Université Jean Moulin-Lyon III
UMR 5600, *Environnement, Villes, Sociétés*

Des docks aux *Docklands*

Modalités morphologiques et politiques de la production d'un nouveau morceau de ville

Thèse de doctorat présentée par

Perrine Michon

Sous la direction de Monsieur le professeur
Jacques Bonnet, professeur à l'Université Jean Moulin-Lyon III

Soutenue le 10 décembre 2005 devant un jury composé de

Monsieur Jacques Bonnet, professeur à l'Université Jean Moulin-Lyon III
Madame Cynthia Ghorra-Gobin, directrice de recherche CNRS-Université Paris IV
Monsieur Petros Petsimeris, professeur à l'Université Paris I
Monsieur John Tuppen, professeur à l'Université de Grenoble II
Madame Monique Zimmermann, professeur à l'INSA de Lyon

« Là où la forme domine, le sentiment disparaît »

Honoré de Balzac, *Ursule Mirouët*

« Comme tous ceux qui possèdent une chose, pour savoir, ce
qui arriverait s'il cessait un moment de la posséder,
il avait ôté cette chose de son esprit, en y laissant tout le reste
dans le même état que quand elle était là.
Or l'absence d'une chose, ce n'est pas que cela,
ce n'est pas un simple manque partiel,
c'est un bouleversement de tout le reste,
c'est un état nouveau qu'on ne peut prévoir dans l'ancien. »

Marcel Proust, *A la recherche du temps perdu. Du côté de chez Swann*

« Ni homo-oeconomicus, ni homo-geographicus,
ni l'homme-producteur, ni l'homme-habitant,
mais « l'homme vivant », complexe, déroutant (…).
L'homme que la géographie comme toutes les sciences du social,
doit se garder de découper en tranches,
si habile et artistique que soit le découpage. »

F. Braudel, *La géographie face aux sciences humaines*

Avant-propos

Compte tenu du temps (à savoir H moins quelques secondes), que la fin de ma thèse m'a imparti pour rédiger cet exercice de style, que malgré cela je ne considère pas du tout comme imposé, j'espère n'oublier personne dans la liste des personnes dont je me sens la débitrice. Au terme de ce périple, qu'a représenté pour moi cette thèse, au sens propre (même si Londres est moins loin que la Chine) mais surtout au sens intellectuel et psychologique, je souhaite honorer une reconnaissance de dette (qui je l'espère ne se clôture pas pour autant aujourd'hui) vis-à-vis d'un certain nombre de personnes, qui d'une manière ou d'une autre ont influé sur ce travail – qu'ils le sachent ou non.

Tout d'abord, mes remerciements vont à Jacques Bonnet, mon directeur de thèse, pour l'ouverture d'esprit dont il a fait preuve dès le début, vis-à-vis de mon sujet de recherche, alors que la « mode » des espaces publics ne battait pas encore son plein.

Je tiens aussi à remercier Cynthia Ghorra-Gobin de m'avoir intégré dans son groupe de recherche sur les Villes Anglo-Américaines, et de m'avoir permis de participer à différents débats très instructifs pour le propos de ma thèse.

Je voudrais aussi mentionner tout ce que ma vision du monde doit à la pensée d'A. Berque. Son séminaire à l'EHESS, que j'ai suivi en 1997-1998, m'a ouvert des horizons onto-géographiques d'une profondeur insoupçonnée.

Enfin, je voudrais aussi remercier mes collègues de l'Université de Paris XII qui ont connu la mise en place du LMD pendant que j'étais dans les turbulences de la fin de ma thèse, et que j'avais mis entre parenthèses tout l'intérêt que je porte à mon poste de PRAG.

Cette thèse doit aussi beaucoup à la double formation qui a été la mienne au cours de mon cursus. Aussi, je voudrais remercier les enseignants de l'ENS, pour leur approche de la géographie mais aussi M Micheau, directeur du DESS d'Urbanisme de Sciences Po, qui m'a permis, après la rigueur de l'agrégation, de m'immerger dans un monde d'acteurs nouveaux aux méthodes de travail stimulantes. Plus lointain, mais tout aussi fondamental, je tiens à exprimer ma dette vis-à-vis de mes professeurs de khâgne – toutes disciplines confondues – qui ont illuminé ma vie pendant 2 ans et plus que contribué à ma formation intellectuelle.

Après ce saut dans un passé, dont la longueur s'amplifie de manière aussi alarmante qu'implacable, je voudrais remercier tous ceux qui ont contribué à ce que, dans cette dernière année, cette thèse devienne une réalité, écrite et visuelle.

Mes premiers remerciements vont, non pas à mon producteur, mais à Bruno Rossi, du service audiovisuel de Paris XII, rencontré au hasard d'un emprunt de téléviseur pour mes étudiants à qui je voulais montrer les *Docklands*. Sans lui ce film serait resté « image morte ». Son talent, ses compétences et sa patience ont permis de donner une réalité à toutes les idées que j'avais et dont je ne mesurais pas toujours la difficulté technique ou le temps de travail qu'elles impliquaient. C'est plus qu'agréable de travailler avec quelqu'un dont le premier réflexe face à une suggestion est de considérer qu'elle est de l'ordre du possible.

Ensuite, je voudrais commencer par remercier mes filles, Ambre et Lou, dont la présence constante à mes côtés m'a forcé à la concision et à l'efficacité durant la fin de cette thèse, et qui, à leur manière, m'ont apporté distanciation et relativité, soutien et réconfort. (Mon seul reproche porterait sur les interruptions aussi innocentes qu'intempestives de mon disque dur, lorsque ce bouton devenait leur dernière alternative ludique, après avoir réussi à en imaginer bien d'autres).

