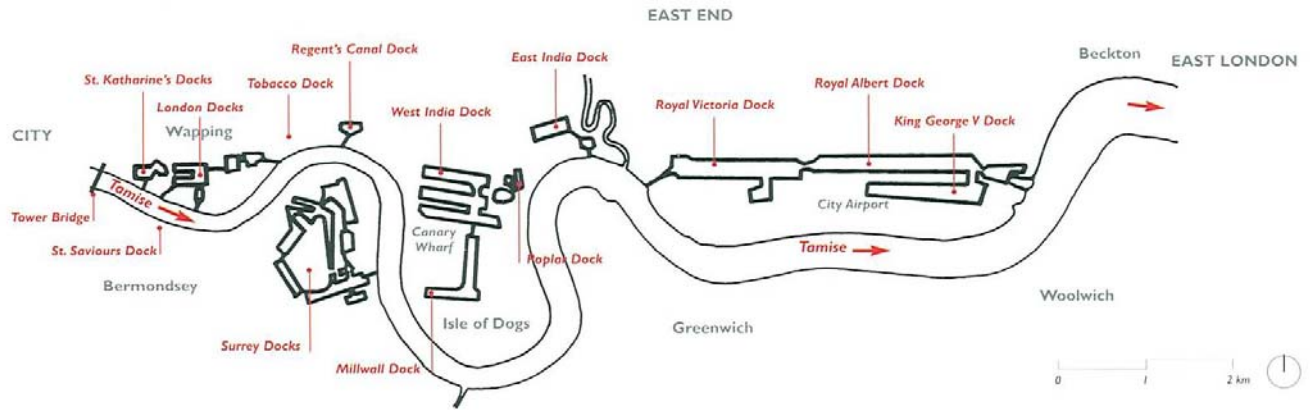


Les Docklands de LONDRES



Dans les années 1980, les Docklands, immense zone désaffectée aux portes de la City de Londres, deviennent le plus grand chantier de régénération urbaine d'Europe. 2200 hectares sur les bords de la Tamise font ainsi l'objet d'une politique particulière rompant avec les options d'étalement urbain organisé jusqu'alors.

Contexte :

Depuis le XIX^{ème} siècle, le port de Londres, avec son système de docks ou bassins à flots creusés dans les berges de la Tamise, vivait avec l'ensemble des quartiers industriels et populaires de l'East End

Après les destructions de la seconde guerre mondiale, cet espace avait été reconstruit sous forme de grands immeubles locatifs d'inspiration corbuséenne, peu conformes aux souhaits des habitants.

S'ajoutant à la désindustrialisation, la délocalisation des activités maritimes, commencée en 1968, se propagea d'Est en Ouest. Elle s'acheva en 1981 avec la fermeture des Royals Docks et provoqua un véritable traumatisme social qui entraîna l'exode d'une partie de la population. Le résultat fut le délaissement plus ou moins total et le passage à l'état de friches d'un corridor mesurant plus de douze kilomètres. Sur ce territoire, quelques 180 hectares étaient des surfaces aquatiques, des canaux et des docks extrêmement pollués. On y trouvait aussi de nombreux équipements obsolètes et de très nombreux entrepôts encore solides mais devenus inutiles.

Le nombre d'habitants était descendu à 31 000 et celui des emplois à 27 000, pour ¼ occupés par des résidents.

Quant à l'image négative des lieux, elle dissuadait les investissements.

Les premières initiatives d'aménagement :

Les premières tentatives de régénération furent initiées par les collectivités locales, elles concernaient la réintroduction d'activités industrielles, mais leurs actions se révélèrent vite irréalistes. En 1976, le Greater London Council, responsable à l'époque de l'aménagement de toute l'agglomération londonienne, élaborait toute une série de scénarios de reconversion dans le cadre d'un « strategic plan ». Mais, l'Etat déjà engagé financièrement dans la revitalisation des vieilles régions industrielles du Nord de l'Angleterre, ne fut pas d'un grand soutien et il ne s'ensuivit que des réalisations minimales.

Ce n'est qu'en 1981, avec le gouvernement de Margaret Thatcher, que fut mis en place un établissement public d'aménagement -la London Docklands Development Corporation- (LDDC) ancré dans une politique destinée à régénérer tous les territoires urbains en voie de délaissement.

Les acteurs :



Canary Wharf en 1970 (ci-dessus) et en 2000 après réhabilitation (ci-dessous)



La London Docklands Development Corporation s'est vu attribuer une importante dotation étatique qui devait servir pour les Docklands à réintégrer les 2 200 hectares en désuétude. Or, 700 d'entre eux étaient initialement privés, il fallait donc d'abord les acquérir et ensuite les viabiliser.

Les orientations de la LDDC consistèrent à imposer l'abandon total de toute activité maritime ou associée et à instaurer une mixité fonctionnelle aussi diverse que possible.

Mais la finalité fondamentale de l'entreprise était de réintroduire sur ces espaces abandonnés les mécanismes et les dynamiques propres à tout marché urbain, tant fonciers qu'immobiliers et de rendre les Docklands de nouveau attractifs par les investissements privés et par l'effet de levier que devait susciter les investissements publics. Il n'y eut aucun plan directeur et aucune prescription ne régula la hauteur des constructions ou l'affectation des terrains.

