



## L'opération de régénération des Docklands : entre patrimonialisation et invention d'un nouveau paysage urbain

*The operation of regeneration of the Docklands: between heritage and creation of a new townscape*

*Die Regenerierung des Docklands : zwischen Patrimonialisierung und Entwicklung einer neuen Stadtlandschaft*

**Perrine Michon**

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rge/1104>

DOI : 10.4000/rge.1104

ISSN : 2108-6478

### Éditeur

Association des géographes de l'Est

### Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2008

ISSN : 0035-3213

### Référence électronique

Perrine Michon, « L'opération de régénération des Docklands : entre patrimonialisation et invention d'un nouveau paysage urbain », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 48 / 1-2 | 2008, mis en ligne le 09 octobre 2011, consulté le 10 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rge/1104> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rge.1104>

---

Ce document a été généré automatiquement le 10 décembre 2020.

Tous droits réservés

---

# L'opération de régénération des Docklands : entre patrimonialisation et invention d'un nouveau paysage urbain

*The operation of regeneration of the Docklands: between heritage and creation of a new townscape*

*Die Regenerierung des Docklands : zwischen Patrimonialisierung und Entwicklung einer neuen Stadtlandschaft*

Perrine Michon

---

## Introduction

- 1 L'opération de régénération urbaine entreprise au début des années 1980 par le gouvernement de Margaret Thatcher, sur une emprise équivalente au cinquième de Paris, a transformé l'ancien port de Londres en un nouveau quartier, qui abrite le troisième centre d'affaires de la capitale, où plus de 63 000 personnes viennent travailler quotidiennement et où 80 000 personnes ont élu résidence. Ce passage des docks aux Docklands fait de Londres l'une des principales places financières du monde après avoir été le premier port du commerce mondial au XIX<sup>e</sup> siècle (Sassen, 1996). Des gratte-ciels et des logements de standing se sont substitués aux docks et aux entrepôts où, pendant un siècle et demi, des caisses de cigares et de tabac, des cargaisons de bananes et de thé, des ballots de laine et des sacs de blé ont été déchargés et entreposés. Un paysage de *downtown*, inconnu jusque là dans la capitale britannique, émerge aujourd'hui dans l'horizon londonien, tandis que des logements, neufs ou réhabilités dans les anciens entrepôts, ont inversé le sens historique de croissance de l'agglomération et remis en cause l'ancienne dichotomie de sa structure socio-spatiale, en engendrant un phénomène de *gentrification* dans l'est londonien (Hamnett, 2003).

- 2 Comment s'est opérée cette reconversion ? Quelle place a-t-on accordé à la préservation de l'héritage portuaire et industriel à une époque où cette zone limitrophe de la City était devenue totalement « *off the map* » ? Quels ont été les principes urbanistiques qui ont conduit cette vaste opération de régénération urbaine et quel type de paysage urbain a-t-elle engendré ?
- 3 Il s'agira de voir en quoi le réaménagement des Docklands a constitué une rupture majeure dans la manière de faire la ville. Si cette opération a contribué à sauvegarder une partie du patrimoine architectural et paysager des anciens docks de Londres et conduit à des actions de réhabilitation qui ont concouru à la mutation de la structure sociodémographique de ces quartiers, les acteurs en charge de la reconversion de cette zone se sont aussi inspirés d'autres modèles pour construire ce quartier et en vendre une nouvelle image. Les modèles new-yorkais et haussmannien ont ainsi été des références explicites pour les aménageurs, notamment à Canary Wharf, où la figure de l'espace public a été utilisée pour concourir au renouveau de ce quartier. Toutefois, ces références n'ont pas été importées dans leur globalité mais davantage sur le mode, propre à l'urbanisme postmoderne, de la citation ou de la référence. Il en résulte au final un paysage et une urbanité radicalement différents de ceux des modèles évoqués.

## I. La reconversion des Docklands : entre patrimonialisation et renouveau postmoderne

- 4 Si quelques éléments symboliques de l'ancienne zone portuaire ont été conservés et réhabilités, cette opération de régénération urbaine a surtout fait émerger un nouveau type de paysage dans l'horizon londonien en ayant recours au « *high rise* », peu prisé jusque là dans la culture urbanistique et architecturale anglaise, et fait apparaître un paysage de gratte-ciels tout en s'accompagnant de références explicites et revendiquées à l'urbanisme haussmannien.

### A. Les Conservation areas et la réhabilitation des entrepôts

- 5 Dans les années 1970, la régénération des Docklands est impulsée pour des raisons sociales et économiques et les préoccupations d'ordre patrimonial sont peu présentes. De nombreux entrepôts sont détruits, les bassins comblés et rien n'est fait pour sauvegarder les traces de l'ancienne activité portuaire et la mémoire des gens qui y ont vécu et travaillé. Au début des années 1980, les responsables de la *London Docklands Development Corporation*<sup>1</sup>, instance créée par le nouveau gouvernement de M. Thatcher pour conduire la reconversion de la zone, prennent progressivement conscience de l'intérêt architectural de certains bâtiments et du potentiel patrimonial que représente cet ensemble de docks et d'entrepôts. Ils cherchent alors à concilier préservation du patrimoine et développement économique du site. De nombreux bâtiments sont ajoutés à la liste des *Buildings of Architectural and Historic Interest* et 17 zones sont désignées comme des *conservation areas* (dont 6 sont classées comme étant d'intérêt national). De même, les aménageurs recrutés par la LDDC attirent l'attention sur les aménités visuelles et récréatives que représentent les bords des bassins et de la Tamise qui distinguent les Docklands des autres quartiers de Londres et leur confèrent une spécificité intéressante à valoriser. Ils apparaissent comme des éléments à sauvegarder et à promouvoir. La LDDC initie alors une politique d'arrêt du comblement des bassins

et se met à considérer les éléments aquatiques comme des éléments à part entière de la régénération des Docklands, tandis que les bords de la Tamise doivent être intégrés dans le tracé du Thames Path.

