par ailleurs l'auteur complète son analyse en évoquant le fait que ces politiques d'aménagement, qu'elles soient macro ou micro, ne sont plus seulement l'affaire d'urbanistes ou d'économistes, mais intègrent désormais des notions issues des sciences sociales. Il justifie ses propos en rappelant que « tout geste délibéré de réaffectation ajoute à un territoire une strate nouvelle à la masse des sédiments déjà accumulés et aux mémoires qu'ils recèlent. Il confère une légitimité urbaine à ce fragment d'espace et lui assure la pérennité de sa singularité dans le déroulement continu du temps de la ville. » (1999:124). Pour Monclus et Guardia,

*at present, strategic planning and the large urban projects, motors of relaunching and renewal of the post-Fordist cities, have led to a reconsideration of the economic, social and cultural dimensions of urbanism. It is ever more difficult to dissociate these factors in urban development activity, which seems to demand renewed attention being paid to the modalities of planning, understood as a system of practices and as a process, more than as an activity centred on traditional zoning or in urban architecture. (2006 :15)*

## **7. Conclusion**

L'analyse du concept de grand projet urbain montre que les gouvernements et les élites politiques des villes ont vu leur domaine d'intervention se diversifier. Le redéploiement spatial de certaines logiques économiques ont conduit ces acteurs à élaborer de nouvelles stratégies d'attraction urbaine, à renforcer leurs liens avec les milieux financiers et à développer plus spécifiquement certaines politiques d'aménagement du territoire. Parallèlement, la pluralisation des systèmes d'acteurs urbains exige de la part de ces organisations gouvernementales qu'elles déploient des efforts de coordination conséquents afin de pouvoir mettre en place des politiques se conformant à des défis urbains devenus globalisés (Pinson, 2009). Ainsi les finalités de ces actions sont le plus souvent opérationnelles sur le fait qu'elles doivent accompagner les transformations physiques et sociales de la ville. Le grand projet urbain, ainsi défini dans notre exposé, s'apparente à un véritable outil conceptuel qui insuffle notamment des modes opératoires susceptibles d'identifier les causes des dysfonctionnements de l'urbain. Comme nous le rappelle Ingallina (2001),

*on n'analyse plus la forme urbaine comme une donnée, mais on s'intéresse plutôt aux mécanismes de sa formation en considérant la forme dans une*

---

<sup>5</sup> Service d'aide médicale d'urgence en France.

*logique de processus, et non pas d'objet. [...] C'est une manière de penser l'urbanisme non pas comme lieu de convergence de consensus généralisé suivant une approche statique (on analyse, on prospecte), mais comme un processus de transformation qui conduit à des remises en question continues.*  
(2001 :121)

Ainsi globalement cette réflexion met en lumière le fait que le concept de grand projet urbain apparaît comme un témoin de ces évolutions spatiales de la ville. Il émerge en qualité de moyen de définir de nouvelles stratégies de développement économique et de mettre en valeur des territoires abandonnés ou du moins peu exploités. Il est également l'occasion de doter les villes de nouveaux équipements susceptibles d'accroître leur attractivité financière, de transport et festive. Dans cette perspective analytique, la notion de régénération urbaine prend tout son sens. En effet, ces interventions s'apparentent à des opérations d'amélioration de différentes formes de la ville. Dans le même temps, ce concept évoque un renouveau de l'urbain autour de divers types d'investissements susceptibles d'attirer des visiteurs par des activités festives spectaculaires et inusitées notamment. Ainsi, cette notion, liée en particulier à celle de grand projet urbain, conduit à comprendre la ville non plus seulement à travers ses habitants mais par le biais de tous ceux qui y séjournent, la consomment et la fréquentent. Dès lors, deux grandes typologies de régénération urbaine se distinguent. La première, très ciblée, vise à intervenir de façon ponctuelle sur un territoire donné sans véritablement modifier sa nature et sa fonctionnalité urbaine intrinsèque. La seconde vise à réaménager de façon plus conséquente divers territoires et autres espaces centraux. Elle est généralement la plus reconnue et la plus utilisée par les acteurs publics et privés locaux. Elle occasionne par contre un renouvellement complet de différents quartiers, la création dans divers cas de nouveaux districts dédiés exclusivement à certaines activités économiques et ludiques et la redécouverte de certains patrimoines oubliés ou effacés des discours urbains précédents. C'est dans cette seconde typologie que la notion de grand projet urbain vient se corréler et ainsi apporter une dimension analytique supplémentaire. Elle rappelle en effet que ces espaces revisités par l'entremise de projets majeurs sont les nouveaux constituants d'une ville polarisée et tournée vers un monde globalisé.

