

Politique de la ville : réorientation d'un modèle social vers un modèle économique

Urban policy: reorientation of a social model towards an economic model

T. Chevau¹

Cet article aborde le changement d'orientation global qu'a subi la politique de la ville depuis les années 1980. Que se soit au niveau des Etats-Membres ou de l'Union Européenne, les politiques centrées au départ sur l'aide sociale des quartiers sont aujourd'hui davantage tournées vers l'économique et s'appliquent à l'échelle de l'agglomération. Les outils actuels mis en place dans les différents pays et régions analysés (France, Flandre, Angleterre) sont divers et visent à améliorer l'attractivité territoriale et la création d'emplois. Un modèle parfois qualifié d'efficace, mais qui pose la question de la dualisation sociale.

This article moves on the global orientation's changes that the policy of the city knew since the 80'. That belongs at the level of Member States or at the European Union, policies that was, at first, centered on the social security benefits of quarters are today more turned to the economic and are applied on the scale of the agglomeration. The actual tools of the different countries and regions analysed (France, Flanders, England) are various and aim to ameliorate the territorial attractivity and the job creation. A model sometimes qualified as efficient, but which asks the question of the social dualisation.

Mots-clés : Politique de la ville, attractivité territoriale, modèle exogène, modèle endogène, Angleterre, France, Flandre

Key words: Policy of the city, territorial attractivity, exogenous model, endogenous model, England, France, Flanders, urban policy

Les villes constituent un enjeu essentiel pour la Wallonie. Elles demeurent le capital social, humain, économique et culturel de la Région. Elles concentrent également les principaux problèmes de notre société : chômage, précarité, criminalité, pollution... Aussi, dans le contexte actuel de métropolisation de l'économie, les villes et territoires urbains se positionnent de plus en plus comme l'arène européenne de la compétition lissboète. Il est donc nécessaire que la Wallonie prospecte en la matière. C'est la raison pour laquelle en juin 2006,

la Région a lancé une mission d'expertise² sur le thème de la Politique de la ville.

Mal équipée en la matière, la Wallonie pourrait dans les prochains mois faire face à une éventuelle régionalisation de la compétence aujourd'hui détenue par le Fédéral (Politique Fédérale des Grandes Villes - PFGV). Dans ce cadre, l'équipe de recherche a réalisé une étude des dispositifs relatifs à la politique de la ville de trois pays et région : la France, l'Angleterre et la Flandre. Pour cha-

¹ Thomas Chevau est géographe et chercheur CPDT. Courriel : Thomas.Chevau@ulg.ac.be

² Cette expertise a été confiée à la CPDT, sous la direction du professeur Jacques Teller de l'Université de Liège

que cas, une approche de terrain a été menée. L'équipe a ainsi rencontré des acteurs issus de la sphère administrative de la politique de la ville de Valenciennes, Sheffield et Gand.

Avant de rentrer dans le vif du sujet, il est nécessaire de préciser ce que l'on entend par « Politique de la ville ». Le vocable Politique de la ville (PDV) est issu de la terminologie française et désigne de manière globale l'ensemble des interventions des pouvoirs publics dans les aires urbaines en difficulté (du quartier à l'agglomération entière). Les domaines concernés par la PDV sont donc nombreux : logement, bâti, emploi, environnement, économie...

Comme nous allons le voir à travers cet article, cette terminologie d'origine française qui au départ désigne une intervention sociale dans les quartiers en difficulté prend des dimensions différentes selon le pays visité et selon l'époque à laquelle elle s'applique. Les politiques menées au départ étaient centrées sur le local et le social. Elles se sont ensuite graduellement tournées vers une dimension davantage économique et centrées sur l'agglomération.

L'article s'organise en trois grandes parties. La première aborde la naissance de la politique de la ville au sein des pays visités et de l'Union Européenne. La seconde traite du passage, à partir des années nonante, à un nouveau modèle davantage tournée vers l'économie. Elle décrit les signes qui seront à l'origine du changement et la chronologie opérée. La dernière décrit une vision du nouveau modèle et pose la question de la dualisation sociale qu'il pourrait engendrer.