- 6 Cette politique de conservation du patrimoine industriel et portuaire va conduire à la transformation de nombreux entrepôts en lofts et appartement de standing, notamment les entrepôts de la *West India Company*, désignés comme des « cathédrales industrielles » (Hamnett, 2003). C'est également dans un de ces entrepôts que va être abrité le musée des Docklands qui cherche à témoigner de ce que fut la vie des docks à l'époque où y étaient stockés du sucre, du café, du rhume ou des épices en provenance des Indes et où Londres était le premier port du commerce mondial.

## B. L'importation de références extérieures

- 7 Toutefois, la reconversion des Docklands passe aussi par la construction *ex nihilo* d'un nouveau quartier, en particulier d'un quartier d'affaires, Canary Wharf, à l'emplacement des entrepôts de la *West India Company*, sur ce site où au début du XIX<sup>e</sup> siècle, 125 000t de sucre transitaient chaque année (Foster, 1999). En 1982, au nord du méandre de la Tamise baptisé l'Île aux chiens, 195 ha de terres et de bassins à l'abandon sont décrétés zone franche pour 10 ans au sein de ce qui est appelé l'*entreprise zone*. Les aménageurs y sont dégagés de toute contrainte en matière d'urbanisme et bénéficient d'exemptions fiscales (Coupland, 1992). La stratégie de la LDDC est de répondre au mieux et au plus vite aux besoins des acteurs privés, en les libérant notamment des contraintes réglementaires ayant trait à la forme architecturale ou à l'affectation des sols (Bentley, 1997). Aucun plan d'ensemble n'est donc élaboré pour conduire la reconversion de cette zone. Les formes qui émergent dans les Docklands sont totalement libres et résultent d'opportunités saisies et de négociations avec le plus offrant. Le directeur de la LDDC, Reg Ward, expose à l'époque clairement ses méthodes : *"We have no land use plan or grand design; our plans are essentially marketing images"*<sup>2</sup>. C'est dans ce contexte de dérégulation urbanistique que s'inscrit le projet des promoteurs canadiens, *Olympia and York*<sup>3</sup>, dont le gratte-ciel principal, la *Canada Tower*, avec son toit pyramidal, va devenir la métonymie de ce nouveau quartier d'affaires. Le 17 juillet 1987 la LDDC et les promoteurs canadiens signent le *Master Building Agreement* qui prévoit la réalisation de plus d'un million de mètres carrés de bureaux et de commerces sur un ensemble de 29 ha au nord de l'Île aux Chiens.

### 1. « Wall Street on water »

- 8 Contrairement au style architectural dominant dans la culture anglaise, les formes qui émergent à Canary Wharf sont des tours relativement élevées (Edwards, 1992). La référence au modèle nord-américain, et plus particulièrement new-yorkais, est revendiquée officiellement et fréquemment mise en avant, pour asseoir le dynamisme du site et construire l'image de ce nouveau quartier d'affaires. La *Canada Tower*, avec ses 50 étages et ses 272 m de haut est le *building* le plus élevé d'Angleterre et le deuxième d'Europe (après le *Messe Turm Office development* de Francfort). Ce record est systématiquement mentionné dans les publications du *Canary Wharf Group*. De même, les plaquettes de promotion oublient rarement de rappeler que ce *building* a été construit par Cesar Pelli, auteur du *World Trade Center* à New-York. Cette tour est devenue l'élément emblématique de la renaissance de cette ancienne zone portuaire à

l'abandon durant toutes les années 1970. Inscrite dans la perspective protégée de Greenwich, elle incarne le renouveau de l'East End londonien. Mais ce marqueur symbolique de Canary Wharf ne constitue pas une exception. Il est entouré d'un ensemble de gratte-ciels élevés dont les deux principaux sont la tour de *Citygroup* et l'immeuble occupé par *HSBC*. A elles trois, elles forment un trio de tours de plusieurs dizaines d'étages sur un périmètre très restreint.

- 9 Les références à Manhattan abondent également dans les discours. La comparaison avec la métropole américaine a été très tôt utilisée par la *LDDC* pour vendre le site et lui conférer une image de modernité. Ainsi, dans les campagnes publicitaires des années 1980 destinées à attirer des entreprises sur le site, la *LDDC* présentait cette opération d'immobilier de bureaux comme l'équivalent d'un Manhattan sur l'eau et la désignait comme *a Wall Street on water*. Plus récemment, en 2004, la campagne de promotion de l'hôtel Marriott, situé au *1 West India Quay*, a été organisée autour du style de vie *Manhattan like* en exposant une série de pommes qui déclinaient les différentes commodités proposées par ce nouveau gratte-ciel et permettaient de justifier la comparaison avec la *Big Apple*.