Les principes d'aménagement :

- Maintien de la plupart des surfaces aquatiques
- Dépollution des bassins, consolidation des berges et création d'agréables espaces esthétiques et de loisirs
- Adjonction d'une composante végétale jusqu'alors inexistante
- Conservation et valorisation de tous les éléments d'une archéologie industrialo-portuaire (bitte d'amarrage, passerelles, grues, ponts...)
- Réhabilitation, réadaptation pour de nouveaux usages des entrepôts, construits durant le XIX^{ème} siècle
- Création de nouvelles dessertes de transports : recomposition du réseau viaire, création d'une ligne de métro légère, implantation d'un aéroport pour moyen-porteurs, liaison par bateaux-bus avec le centre de Londres.
- Affectation multifonctionnelle : construction de 20 000 nouveaux logements, création de 70 000 emplois



« Façadisme » pour la réhabilitation en immeubles de bureaux

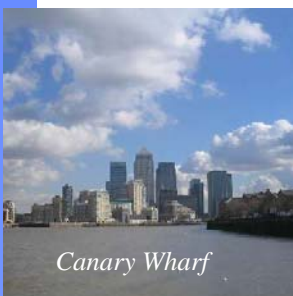


Réhabilitation des Royal Docks. La hauteur du bâti est volontairement limitée



La station Southwark sur la Jubilee Line. MacCormac Jamieson Prichard architectes

Les réalisations :



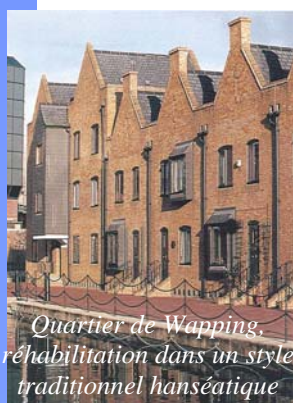
Canary Wharf

La grande dimension du territoire régénéré et les différents choix opérés par les promoteurs ont amené à une grande différenciation entre quartiers, nous pouvons en citer quelques uns en présentant brièvement leurs spécificités :

Quartier d'Isle of Dogs : Ce quartier abrite la zone d'entreprises, le téléport et de nombreuses entreprises de presse. C'est également dans ce quartier qu'a été édifié le complexe de bureaux de Canary Wharf : sur 29 hectares des architectes comme Pelli, Foster, Skidmore ont participé à l'édification de plus de un million de mètres carrés de bureaux, incluant une tour de cinquante niveaux, abritant de nombreux sièges sociaux internationaux.

Quartier de Wapping, rive Nord, mêle logements et activités. Des bâtiments de faibles hauteurs sont souvent organisés en relation avec le plan d'eau, selon le mode et le style flamand. On remarque notamment les St.Katharine Docks et Tobacco Docks, agrémentés de vieux matériels maritimes.

Sur la berge Sud, le St Saviours Docks se voit doter d'une vaste opération de réhabilitation immobilière et du musée du Design.



Quartier de Wapping, réhabilitation dans un style traditionnel hanséatique



West Silverstown Urban Village



City airport

Ce quartier participe au tourisme urbain et donne aux lieux une certaine animation.

Le secteur des Royal Docks accueille le chantier d'un « urban village », banc d'essai de la mise en pratique en milieu urbain des principes du développement durable.

Les trois grands bassins royaux ont été transformés en aéroport (City airport), avec des liaisons vers Amsterdam, Francfort, Bruxelles, Paris, un équipement bien utile pour les hommes d'affaires de la City. Les bassins plus en amont et plus petits ont été convertis en ensembles résidentiels de luxe, avec marina.

Bilan :

Les points positifs concernent la réhabilitation de 8 000 logements sociaux et la restructuration très élaborée des anciens bâtiments de stockage ou de marchandises. On reconnaît aussi l'effort mis en œuvre pour mêler l'ancien et le neuf.

Un actif marché foncier a pu aussi réapparaître. La LDDC a ainsi revendu quatre fois plus chers les terrains qu'elle avait achetés à partir de 1981 aux promoteurs. L'effet de levier aura donc bien fonctionné.

Mais plusieurs critiques visent aussi cette opération de régénération : on dénoncera ainsi l'excessive flexibilité accordée aux promoteurs immobiliers et l'abandon du principe d'un zonage territorial. Les critiques portent aussi sur la composition urbaine des nouveaux quartiers et sur le total désintérêt des différents maîtres d'ouvrage pour la qualité esthétique des paysages produits. Enfin on regrettera le non-respect du principe des « planning obligations » qui oblige tout promoteur à participer aux infrastructures.

L'animation des quartiers s'avère aussi décevante, hormis celle du grand centre commercial de Surrey Quays et de quelques lieux touristiques le week-end. Sur le plan social, on observe une dynamique de « gentrification » du territoire : l'opération des Docklands s'est en effet traduite par un profond mouvement de renouvellement de population, avec l'arrivée de nouveaux résidents « les cols blancs » alors que les populations locales ont souvent dû abandonner, avec les aides indirectes de la LCCD, un univers qui leur devenait étranger.