Naissance de la Politique de la ville : un modèle endogène social

Bien que certains dispositifs étaient déjà en place dans les années septante, c'est globalement au début des années quatre-vingts qu'apparaissent les premières PDV à proprement parler. A cette époque, l'objectif d'intervention des pouvoirs publics est essentiellement de résoudre les maux sociaux présents dans les quartiers défavorisés des plus grandes villes. Systématiquement, on assiste à une territorialisation de l'intervention. Des statistiques sont analysées, des périmètres d'interventions sont définis, des dispositifs sont mis en place. Les actions s'opèrent à l'échelle du quartier et visent essentiellement à aider et à y maintenir les habitants.

Les autorités prônent alors un développement endogène de ces quartiers dits prioritaires. On assiste à deux *modus operandi* différents. Soit l'accent est mis sur les handicaps que l'on cherche à soigner : remise à niveau des quartiers défavorisés et réinsertion de ceux-ci dans le tissu urbain, notamment via des opérations de rénovations urbanistiques. Soit on insiste sur les ressources : le milieu local et ses ressources sont alors les ingrédients principaux de la renaissance urbaine (tissu social, création d'activités) (DONZELOT, 2001).

En France, c'est suite aux émeutes de 1981 dans la banlieue lyonnaise que le Gouvernement va mettre en place une série de dispositifs qui vise à traiter les problèmes des quartiers de manière transversale. Ces dispositifs, dits participatifs, intègrent des dimensions multiples : problèmes sociaux et de tranquillités publiques, éducation, économie. Ces interventions s'opérationnalisent essentiellement dans « les cités », qualifiées parfois de « ghettos » et consistent principalement en la réalisation de projets en concertation avec les habitants (CPDT, 2008). Sans être complet, nous pouvons citer un premier exemple, *Missions Banlieues 89* (1983) qui prône le désenclavement des banlieues via, notamment, l'aménagement d'espaces publics et le décroisement des quartiers dans la ville. Un second exemple, *DSQ* (Développement Social des Quartiers, 1982-1988) prévoit la réhabilitation des grands ensembles dans vingt-trois quartiers prioritaires. Les interventions qui y sont menées ne s'attachent plus uniquement au réaménagement du cadre bâti mais incluent également une dimension socio-économique qui vise une amélioration des conditions de vie des habitants (CPDT, 2008).

En Angleterre, la politique de la ville remonte aux années septante et fait suite à la crise industrielle (URBAN TASKFORCE, 1999). Son modèle social, qui sera de courte durée, s'attache essentiellement à la résolution des problèmes sociaux présents dans les nombreux quartiers de tradition industrielle des grandes villes anglaises. L'objectif principal de la politique menée à l'époque est la remise à niveau des quartiers identifiés comme en retard par rapport à la moyenne nationale. Le principal programme mis en place est l'*Inner City Policy* (MOLIN, 2003). Il repose sur un partenariat entre le gouvernement central et le gouvernement local et consiste en une série d'actions ciblées à vocation sociale en vue de faire face à la crise économique.

En Flandre, la logique est identique; on ne parle pas encore de politique de la ville au sens strict, seuls quelques dispositifs de lutte contre la pauvreté sont mis en place et ce jusque la moitié des années nonante. Ces dispositifs seront financés par une succession de différents fonds : le fond Lenssen, le fond Van den Bossche, le fond flamand pour l'intégration des pauvres... jusqu'au *Sociaal Impuls Fond* (1996-2002).

Au niveau européen, on peut notamment souligner l'existence du programme Urban. Entré en vigueur à la fin des années 1980, ce programme préconise *une approche intégrée des problèmes économiques, sociaux et environnementaux présents dans les zones urbaines en crise* (www.ec.europa.eu/regional_policy). Les zones éligibles devaient abriter au moins 20 000 habitants et concentrer des problèmes sociaux majeurs, à l'image des critères de sélection : un haut taux de chômage de longue durée, un nombre élevé d'immigrés, de minorités ethniques ou de réfugiés, un taux de pauvreté et d'exclusion important...

Vers un changement de modèle

Les signes du changement

Bien que la crise du modèle endogène social ne s'opère pas uniformément sur le territoire européen, les signes du changement peuvent être globalisés en un double constat.