## 2. Les public open spaces de Canary Wharf

- 10 Le réaménagement de l'ancien site portuaire sur lequel se déploie Canary Wharf a été conçu par un cabinet d'architectes américains, *Skidmore, Owings and Merrill*. Ceux-ci se sont inspirés de manière explicite des principes de l'urbanisme haussmannien. Dans les plaquettes de présentation et les commentaires des maquettes du projet, la référence à l'urbanisme parisien de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle est clairement affichée, notamment pour justifier les partis-pris d'aménagement des espaces extérieurs. Sur les 86 acres qui composent le site, 17 sont constitués de *landscaped open spaces*. Quatre espaces sont plus particulièrement qualifiés de *public open spaces* : 3 sont d'ordre minéral et prennent la forme de place (Cabot Square, Canada Square Park et Columbus Courtyard) et l'un est d'ordre végétal (Jubilee Park). Chacun de ces *public open space* cherche à imiter l'ordonnancement des boulevards parisiens inventés au XIX<sup>e</sup> siècle par Haussmann. Des plantations d'alignement et le recours au mobilier urbain utilisé pour redoubler l'alignement des arbres selon les principes d'Alphand, servent à structurer et orner la rue. Ce mimétisme de l'urbanisme haussmannien s'exprime jusque dans les plus infimes détails : même les grilles d'arbre ressemblent à s'y méprendre à celles d'un boulevard parisien.

Photo 1 : Grille d'arbre à Canary Wharf



## II. L'invention d'un nouveau paysage urbain

- 11 On a donc une double logique qui se juxtapose à Canary Wharf : la logique verticale des gratte-ciels et la logique horizontale des espaces non bâtis. Toutefois aucune de ces deux logiques n'a été importée dans la globalité de son contexte technico-symbolique (Berque, 2000). Dans un cas comme dans l'autre, les emprunts se sont limités à un aspect du système de référence, condamnant par là la possibilité de reproduire l'urbanité globale des lieux originels. La logique horizontale qui cherche à reproduire l'urbanité des boulevards ou des avenues du Paris haussmannien ne s'inspire de ce modèle que de manière rhétorique et formelle. Ce sont les détails des espaces publics haussmanniens qui sont copiés et imités mais ni les places ni les avenues ne jouent dans la géographie de Canary Wharf le rôle des grandes percées haussmanniennes. De même, seule l'architecture de gratte-ciels a été importée de New-York. La grille d'espaces publics qui s'impose aux volumes bâtis pour structurer et ordonner le tissu urbain, n'a pas été reprise. Le principe du gratte-ciel est reproduit à l'unité, pour offrir aux entreprises des bureaux adaptés aux technologies modernes, mais ce n'est en aucun cas l'urbanisme new-yorkais dans sa globalité qui est importé.
- 12 Cette reproduction partielle d'un modèle urbanistique limité à certains de ses codes les plus emblématiques contribue à modifier le rôle des espaces publics dans l'organisation et la structuration de ce quartier et participe à l'invention d'un nouveau paysage urbain dans lequel les espaces ouverts au public mais privés sur le plan foncier ne jouent pas le rôle qui est le leur dans la ville où les espaces publics sont conçus et gérés par la puissance publique.

## A. La logique de l'objet

- 13 Le paradoxe urbanistique des Docklands, et notamment du quartier d'affaires de Canary Wharf, est de faire des espaces publics (*public open spaces*) un objet géographique majeur, sur lequel se fondent une partie de l'image de ce nouveau morceau de ville, alors même qu'il s'agit d'enceintes privées. Leur statut privé est matérialisé dans le paysage urbain par un certain nombre de signes tangibles qui en limitent plus ou moins l'accès. Des barrières et des postes de contrôle occupés par les hommes de la sécurité privée de chaque site filtrent physiquement le passage des voitures ou des piétons, tandis que symboliquement des panneaux situés à l'entrée de la zone indiquent dans quelle enceinte on pénètre (Canary Wharf, Harbour Exchange, South Quay Plaza, etc.).
- 14 Dans tous ces ensembles, un grand soin a été apporté à l'aménagement des espaces extérieurs. Les matériaux utilisés sont toujours de grande qualité, le mobilier urbain soigné, des fontaines et des luminaires qualifient fortement ces espaces, de jour comme de nuit, tandis que des sculptures participent à leur ornementation et cherchent à leur conférer une forte valeur esthétique. D'une manière générale, une signalétique spécifique est mise en place dans les limites de chaque opération pour recréer le paysage de la rue.
- 15 Toutefois, malgré le soin apporté au traitement de ces espaces extérieurs, l'aménagement de ce nouveau quartier repose sur des schèmes urbanistiques radicalement opposés à ceux qui forgent le soubassement de la ville construite à partir de la figure de l'espace public. La logique de production urbaine y a été inversée : l'espace public n'est plus l'élément structurant à partir duquel s'ordonnent les constructions bâties, ce n'est plus le squelette de la ville. C'est le plein des volumes bâtis qui prime, et imprime sa marque dans le paysage et non l'espace public. On est dans le règne de l'objet et non pas du creux, dans celui du plein et non pas du vide, dans celui du volume architectural et non pas de l'espace public. Le paysage urbain est structuré par ce que l'on peut appeler la « logique de l'objet » (Michon, 2006) : au lieu d'être au creux d'un espace bordé par des constructions qui participent à en délimiter le contour, le passant est à côté d'imposants buildings, au pied d'une tour, derrière un bâtiment, mais toujours à la périphérie d'objets qui n'entretiennent pas de lien morphologique avec l'espace non bâti qui les environne. Les points de repère de Canary Wharf sont des volumes non des vides : ni l'eau des bassins ni les espaces publics minéraux ne constituent des points de repère réels ou mentaux dans la géographie des lieux.
- 16 Aucune des places de Canary Wharf ne joue le rôle de polarisation et redistribution des flux qui est le leur dans un tissu urbain conçu à partir du schème de l'espace public (Bertrand, 1983). Canada Square Parkest un vaste tapis vert étalé au pied du plus haut building d'Angleterre, Cabot Square est son pendant minéral, tandis que Columbus Courtyard est une cour de récréation luxueuse à l'écart des cheminements. De même les rues et les avenues de Canary Wharf, pourtant soignées, sont dépourvues de tout rôle morphologique. De dimensions modestes, elles ne sont pas reliées les unes aux autres et interconnectées dans un système continu et hiérarchisé. Ces artères ne sont pas les maillons d'un ensemble systémique mais fonctionnent en vase clos. West India avenue qui se veut l'entrée principale du site, située dans l'axe de la *Canada Tower*, bute plus qu'elle ne débouche sur Cabot Square, tandis que les deux artères parallèles qui encadrent la *Main Tower* (la North et South Colonnade) tournent sur elles-mêmes et ne