## 8. Bibliographie

- Adair, Alastair, Jim Berry, Stanley McGreal, Bill Deddis et Suzanne Hirst. 2000. "The Financing of urban regeneration". *Land Use Policy*, vol. 17, no 2, p. 147-156.
- Altshuler, Alan. et David Luberoff. 2003. *Mega-Projects: The Changing Politics of Urban Public Investment*, Washington: Brookings Institution Press, 293 p.
- Ball, Michael, Laurent Le Ny et Paul J. Maginn. 2003. "Synergy in Urban Regeneration Partnerships : Property Agents' Perspectives". *Urban Studies*, vol. 40, no 11, p. 2239-2253.
- Bianchini, Franco et Clara Greed. 1999. "Cultural planning and time planning". In *Social Town Planning*, sous la dir. de Clara Greed, p. 195-207. Londres: Routledge, 323 p.
- Chaline, Claude. 1999. *La régénération urbaine*. Paris : Editions Que sais-je ?, 127 p.
- Chaline, Claude. 2007. *Les nouvelles politiques urbaines, une géographie des villes*. Paris : Ellipses, 156p.
- Couch, Chris et Annekatrin Dennemann. 2000. "Urban regeneration and sustainable development in Britain". *Cities* vol. 17, no 2, p. 137-147.
- Deben, Leòn, Sako Musterd et Jan Van Weesep. 2000. "Culture and urban regeneration: some European examples". *Built Environment*, vol. 18, no 2, p. 123-145 .
- Divay, Gérard. 2002, « Les grands projets et l'accélération des transformations urbaines », In *Grands projets urbains et requalification*, sous la dir. de Gilles Sénécal, Jacques Malézieux et Claude Manzagol, p. 253-258. Sainte-Foy (Qué.) : Presses de l'Université du Québec.
- Elsheshtawy, Yasser (dir. publ.). 2008. *The Evolving Arab City: Tradition, Modernity and Urban Development*. Londres : Routledge, 314 p.
- Evans, Graeme L. 2003. "Hard-branding the cultural city: from Prado to Prada". *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 27, no 2, p. 417-440.
- Fainstein, Norman et Susan Fainstein. 1983. "Regime strategies, communal resistance and economic forces". In *Restructuring the city : the political economy of urban development*, sous la dir. de Susan Fainstein, Norman Fainstein, Richard Child Hill, Denis Judd et Michael Peter Smith, p. 65-92. New York : Longman.
- Flyvbjerg, Brent, Nils Bruzelius et Werner Rothengatter. 2003. *Megaprojects and Risk. An Anatomy of Ambition*, Cambridge : Cambridge University Press, 207 p.
- Freestone, Robert et Chris Gibson. 2006. "The Cultural Dimension of Urban Planning Strategies: An Historical Perspective". In *Culture, Urbanism and Planning*, sous la dir. de Javier Monclus et Manuel Guardia, p. 21-42. Burlington: Ashgate.
- Garcia, Beatriz. 2004. "Cultural policy and urban regeneration in Western European cities : lessons from experience, prospects for the future". *Local Economy*, Vol. 19, no 4, p. 312-326.

- Gellert, Paul.K. et Barbara D. Lynch. 2003. *Mega-Projects as displacements*. Oxford : UNESCO, 25p.
- Gold, John R. et Margaret M. Gold (dir. publ.). 2011. *Olympic cities, city agendas, planning and the world's games, 1896-2016*. New York : Routledge, 464 p.
- Goldman, Michael. 2001. "Constructing an environmental state : ecogovernmentality and other transnational practices of a 'green' World Bank". *Social Problems*, vol. 48, no 4, p. 499-523.
- Gordon, David L.A. 1999. "Implementing urban waterfront redevelopment in an historic context: a case study of the Boston Naval Shipyard". *Ocean & Coastal Management*, vol. 42, p. 909-931.
- Güzey, Özlem. 2009. "Urban regeneration and increased competitive power: Ankara in an era of globalization". *Cities* vol. 26, p. 27-37.
- Hall, Michael C. 2006. "Urban entrepreneurship, corporate interests and sports mega-events : the thin policies of competitiveness within the hard outcomes of neoliberalism", *The editorial board of the sociological review*, vol.2, no 1, p. 1-12.
- Hall, Tim et Lain Robertson. 2001. "Public art and urban regeneration : advocacy, claims and critical debates". *Landscape Research* vol. 26, no 1, p. 5-26.
- Harvey, David. 1989. *The Condition of Postmodernity*, Oxford : Blackwell, 392 p.
- Haynes, Wendy. 2002. "Transportation at the Millennium: In Search of Megaproject Lens", *The Review of Policy Research*, vol. 19, no 2 (été), p. 62-89.
- Imrie, Rob et Huw Thomas. 1997. "Law, legal struggles and urban regeneration". *Urban Studies*, vol. 34, no 9, p. 1401-1418.
- Ingallina, Patrizia. 2001. *Le projet urbain*, Paris : Editions Que sais-je ?, 127 p.
- Kong, Lily. 2000. "Culture, economy, policy : Trends and developments". *GeoForum*, vol.31, no 4, p. 385-390.
- Laumière, Florence, Frédéric Leriche et Corinne Siino (dir. publ.). 2004. *Métropolisation et grands équipements structurants*, Toulouse : Presses Universitaires du Mirail, 305 p.
- Lefebvre, S. (2010). Les signatures territoriales à l'échelle de quartiers urbains : découper, thématiser ou inventer du territoire ? Dans J. Burgess et P.A. Linteau (dir.), *Le Vieux-Montréal, un « quartier de l'histoire » ?* (pp. 111-125). Québec : Éditions MultiMondes.
- Malezieux, Jacques. 2002. « Le grand projet urbain entre la réalisation d'envergure et l'insertion locale », In *Grands projets urbains et requalification*, sous la dir. de Gilles Sénécal, Jacques Malézieux et Claude Manzagol, p. 249-251. Sainte-Foy (Qué.) : Presses de l'Université du Québec.
- Marshall, Tim. 2000. "Urban planning and governance : Is there a Barcelona model ?". *International Planning Studies* vol. 5, no 3, p. 299-319.
- McCarthy, John. 1998. "The regeneration of urban waterfronts: A comparison of practice in the UK and the Netherlands". *European Spatial Research and Policy* vol. 5, no 2, p. 55-68.