D'un côté, les résultats obtenus par le modèle social endogène ne sont pas à la hauteur des attentes. Il en résulte une perte de vitesse du modèle principalement en raison de la connotation négative liée à la stigmatisation des quartiers ciblés, de l'exclusion territoriale consécutive au repli autarcique de ces quartiers, du renforcement du communautarisme via l'auto-organisation, du désinvestissement des pouvoirs publics au profit de l'associatif et du développement faible de l'emploi (CPDT, 2007).

De l'autre, trois prises de conscience majeures sont à l'origine d'un renouveau en matière de politique de la ville.

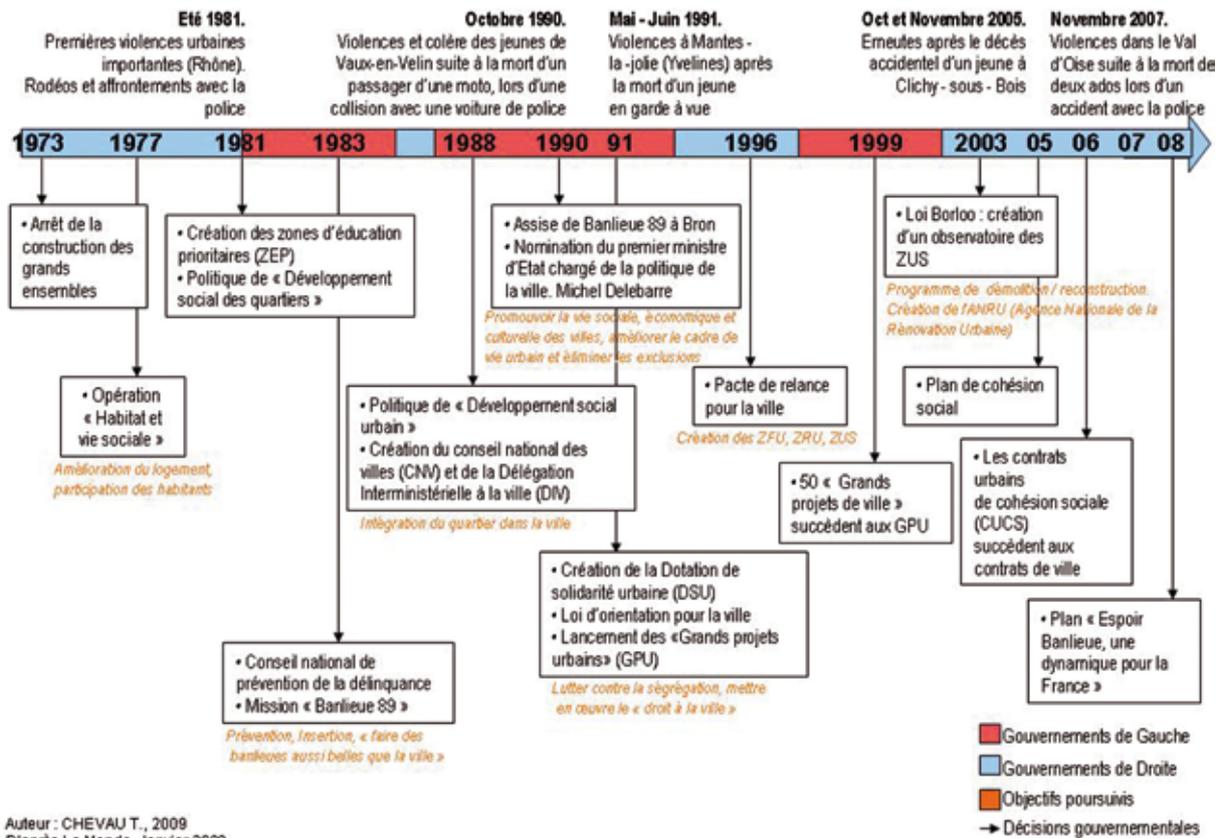
- Premièrement, les enjeux importants que représente le centre urbain pour l'avenir sont mis en évidence. La ville apparaît aux yeux de tous comme le lieu par excellence pour la mise en place d'une politique de développement durable. Elle permet la minimisation des temps de parcours (dans une optique de lutte contre la dépendance à l'automobile), des rencontres sociales, culturelles et économiques...
- Deuxièmement, la démarche change d'échelle et n'est plus orientée « quartier ». L'intégration des territoires en difficulté dans un environnement global est prônée. La politique de la ville se territorialise à l'échelle de l'agglomération. Les quartiers ciblés sont interconnectés à leurs voisins en guise d'ouverture.
- Troisièmement, une volonté de limiter les mesures spécifiquement destinées à certaines catégories de la population fait son apparition. La mise en place de politiques qui permettent des retombées durables sur la population est souhaitée. La création d'activités économiques et d'emplois devient alors l'objectif principal des politiques et est considérée comme un levier à tous les problèmes des quartiers urbains défavorisés.