mènent nulle part. Enfin le Jubilee Park est davantage la porte d'entrée végétale du centre commercial auquel il mène qu'un jardin public. Ces *public open spaces* ne sont que des éléments de décor dont la fonction est de mettre en scène les immeubles qui les dominent et non les maillons d'un ensemble systémique servant à relier un point à un autre. Ce sont des objets esthétiques mais nullement les éléments d'un système hiérarchisé servant à structurer le tissu urbain (Bertrand, 1983). Fondamentalement, le schème morphologique utilisé pour construire la ville a changé.

- 17 La prééminence de cette logique de l'objet par rapport au schème de l'espace public peut se lire dans les explications du guide sur l'architecture publié par le *Canary Wharf Group* qui justifie les principes architecturaux utilisés :
- « Canary Wharf is an extremely cohesive estate with each building interacting with its neighbours. »
- 18 Il précise à propos du trio de tours constituée par la *Canary Wharf Tower*, la tour *Citygroup* et la tour *HSBC* :
- « The Citigroup tower was made crystalline and transparent in order to contrast with One Canada Square and create a dialogue between the two. The "trio" of towers reinforces the east/west longitudinal axis of the Canary Wharf master plan and constitutes the iconic image as the centrepieces of the development. »
- 19 Le dialogue se fait de volume bâti à volume bâti et non pas entre l'immeuble et la rue (Loyer, 1994) : les bâtiments sont dessinés et conçus les uns en fonction des autres.

## B. L'absence de lieu de sociabilité

- 20 Cette absence de rôle dans la morphologie des lieux a des incidences sur la fréquentation. N'étant pas les maillons morphologiques du tissu urbain, les *public open spaces* ne polarisent pas les flux et les déplacements et ne constituent pas des lieux à l'animation intense.
- 21 Le stationnement le long de la chaussée étant interdit dans Canary Wharf, les voitures doivent utiliser les parkings souterrains ou stationner dans les parkings extérieurs environnants les abords du site. Cette contrainte de stationnement fait que les rues de Canary Wharf sont empruntées par les voitures uniquement pour accéder ou sortir des parkings souterrains. Elles ne sont utilisées en tant qu'axe de circulation que par les taxis ou les bus qui ne font que tourner en rond autour de l'axe central (sur Northeth South Colonade). La circulation à l'intérieur de cette enceinte semble donc en grande partie factice : tout se passe comme si au final la voirie ne servait pas réellement à la circulation. La pauvreté des panneaux indicateurs qui n'indiquent que des parkings ou des sens interdits trahit ce simulacre de circulation.
- 22 Les rues ne sont pas non plus le cadre d'une intense fréquentation par les piétons. Le terre-plein central végétalisé que l'on retrouve sur certains axes, comme West India Avenue ou Bank street, est inaccessible. Cette zone centrale qui, sur les grands boulevards parisiens, était conçue comme un lieu de flânerie et de déambulation est ici un espace plein : il est occupé par les réserves techniques et est entièrement planté. Visuellement, il s'offre comme un espace agréable mais concrètement, il ne peut faire l'objet d'aucun usage. On touche ici le pastiche de cette forme urbanistique. Les avenues dont les terre-pleins centraux sont pleins n'ont qu'une parenté formelle et végétale avec les boulevards parisiens. Ce ne sont pas des lieux de déambulation, encore moins de sociabilité. Seuls les codes formels du boulevard haussmannien ont été

repris. On a donc affaire à une reproduction mimétique de certaines formes archétypiques mais qui tourne à vide. Dépossédée de son rôle morphologique, l'avenue l'est alors également de sa fonction sociale : elle n'est plus un lieu de vie au sens fort du terme, elle ne participe plus à l'élaboration de l'urbanité des lieux.