Miles, Steven et Ronan Paddison. 2005. "Introduction : The rise and rise of culture-led urban regeneration". *Urban Studies*, vol. 42, no 5, p. 833-839.

Monclus, Javier. 2003. "The Barcelona model: and an original formula? From reconstruction to strategic urban projects (1979-2004)". *Planning Perspectives*, vol. 18, p. 399-421.

Monclus, Javier et Manuel Guardia. 2006. *Culture, Urbanism and Planning*. Burlington : Ashgate, 293 p.

Pinson, Gilles. 2009. *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Paris : SciencesPo. Les Presses, 420 p.

Porter, Michael E. 1990. *The competitive advantage of nations*. New York : Collier MacMillan, 267 p.

Porter, Michael E. 1995. "The competitive advantage of the inner city". *Harvard Business Review*, no 3, p. 55-71.

Programme d'Actions Prioritaires (PAP). 2004. *Lignes directrices pour une régénération urbaine dans la région méditerranéenne*. Split : Centre d'Archives Régionales, Split, 53p.

Raco, Mike. 2003. "Assessing the discourses and practices of urban regeneration in a growing region". *Geoforum* vol. 34, p. 37-55.

Roberts, Peter et Hugh Sykes. 2000. *Urban Regeneration : a Handbook*. Londres : SAGE Publications, 336 p.

Roult, R. 2011. « Reconversion des héritages olympiques et rénovation de l'espace urbain : le Stade olympique comme vecteur de développement ». Thèse de doctorat, Montréal, Université du Québec à Montréal, 329p.

Sassen, Saskia. 1996. *La ville globale*, Paris : Descartes, 530 p.

Sassen, Saskia. (2006) *Cities in a world economy. 3<sup>e</sup> edition*. Londres : Pine Forge Press, 267p.

Siemiatycki, Matti. 2005. "The making of a mega project in the neoliberal city", *City*, vol. 9, no 1, p. 67-83.

Siino, Corinne. 2004. « Introduction générale ». In *Métropolisation et grands équipements structurants*, sous la dir. de Corinne Siino, Florence Laumière et Frédéric Leriche, p. 11-17. Toulouse : Presses Universitaires du Mirail.

Spaans, Marjolein. 2004. "The implementation of urban regeneration projects in Europe: global ambitions, local matters". *Journal of Urban Design*, vol. 9, no 3, p. 335-349.

Strassman, W. Paul et Jill Wells. 1988. *The Global Construction Industry: Strategies for Entry, Growth and Survival*. Londres : Unwin Hyman, 275 p.

Sykes, Allen. 1998. "Megaprojects: Grand Schemes Need Oversight, Ample Funding". *Forum for Applied Research and Public Policy*, vol. 13, no 1, p. 6-47.

Thomas, Colin J. et Rosemary D. F. Bromley. 2000. "City-centre Revitalisation: Problems of Fragmentation and Fear in the Evening and Night-time City". *Urban Studies* vol. 37, no 8, p. 1403-1429.

Tibbot, Richard. 2002. "Culture club. Can culture lead urban regeneration?". *Locum Destination Review*, no 9 (automne), p. 71-73.

Vogel, David. 1993. "Representing diffuse interests in environmental policymaking". In *Do institutions matter? Government capabilities in the United States and abroad*, sous la dir. de Kent Weaver et Bert Rockman, p. 237-271. New York : Brookings.

Wolff, Jean-Pierre. 2004. « Grands équipements et structuration spatiale des métropoles ». In *Métropolisation et grands équipements structurants*, sous la dir. de Corrine Siino, Florence Laumière et Frédéric Leriche, p. 169-171. Toulouse : Presses Universitaires du Mirail.

Zukin, Sharon. 1995. *The cultures of cities*, Oxford : Blackwell publishers, 322 p.