Un nouveau modèle : l'exogène économique d'agglomération

En conséquence directe à ce double constat, il s'opère un remaniement du modèle politique de la ville. Le nouveau modèle qui est mis en place peut être qualifié d'économie d'agglomération. L'objectif est clair : réduire le chômage et les maux sociaux consécutifs en ramenant de l'emploi et donc de l'activité économique dans ou à proximité des quartiers en crise.

La création d'emplois se fait en parallèle à la rénovation urbaine au sens physique du terme. La structure urbaine est repensée. La dimension d'agglomération est prise en compte. La logique ne consiste plus uniquement à tout miser sur les ressources locales. Le modèle exogène prévaut. On se tourne vers les l'extérieur (entreprises, investisseurs, touristes...). L'objectif est de les attirer sur le territoire. L'attractivité territoriale devient dès lors un leitmotiv.

Une succession de plans pour répondre au malaise des banlieues



Le modèle social le plus critiqué est français : depuis le début des années 1980, la politique de la ville est un sujet houleux qui alimente le débat politique gauche/droite français. Depuis 1990, dix-neuf ministres et secrétaires d'état se sont transféré cette thématique délicate... Les émeutes de 2005 illustrent pour certains le malaise qui règne en banlieue et rappellent pour d'autres la faiblesse des programmes mis en place depuis 1981.

Pays différents, chronologies différentes

Le constat des limites du modèle social endogène ne s'opère pas au même moment au sein des pays et régions étudiés.

La position stratégique qu'occupent les villes en Angleterre (qui concentrent 90 % de la population, 91 % des outputs économiques et 89 % des emplois) est certainement à l'origine du caractère précoce de la réforme libérale de la politique de la ville anglaise (Urban Taskforce, 1999). L'Angleterre repense l'aide aux quartiers en difficultés dès le début des années quatre-vingts. Avec l'arrivée de Margaret Thatcher à la tête du Gouverne-

ment britannique en 1979, l'imposition de mécanismes de marché pour faire face à la crise industrielle gagne toutes les politiques sectorielles. Avec la mise en place de programmes économiques, la rénovation urbaine change de visage (MOLIN, 2003). Le Gouvernement met en place des structures paragonnementales et des équipes locales pour s'assurer que ses objectifs soient bien suivis par les autorités locales : les *Urban Development Corporation* (UDC) sont créés en 1980. Sortes de sociétés de promotion, elles ont en charge l'acquisition, le financement et l'aménagement du territoire. Entre 1985 et 1987 sont mises en place des *City Action Team*. Leur objectif principal est de stimuler l'investissement privé. Des *Enterprise zones* sont aménagées. Les socié-

tés qui s'y installent bénéficient d'avantages fiscaux et de péculs d'implantation (MOLIN, 2003). Parallèlement, le *Neighborhood Renewal fund* et d'autres dispositifs d'aide sociale sont toujours d'actualité.

En France, le revirement est plus tardif. Dès le début des années nonante, les politiques menées commencent à prendre en compte une dimension d'agglomération. En 1991, sont créés les GPU (Grand Projets Urbain). Ce dispositif permet de donner une dimension d'agglomération à la régénération urbaine. Le désenclavement des quartiers est repensé globalement. Suivent ensuite les GPV (Grands projets de villes). L'approche d'agglomération fait un grand pas en avant en 1999 avec la loi Chevènement et les EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale) qui offre notamment aux communautés de communes, aux communautés urbaines et aux communautés d'agglomérations de nouvelles compétences (levée d'impôts, création de Schémas de Cohérence Territoriale...). L'approche économique de la nouvelle politique de la ville française, plus tardive que la dimension d'agglomération, fait une apparition marquée en 1996 avec la mise en place de Zones Franches Urbaines (ZFU), dispositif qui prévoit entre autres l'exonération de charges pour les entreprises à condition que 30 % des travailleurs soient issus des Zones Urbaines Sensibles (ZUS)³.