- 23 La faiblesse de la fréquentation des *public open spaces* contraste avec l'animation qui règne dans la galerie marchande du centre commercial, qui se trouve sous l'axe central et qui constitue l'axe polarisant les flux de déplacements et le vrai lieu d'animation de ce quartier. Paradoxalement, à Canary Wharf, ce sont les espaces couverts et privés qui innervent la vraie circulation. Les *lobbies* privés des compagnies et la galerie du centre commercial se substituent au réseau d'espaces publics et constituent les points et les artères structurants et fonctionnels du site. Malgré la qualité et le soin des aménagements extérieurs, le vrai lieu de vie est souterrain. Un réseau d'espaces privés, couverts et commerçants s'est substitué au réseau d'espaces publics, ouverts et polyfonctionnels.

### C. Un patrimoine original : le potentiel aquatique

- 24 Grâce à l'importance de leur potentiel aquatique, les Docklands bénéficiaient d'une spécificité originale et d'un atout différent de ceux de la City. S'étendant le long de la Tamise, principalement en rive gauche, et creusés de plusieurs bassins (même si beaucoup ont été comblés dans les années 1970), les Docklands ont souvent été surnommés la *water City of the 21st Century* et ses 55 miles de *waterfront* considérés comme

« The greatest open space London has seen developed in the UK in the last century. »<sup>4</sup>

- 25 Le sort réservé aux bassins, hérités de l'histoire des docks de Londres, et leur intégration dans la nouvelle géographie des lieux ont toutefois fait l'objet d'une mise en valeur ambiguë. L'eau des bassins constituait un élément apprécié de manière ambivalente par les aménageurs. Potentiellement porteuse de plus-value en termes d'urbanité, elle représente parallèlement des zones non constructibles et donc des moins values foncières. Cette contradiction inhérente à ces plans d'eau se retrouve dans le décalage que l'on peut observer entre les discours tenus par les opérateurs et les modalités de leur mise en valeur.

#### 1. Un argument publicitaire...

- 26 Le potentiel aquatique du site a très tôt été mis en avant pour promouvoir le développement de la zone et changer son image de marque (Ogden, 1992). Les campagnes publicitaires de la LDDC à destination des entreprises qu'elle cherchait à convaincre de quitter la City, présentaient l'image d'un site où les déjeuners de travail se faisaient au bord de l'eau et où les logements offraient des vues imprenables sur la Tamise au soleil couchant. L'un des slogans de la LDDC dans les années 1980 pour présenter ces nouveaux Docklands et contrecarrer l'image de zone désaffectée était d'en faire : *A new Venice*. Par ailleurs, l'opération de Canary Wharf fait l'objet d'une campagne de promotion qui la désignait comme *a Wall Street on water*. Aujourd'hui encore, les agences immobilières n'omettent pas d'utiliser le point de vue sur l'eau comme argument de vente et de justification des prix immobiliers.

Photo 2 : Publicité de la LDDC

**HOW DO PEOPLE FIND LIFE IN LONDON DOCKLANDS? THEY STEP OUT OF THE FRONT DOOR.**

Since the London Docklands and you with another way of life. In your quiet evening, someone's conversation in full view. Family time you'll find in the warmth of London's last night's life.

There are many ways to enjoy life in Docklands. And there's more to be enjoyed by going back to the heart of London. With 25 miles of waterfront, London Docklands is a unique area for water sports. Don't miss other bits of life.

For the more you look, the greater the surprise. Such as the way of seeing things in a whole new way. The way of seeing things in a whole new way. The way of seeing things in a whole new way. The way of seeing things in a whole new way.

**LONDON DOCKLANDS 0800 079910**



## 2. Contredit par la géographie des lieux

- 27 Toutefois, paradoxalement, l'eau est peu visible et peu sensible lorsque l'on se promène dans les Docklands, et notamment dans l'île aux Chiens, pourtant creusée de plusieurs bassins et lovée au centre d'un important méandre de la Tamise.
- 28 L'aménagement de l'esplanade devant la station de métro de Canary Wharfillustre parfaitement la non mise en valeur du potentiel aquatique. Lorsque l'on sort du métro, l'eau, pourtant dans l'axe de la sortie, n'est pas immédiatement visible : l'esplanade se trouve au-dessus du niveau de l'eau et celle-ci est masquée par deux réserves techniques relativement massives. L'aménagement des bords de bassin, pourtant soigné, n'en fait pas un élément de structuration des lieux et de polarisation des flux. L'eau est ignorée et non prise en compte dans l'aménagement de cet espace. Ce n'est pas un axe structurant ni un point focalisant les déplacements.
- 29 Certains détails d'aménagement traduisent bien l'ambivalence de la mise en valeur du potentiel aquatique dans la philosophie opérationnelle des aménageurs. La disposition des bancs le long des bassins peut se révéler extrêmement signifiante et trahir cet intérêt uniquement formel pour l'eau, voire le désintérêt dont elle fait l'objet. En face de la porte d'entrée du centre commercial située sur la Churchill Place, une promenade a été aménagée mais les bancs installés tournent le dos à l'eau et font face à la porte d'entrée du centre commercial. Le point de vue sur l'eau est totalement ignoré, le seul élément digne d'intérêt apparaissant, selon le « discours des bancs », être le *shopping mall*.
- 30 De même les bords de bassin qui ont pourtant fait l'objet d'un aménagement soigné et de grande qualité (plantations d'alignement, mobilier urbain, statues, sculptures etc.)

ne sont pas le support d'une intense fréquentation comme cela peut être le cas dans d'autres sites fluviaux dans Londres et sont pratiquement toujours déserts, quels que soient l'heure ou le jour de la semaine. Dans la réalité, les promenades en bord de bassin sont moins le support de déambulations horizontales, de relativement longue durée, qui serait le fait d'une population anonyme, mais sont utilisées de manière statique, ponctuelle et verticale, notamment par les fumeurs des immeubles de bureaux qui les surplombent. Ce sont moins des lieux de promenades que les extensions privatives des bureaux.

- 31 Dans les *Docklands*, l'eau fait l'objet d'un discours et d'une mise en valeur contradictoires : elle est présentée de manière rhétorique et publicitaire comme la spécificité des lieux et ce qui leur confère leur caractère unique. Mais concrètement et techniquement, elle est perçue comme une contrainte avec laquelle il faut composer au mieux et au moindre coût.

### III. Quelle urbanité et quelle citoyenneté dans une ville privée d'espaces publics ?

- 32 La reconversion fonctionnelle et le renouveau formel des Docklands ont engendré un nouveau paysage urbain dans lequel quelques marqueurs symboliques du passé ont été conservé à titre de symboles patrimoniaux de l'ancienne activité portuaire, tandis qu'un paysage de gratte-ciels et la reproduction mimétique et ponctuelle du modèle d'espace public présidaient à l'aménagement du nouveau quartier d'affaires de Canary Wharf. Toutefois, cette vaste opération de régénération urbaine qui a substitué un pan de ville à un autre, s'est faite sans que l'espace public ne soit un schème utilisé pour penser et fabriquer ce nouveau morceau de ville. Dès lors, quelles formes d'urbanité et de citoyenneté peuvent se déployer dans un morceau de ville, privé d'espaces vraiment publics ? (Ghorra-Gobin, 2001) Quel est le type de milieu urbain auquel on aboutit et quelles sont les conditions d'habitabilité de celui-ci ? (Berque, 2006)

#### A. La ville fragmentée

- 33 La disparition de l'espace public comme schème de structuration du tissu urbain fait disparaître le fil directeur de la ville, l'espace commun, partagé par tout un chacun, quelque soit son degré de familiarité ou de propriété avec les lieux. Avec la disparition de l'espace public, on entre dans une géographie mosaïque, une ville fragmentée, dans laquelle les déplacements s'apparentent à un jeu de saute-mouton : on se déplace d'un îlot à l'autre, d'une pièce du puzzle à l'autre sans que le déplacement entre chacune de ces pièces ne soit envisagé autrement que sous l'angle technique. On perd le liant de la grammaire urbaine (Roncayolo, 1990).
- 34 La ville se transforme alors en une sorte de patchwork urbain, constitué de fragments (Navez-Bouchanine, 2002). Ainsi, dans l'ensemble de l'île aux Chiens, un certain nombre d'entités d'immobiliers de bureaux se juxtaposent les unes aux autres au sein de ce méandre de la Tamise. Outre Canary Wharf, on trouve les ensembles du Harbour Exchange, de South Quay Plaza, ou du Thames Quay. Chaque entité est cohérente en elle-même : elle s'organise autour d'une trame viaire privée qui mime les codes formels des espaces publics, mais elle se juxtapose aux autres en leur tournant le dos et en tournant le dos à la rue. La façade principale des bâtiments est soustraite au regard du

public et tournée vers le cœur de ces îlots privés et la rue devient un ruban circulatoire qui longe la façade arrière des immeubles. Chaque ensemble s'autonomise et il n'y a plus de dialogue morphologique entre les immeubles et la rue. Celle-ci s'apparente davantage à une route – fonction traduite par la toponymie (*Westferry road*, *Aspen way*) – et se trouve dépourvue de la complexité technique et symbolique qui fonde l'espace public (Loyer, 1994). La circulation entre chacun de ces ensembles se fait en accolant des pièces et des morceaux publics ou privés (artère routière, galerie marchande privée, parking, passerelle) ou en recourant aux réseaux de transport public (métro, DLR).