Il faut attendre le début de ce siècle pour voir la Flandre s'orienter également et avec force dans un modèle économique exogène. Quatre piliers seront à l'origine d'un changement radical en matière de PDV (CPDT, 2008). Le premier est le *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* (RSV). Adopté en 1997, il donne aux villes flamandes une position importante en termes de structure spatiale (maillage de villes). En 2006, le *Stedenfond* (second pilier) prévoit une enveloppe annuelle de 110 millions d'euros parallèle au financement fédéral (PFGV) et redistribuée entre les villes, selon leur importance au sein du maillage prévu par le RSV. Le troisième pilier, le livre blanc pour la ville (2000), un document qui prône la ville et toutes ses fonctions, a permis d'orienter la nouvelle politique de la ville flamande (BOUDRY et al., 2004). Enfin, le quatrième pilier, les *stadvernieuwingprojecten* (2002) permettent des opportunités en termes d'appui du Gouvernement dans des projets de renouvellement urbain en partenariat avec le privé.

C'est plus tardivement que l'Union Européenne marque son adhésion au modèle exogène économique. En effet, les récents programmes JEREMIE (*Joint European Resources for Micro to Medium Enterprises*) et JESSICA (*Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas*) basés sur les fonds FEDER 2007-2013 s'inscrivent dans la stratégie de Lisbonne et objectivent les investissements, la croissance et l'emploi dans les régions urbaines. Ces deux programmes sont complémentaires. JEREMIE favorise l'accès au financement de PME et TPE. JESSICA, quant à lui, soutient des projets de réseaux d'infrastructures urbaines, de TIC ou d'efficacité énergétique dans les zones urbaines. L'approche d'agglomération n'est pas mise de côté puisque l'existence d'un document d'orientation intégré de type planifié (par exemple un plan de développement urbain d'agglomération) est une condition sine qua non pour pouvoir bénéficier du financement (www.ec.europa.eu/regional_policy).

Le modèle actuel

La nouvelle politique de la ville recherche un équilibre socioéconomique de l'agglomération tout en restant attentive aux quartiers les plus défavorisés. Dans sa démarche économique, l'attractivité territoriale est primordiale. Elle cherche à attirer d'une part les populations, si possible riches et en provenance de la périphérie, et d'autre part, les investisseurs et leurs financements.

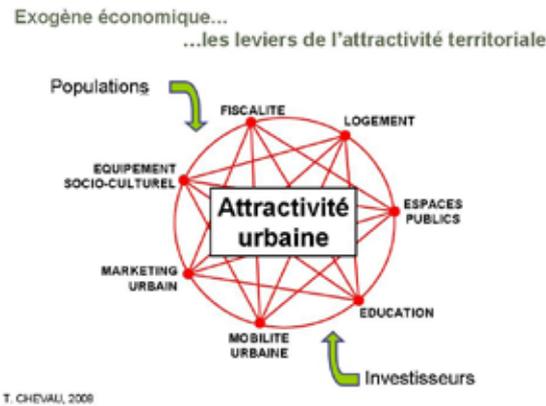
Une forme de mixité sociale est désormais recherchée ouvertement. La volonté de maintien à tout prix des habitants dans leur quartier disparaît au profit d'un souci de faciliter le relogement d'une partie d'entre eux ailleurs tout en accueillant de nouveaux.

Les leviers de l'attractivité territoriale

Comme décrit ci-dessus, le modèle exogène économique d'agglomération repose sur la notion d'attractivité territoriale. Sept matières peuvent jouer un rôle levier à ce sujet (figure 1). L'ensemble de ces leviers relèvent de compétences différentes. Leur articulation conjointe dans un mode opératoire global demande donc une grande capacité organisationnelle. La présence de ces leviers a été relevée dans chacune des régions analysées dans le cadre de l'expertise (CPDT, 2008).

³ Zone délimitée en 1996 via le Pacte de relance pour la ville

Figure 1 : Les leviers de l'attractivité territoriale



a. La fiscalité

La fiscalité constitue un premier levier. Par exemple, au sein des Zones Franches Urbaines en France ou d'*Enterprise Zones* en Angleterre, les entreprises, sous certaines conditions, bénéficient d'avantages fiscaux non négligeables. Grâce à ces dispositifs, les autorités comptent créer des emplois et permettre la réinscription économique et sociale de quartiers en difficultés dans la ville et la région.

b. Le logement

Certains dispositifs afférents au logement ont été observés. Par ces biais, ils espèrent engendrer le renforcement de la qualité de vie, du confort et du sentiment de sécurité : des valeurs importantes pour les populations. A l'instar de l'*Housing Market Renewal Pathfinder* anglais, des démarches de rénovation et de démolition-reconstruction peuvent contribuer à assainir l'image d'un quartier et permettre l'arrivée de nouveaux habitants dans un souci de mixité sociale et culturelle (figure 2). La question du maintien d'un parc suffisant de logements sociaux reste toutefois cruciale pour garantir l'accès de tous à un logement décent.



Figure 2 : le dispositif de l'*Housing Market Renewal Pathfinder* en image. Norfolk (Sheffield), la photo du dessus représente les logements avant démolition/reconstruction/privatisation, celles en-dessous après. Photos T. Chevall

c. Les espaces publics

La qualité des espaces publics participe à la qualité de vie au sein de la ville et à la valorisation de son image, notamment auprès des touristes et des investisseurs. Leur conception fait intervenir un nombre important de compétences et nécessite souvent l'avis des populations. A Sheffield, par exemple, le parcours gare - centre ville a été redessiné en un cheminement piéton composé d'une succession d'espaces publics permettant au visiteur (investisseur) d'admirer l'ensemble des grandes réalisations architecturales de ces dernières années (figure 3).



Figure 3 : Investir dans les espaces publics. Sheffield Gold Route, un sentier qui mène les investisseurs au cœur de la ville...
Photos T. Cheveau ■

d. Le marketing urbain

Dans chacune des villes visitées, l'amélioration de l'image de marque constitue un défi important. L'objectif est de donner une image positive de la ville à ses habitants, mais également aux visiteurs, aux investisseurs et aux

consommateurs. Comme observé en Flandre (figure 4) et en Angleterre, améliorer l'image d'une ville passe le plus souvent par le visuel, c'est-à-dire par la rénovation physique, et par l'information (sites internet, brochures, guides...).