## B. La ville marchandisée

- 35 La disparition matérielle de l'espace public modifie également la gamme des pratiques possibles et le rapport du citoyen à son environnement urbain.
- 36 Pour participer pleinement à l'urbanité de ce quartier, il faut de manière systématique, être affilié à un groupe identifiable : il faut être salarié des compagnies pour se rendre dans ces enceintes privées, client du centre commercial pour fréquenter l'épine dorsale du site de Canary Wharf, consommateur d'une manière générale pour avoir une raison d'être – au sens physique mais peut-être aussi métaphysique – dans ce quartier. Le simple statut de citoyen ne suffit plus à légitimer sa présence sur place. On aboutit à une ville dans laquelle les pratiques sont régies par « le principe d'affiliation » (Michon, 2006) et non plus par celui de la *civilitas*.
- 37 Cette logique d'affiliation se manifeste notamment dans le traitement qui est fait du potentiel aquatique qui est l'une des spécificités du site sur lequel les Docklands ont misé pour construire une nouvelle image et se démarquer de la City et qui peut être considéré comme une forme particulière d'espaces publics. Dans les Docklands, pour pouvoir profiter de la vue sur l'eau, il faut être employé d'une compagnie dont les *buildings* surplombent l'eau, clients des restaurants dont les fenêtres et les terrasses donnent sur l'eau, ou propriétaires de l'un de ces nouveaux *docksides apartments* qui ne manquent pas de valoriser ce point de vue dans leur promotion commerciale. Au final, pour bénéficier de la vue sur l'eau, il faut être dans la position du voyeur de Michel de Certeau (Certeau, 1980). Le point de vue sur l'eau n'est pas gratuit et offert à tout un chacun. Le simple statut de citoyen ne suffit pas pour en profiter.
- 38 Cette dimension est étroitement corrélée au statut privé des lieux et à la fausse dimension publique des espaces extérieurs. La dimension consommatoire des pratiques est, par définition, la seule possible dans la sphère privée marchande. Réalisés par des acteurs privés, les espaces dits « publics » ne peuvent, malgré leur nom, offrir aux passants la gratuité des déambulations qu'offrent des espaces, juridiquement publics sur le plan foncier, et conçus et entretenus par la puissance publique. La marchandisation et la commercialisation des *public open spaces* de Canary Wharf sont des dimensions inhérentes à leur statut foncier.

## C. La ville insoutenable

- 39 Enfin avec le renoncement à l'espace public comme outil de structuration de la ville, ce sont les conditions d'évolution et de durabilité du tissu urbain qui sont remises en cause.

- 40 Le triptyque morphologique, formé par le parcellaire, le bâti et l'espace public, présente l'intérêt de conjuguer le temps long de la ville et le temps court des citoyens et garantit à la fois pérennité et renouvellement urbains. L'espace public est la trace quasi immuable qui perdure par delà les changements techniques (évolution des transports) ou politiques (changement de régime). Par l'invariance de son tracé, l'espace public constitue un canevas stable qui sera transmis aux générations futures, qui, concrètement, mettront leurs pas dans ceux des générations précédentes. Le parcellaire, bien qu'opposant une certaine inertie, est soumis à des changements sur une échelle de temps plus courte, tandis que le rythme d'évolution des volumes architecturaux obéit au temps court des cycles immobiliers, et évolue au gré des modes et des techniques de construction, permettant à la ville d'inscrire ses transformations dans le temps des citoyens. La permanence des espaces publics constitue un point de repère qui permet de digérer les changements des autres paramètres morphologiques du tissu urbain et d'affronter les mutations de la société. Ainsi, l'espace public est le moyen qui permet à la ville de se renouveler dans la continuité, de perdurer dans le changement. Grâce à la relation combinatoire qu'il entretient avec les deux autres éléments du triptyque morphologique dont il fait partie (le parcellaire et le bâti), l'espace public instaure une sorte de pacte morphologique entre permanence et mutation
- 41 Avec la prééminence de la logique de l'objet et la rupture de la relation combinatoire entre bâti et non bâti, ce sont les conditions de permanence et d'évolution du tissu urbain qui sont remises en cause et la double temporalité, constitutive de l'histoire des villes, qui est niée. Lorsque la ville n'est plus pensée en fonction du creux de l'espace public mais en fonction du plein de l'objet, c'est la temporalité courte des volumes bâtis qui prime et s'applique à l'ensemble du tissu urbain, remettant en cause le potentiel de durabilité du tissu urbain. On peut ainsi s'interroger sur la manière dont ce nouveau morceau de ville pourra évoluer et se transformer puisque les espaces bâtis et non bâtis sont gérés par les mêmes acteurs et soumis à la même temporalité. Les rues et les places de Canary Wharf, propriétés du *Canary Wharf Group*, sont soumises à la même logique de mutabilité et à la même temporalité que les immeubles qui les entourent. Qu'advient-il de ces enceintes privées quand les règles économiques ou les principes de localisation des activités changeront ?

---

## BIBLIOGRAPHIE

- AL NAIB S.K. (2003). — *London Canary Wharf and Docklands. Social, Economic and Environmental*, Londres, Research Books, 161 p.
- BENTLEY J. (1997). — *East of the City. The London Docklands story*, Londres, Pavilion, 224 p.
- BERQUE A., BONNIN Ph., GHORRA-GOBIN C. (2006). — *La ville insoutenable*, Paris, Belin, 366 p.
- BERQUE A. (2000). — *Ecoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Belin, 276 p.

- BRINDLEY R., RYDIN Y., STOKER G. (1989). — *Remaking Planning. The Politics of Urban Change in the Thatcher Years*, Londres, Unwin Hyman, 198 p.
- BROWNILL S. (1990). — *Developing London Docklands. Another great planning disaster?*, Londres, Paul Chapman Publishing, 196 p.
- CERTEAU M. de (1980). — *L'invention du quotidien*, Paris, Gallimard, 349 p.
- COUPLAND A. (1992). — “Docklands: dream or disaster?”. In: Thornley A., *The crisis of London*, Londres, Routledge, p. 149-162.
- EDWARDS B. (1992). — *London Docklands. Urban design in age of deregulation*, Oxford, Butterworth Architecture, 223 p.
- FAINSTEIN S. — “Economics, politics and development policy: the convergence of New York and London”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 14 (4), p. 553-575.
- Foster J. (1999). — *Docklands: cultures in conflict, worlds in collision*, Londres, UCL Press, 384 p.
- GHORRA-GOBIN C. (2001). — *Réinventer le sens de la ville: les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, 266 p.
- LOW S., Smith N. (2005). — *The Politics of Public Space*, Londres, Routledge, 185 p.
- LOYER F. (1994) [1987]. — *Paris, XIX<sup>e</sup> siècle, L'immeuble et la rue*, Paris, Hazan, 321 p.
- MICHEL-JEAN B., Listowski H. (1983). — *Les places dans la ville*, Paris, Dunod, 256 p.
- MICHON P. (2005). — *Des docks aux Docklands : modalités morphologiques et politiques de la production d'un nouveau morceau de ville*, Lyon, thèse de doctorat, 342 p.
- MICHON P. (2006). — « Canary Wharf : un monde sans anti-monde », *Géographie et Cultures*, n° 57, p. 123-140.
- MICHON P. (2001). — « L'espace public des Docklands : quand le privé fait la ville », *Géocarrefour – Revue de géographie de Lyon*, vol 76 N° 1, p. 31-38.
- NAVEZ-BOUCHANINE F. (2002). — *La fragmentation en questions. Des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?* Paris, L'Harmattan, 411 p.
- NEWMAN P. (2000). — “The new government of London”, *Annales de Géographie*, n° 613, p. 317-327.
- OGDEN P.E. – Dir. (1992). — *London Docklands. The Challenge of Development*, Cambridge, Update, 267 p.
- OLYMPIA & YORK (1991). — *Canary Wharf Update*, Londres, Olympia & York, 134 p.
- RONCAYOLO M. (1990). — *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 270 p.
- SASSEN S. (1996). — *La ville globale*, New-York, Londres, Tokyo, Paris, Descartes et Cie, 531 p.

## NOTES

1. La *London Docklands Development Corporation* est l'une des *Urban development corporations* créées par le *Local government planning and land act* de 1980. Ces agences de développement urbain sont chargées de la régénération économique et urbaine de zones en grande difficulté, situées en général dans les *inner cities*. Elles se substituent aux autorités locales et deviennent les seules autorités en charge du développement. La *LDDC* a eu ainsi en charge un territoire de 22 km<sup>2</sup> délimité sur les territoires des *boroughs* de Southwark, Tower Hamlets et Newham.
2. Reg Ward, ancien directeur de la *LDDC*, *The Times*, 18 novembre 1986.

3. Ce groupe, qui a à son actif la réalisation de grands complexes financiers à New-York ou à Toronto, sera rebaptisé le Canary Wharf Group en 1993.
4. S.K Al Naib, *London, Canary Wharf and Docklands. Social, Economic and Environmental. An illustrated guide to Britain's greatest urban change*, Londres, 2003, p. 44

## RÉSUMÉS

L'opération de régénération urbaine qui a transformé les docks du port de Londres en Docklands et substitué aux anciennes installations portuaires un quartier d'affaires et des logements de standing a revitalisé une zone en pleine déréliction dans les années 1960 et fait en partie basculer le centre de gravité de la métropole londonienne vers l'est. Si l'héritage industrialo-portuaire a été en partie conservé, surtout sous forme symbolique, c'est surtout une nouvelle manière de faire la ville qui a présidé au renouveau de cette zone. Aujourd'hui c'est un nouveau paysage urbain mais aussi une nouvelle urbanité qui peut se lire dans cette partie de l'agglomération.

An operation of urban regeneration transformed the docks of London's harbour into "The Docklands" in the early 1980s'. It substituted a business district and luxury housing to ancient harbour facilities and revitalized a zone in total dereliction in the 1960s. It also partially shifts the centre of gravity of the metropolis of London eastward. If the industrialo-harbour inheritance was partially preserved, especially in symbolic shape, it is mainly a new way of making the city which presided over the revival of this zone. Today it is a new townscape but also a new urbanity that can be read in this part of town.

Die Sanierungsarbeiten, die das ehemalige Hafengelände von London in Docklands einem Finanz- und Wohnquartier verwandelt haben, führen zu einer Revitalisierung eines im Lauf der 60er Jahre in Niedergang Geländes. So hat sich der Schwerpunkt der Londoner Metropole nach Osten verlagert. Wenn das Industriefahenerbe teilweise insbesondere als Symbol aufbewahrt wurde, hat sich eine neue Weise des Stadtbaues für die Renovierung dieses Stadtteils durchgesetzt. Heute sind in diesem Stadtteil eine neue Landschaft und eine neue Urbanität entstanden.

## INDEX

**Mots-clés** : Docklands, espace public, logique de l'objet, logique d'affiliation, partenariat public-privé, régénération urbaine

**Schlüsselwörter** : Beitrittslogik, Docklands, Logik des Gegenstandes, öffentlicher Raum, privat-öffentliche Zusammenarbeit, städtische Regenerierung

**Keywords** : Docklands, logic of the object, membership logic, public open space, public-private partnership, urban regeneration

## AUTEUR

**PERRINE MICHON**

Université Paris XII Val de Marne - Département de géographie - 61 avenue du Général de Gaulle  
94 000 CRETEIL - Perrine.michon@wanadoo.fr