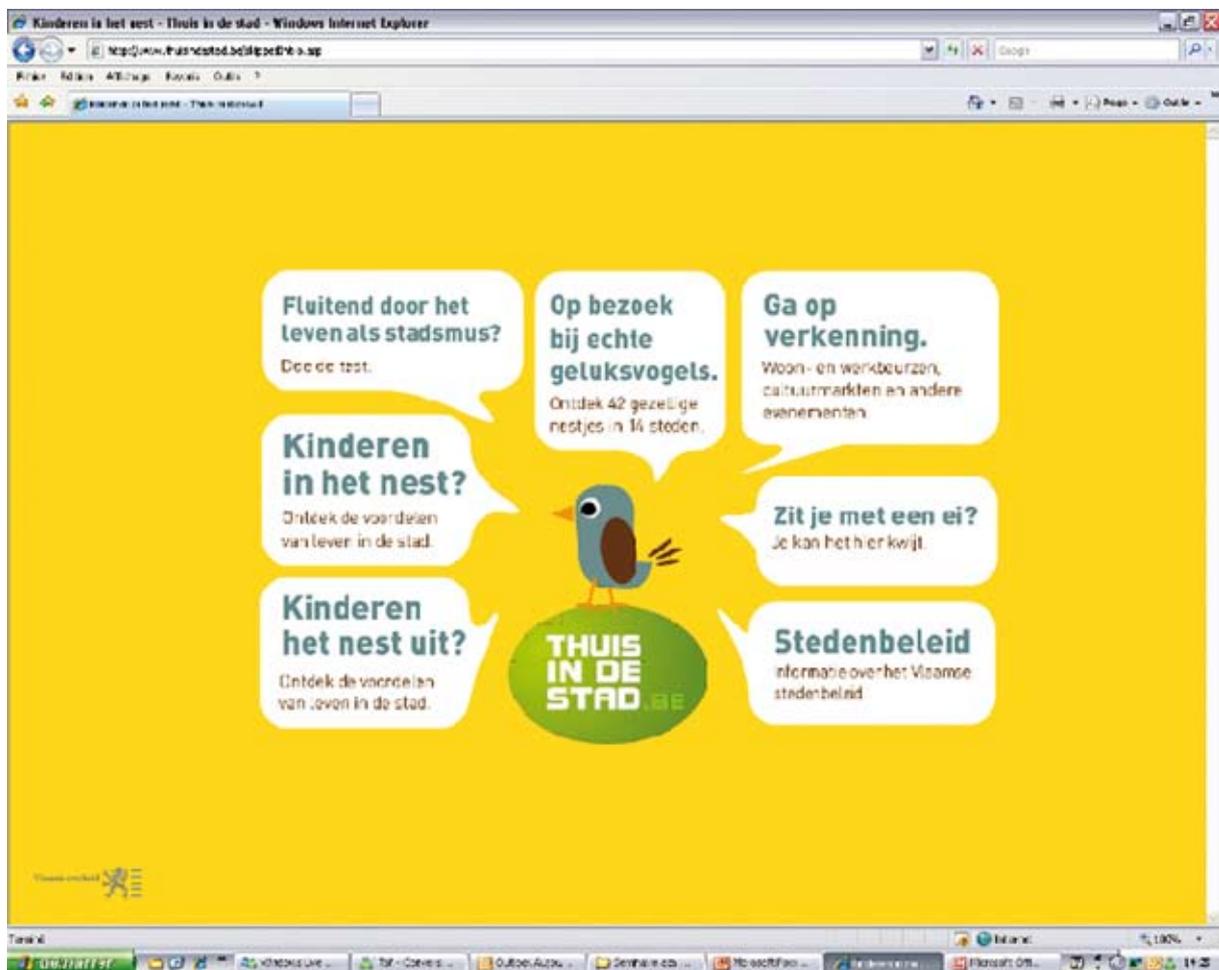


Figure 4 : Informer pour promouvoir la ville. Site internet www.thuisindestad.be, une manière d'informer la population sur ce qui se fait en matière de politique de la ville, mais également une manière de promouvoir la vie en ville sous toutes ses facettes.

e. Les équipements socio-culturels

La création de grands équipements sportifs, de salles de spectacles, de foires, d'expositions en tous genres peut concourir à attirer l'attention et à modifier l'image de marque d'une ville. En outre, la valorisation des richesses culturelles peut également constituer un atout précieux.

*Investir dans les grands équipements. Meadowhall, un centre commercial gigantesque en périphérie de Sheffield. Les grands équipements peuvent également être de nature commerciale... Si attractif qu'il crée du tort aux commerces du centre-ville...
Photo : Gregory Deryckère*



f. La mobilité urbaine

La gestion de la mobilité semble être un élément capital dans les choix opérés. Vraisemblablement, une mobilité intelligente se doit d'offrir une qualité optimale à la nature des déplacements intra-urbains (rapidité, couverture et fréquence importante des transports en commun, valorisation des modes lents, mise à disposition du citoyen de moyens de transports non polluants...) et



Aménagement lent des berges de l'Escaut à Gand
Photo : T. Cheveau

g. L'éducation

Nous avons également pu observer qu'une politique de l'emploi pour tous est souvent accompagnée d'un renforcement des politiques d'éducation et d'une objectivation de l'amélioration du niveau de qualification des populations. Plus généralement, il s'agit d'intervenir en amont sur le système éducatif afin d'éviter les effets d'accentuation des discriminations territoriales en luttant contre la ségrégation scolaire.

Le modèle exogène économique d'agglomération, synonyme de dualité ?

L'absence de recul ne permet pas de conclure à l'efficacité du modèle exogène économique de la politique de la ville. Néanmoins, notre expertise nous laisse penser qu'une PDV efficace nécessite une coordination minutieuse de tous les leviers précités.

Des observations menées sur le terrain suggèrent quel-

extra-urbains (le visiteur de passage, l'investisseur et le travailleur-navetteur doivent trouver leur compte au sein du compromis coût - vitesse - confort). Dans les trois centres visités dans le cadre de l'expertise (Sheffield, Gand, Valenciennes), nous avons pu remarquer l'implantation d'un réseau de transport en commun performant durable (tramway) et une valorisation importante des modes lents (marche et vélo) en centre - ville.



Valencienne propose un réseau de transport en commun performant durable (tramway) et une valorisation importante des modes lents (marche et vélo) en centre - ville.
Photo : T. Cheveau

ques mises en garde quant aux biais qui peuvent être induits par certains dispositifs. Au-delà des dérives de la gentrification qui pourraient être observées, lorsque les choix opérés par les autorités favorisent prioritairement tel ou tel dispositif-levier économique, certains dysfonctionnements peuvent conduire à des phénomènes de dualisation sociale. Des groupes de populations socio-économiquement opposés peuvent émerger et engendrer une société civile à deux vitesses.

Différents exemples de terrain illustrent ces propos. En Angleterre, le « tout à l'emploi » prôné par le Gouvernement a certes permis la création de nombreux emplois, mais parfois de piètre qualité. La précarité gagne alors les ménages-travailleurs tant la rémunération ne répond pas au défi économique des familles. En Angleterre toujours, les mécanismes de rénovation du logement social par démolition-reconstruction-privatisation contribuent à l'augmentation des niveaux d'enchère des logements. Ce dispositif qui cherche à revaloriser l'économie

d'outre-Manche, basée sur l'immobilier, engendre des mouvements de populations importants. Les habitants précarisés de quartiers en rénovation se voient obligés, pour raison économique, de migrer toujours plus loin vers la périphérie à la recherche d'un loyer abordable. Un dernier constat, plus généraliste, concerne l'articulation du volet rénovation physique et du travail social. Il est inutile d'agir sur le bâti des quartiers les plus déshérités si l'on ne travaille pas en parallèle le volet social. A Paris, dans le quartier de Belleville, des rues entières ont fait l'objet d'une rénovation, sans aucune concertation, ni avec les habitants, ni avec travailleurs sociaux de terrain. Au final, tout est à recommencer tant les dégradations subies sur le bâti rénové est important. Peut-être faut-il y voir l'expression du malaise de la population...



Conclusion

Le modèle économique actuel qui s'est graduellement mis en place en matière de politique de la ville peut être perçu comme une conséquence à la montée en puissance des impératifs de marché occidentaux. Toutefois, au regard de certaines observations, notamment anglaises puisque plus anciennes, il est légitime de se demander si la raison économique ne va finalement pas l'emporter sur la raison sociale, pourtant l'essence même de la politique de la ville.

Cette tâche délicate qui consiste à concilier les volets économique et social en vue d'appréhender et de résoudre les problèmes présents dans les quartiers défavorisés des grandes villes est un réel défi pour la Wallonie. L'absence d'une PDV à proprement parler en Wallonie à l'heure actuelle peut être perçue comme une réelle opportunité pour mettre en place un modèle wallon innovant et efficace qui saura allier le retour des activités économiques en centre urbain, la rénovation physique du territoire et l'aide aux personnes les plus défavorisées.

Belleville, une rue rénovée sans concertation avec les habitants. Photo : T. Cheveau

Quelques références bibliographiques

BOUDRY L., CABUS P., CORIJN E., DE RYNCK F., KESTELOOT C., LOECKX A., *Livre blanc, Le siècle de la ville, de la république urbaine et de la ville trame*, Ministère de la communauté flamande, 2004 (version française).

CPDT, subvention 2007-2008, Note de recherche 4, *Analyse croisée de la politique de la ville en France, au Royaume-Uni et en Flandre* (<http://cpdt.wallonie.be>)

DONZELOT J., MEVEL C., *La politique de la ville, une comparaison entre les USA et la France*, in 2001 PLUS, veille internationale, n°56, 2001.

FRANCKE T., STRAUSS W., REIMANN B., BECKMANN K., *Le développement urbain intégré, condition indispensable à la durabilité des villes européennes*, étude réalisée pour l'Office fédéral de la construction et de l'aménagement du territoire, IAU, 2007.

MOLIN A., *Etude de la politique de la ville en Grande Bretagne et plus particulièrement en Angleterre*, Délégation Interministérielle à la Ville, 2003

URBAN TASKFORCE, *Towards an urban renaissance*. Final Report of the urban taskforce chaired by Lord Rogers of Riverside, 1999

anru.fr, agence nationale française de la rénovation urbaine

ec.europa.eu/regional_policy, pour tout savoir sur les politiques régionales européennes.

thisindestad.be, site officiel de la politique de la ville flamande.