Je voudrais remercier Ambre pour les heures qu'elle a passées à côté de moi en s'occupant toute seule, et Lou pour les kilomètres qu'elle a fait avec moi *in utero*, dans les *Docklands*, et qui sont peut-être responsables de son dynamisme actuel.

Il était temps que cette thèse s'achève car Lou, d'ici quelques semaines, ne tiendra plus debout sous mon bureau et le jeu préféré d'Ambre, lorsqu'elle part au

travail (avec mes chaussures au pied– surtout celles dont les talons claquent bien) consiste à taper le plus vite possible sur un clavier d'ordinateur imaginaire.

Qu'elles sachent toutes les deux que la fin de mon congé parental sera cette fois-ci conforme à la législation et consacré à « m'occuper réellement de mes enfants » - même si je pense l'avoir en partie fait, la réalité de la condition féminine étant ce qu'elle est…(mais ceci serait l'objet d'une autre… thèse…)

A ce propos, mes remerciements les plus importants vont à Cédric qui a assumé la tâche de « basse continue » avec brio et *maestria* dans ces dernières semaines, m'obligeant à revoir toutes mes théories féministes. Par ailleurs, s'il a sans doute – quoiqu'il en dise - moins vécu avec les rues de *Canary Wharf* que moi avec Cuthbert et ses amis, il a toujours été là pour me montrer le côté positif des choses, corriger les notes de bas de pages, ou m'expliquer « sans affect » ce qu'il pensait de ma thèse. Qu'il soit donc ici remercié pour tout ce qui est dicible et ce qui ne l'est pas. Qu'il sache que depuis 11 ans, je n'ai jamais regretté qu'il se soit incrusté dans le cadre de ma photo, au Maroc.

Ensuite, je voudrais remercier :

Mes parents, pour l'année de bonheur pur qu'ils nous ont offerte dans le Lauragais en nous prêtant leur maison de Mireval comme si c'était la nôtre, ce qui a permis le mûrissement définitif de cette thèse.

Mon père, qui m'a transmis son goût de l'exigence et de l'excellence, et qui m'a tout appris en matière de vidéo et surtout l'essentiel : à savoir que le plus important pour faire un bon film était d'avoir quelque chose à dire.

Ma mère, qui m'a transmis son goût de l'honnêteté intellectuelle, et qui m'a non seulement offert un nombre incalculable d'heures de travail, mais surtout une inestimable paix de l'esprit pendant ces moments où elle jouait avec Ambre, au square rue de Châtillon, dans le jardin de Mireval ou dans la cabane de Tennie, à être Léone ou je ne sais quel personnage de leur vie commune. J'espère que Lou ne regrettera pas que ma thèse ait fini si tôt et n'ait pas pu profiter du même régime !

Marie, pour ses paquets géants de mikados et ses sucres de bain effervescents, qui m'ont permis de tenir le coup et de ne pas lâcher prise, au bon moment, dans les dernières semaines.

Fanny, pour qui je ne trouve pas de raison en rapport avec ma thèse, mais parce que c'est ma sœur.

Julien, pour la participation à distance, mais en temps réel, au montage de mon film grâce aux plans de Londres, incorporés sitôt reçu dans le montage du film et pour les photos de *Google Earth* que je n'ai pas eu le temps d'exploiter.

Alexis, pour le confort de son matelas gonflable et le charme de son studio londonien, dont Cédric, moi et l'université française avons profité à plusieurs reprises.

Caroline et XY, qui je l'espère me pardonnera d'avoir eu l'idée saugrenue d'arriver à terme au même moment que lui, en ce mois de décembre 2005

Laure et Stéphane, qui nous ont permis de nous saouler d'urbanité new-yorkaise à deux reprises et m'ont permis de comprendre toute l'importance de l'espace public.

Mon beau-père, dont les divergences fondamentales de points de vue, ont eu la valeur heuristique de me forcer à muscler mon argumentaire

Amélie et Bruno Mourgue d'Algue, pour leur accueil chaleureux et confortable à Londres et les conversations enrichissantes avec eux (que ce soit dans la version artiste ou *golden boy*).

Guillaume et Agnès Cuchet, à titre collectif et familial pour les différentes vacances et week-end passés avec eux mais aussi à titre individuel. Agnès, pour la participation qu'elle m'a proposée, à un moment clé, dans la collections sur la France du *National Géographic* ; et Guillaume pour les conversations lumineuses dont il a le secret et qui ont eu une incidence dans ma thèse mais surtout dans ma vie, que ce soit à propos de la bourgeoisie, l'éducation de nos filles, la place de la culture ou du microcosme universitaire.

A Boris et Bénédicte, pour les vacances à Spéracèdes qui m'ont fait entrevoir le paradis qu'a pu être la Côte d'Azur et qui tient une grande place dans ma géographie imaginaire.

Mes grands-parents, pour les lieux de vacances enchanteurs qu'ils m'ont offerts, et qui dans ce temps suspendu qu'étaient les grandes vacances de mon enfance, ont contribué à construire mon rapport au monde et aux lieux.

Last, chronologiquement dans la liste de mes rencontres, *but not least* : Pascal Marty, avec qui je ne partage pas seulement des initiales, mais aussi, me semble-t-il, une certaine conception de la géographie. C'est à lui que les autres doivent la date de ces remerciements : s'ils ont pu être écrit en 2005 c'est grâce à son compte à rebours convaincant du mois de septembre, qui m'a permis d'y croire encore, malgré la masse des cartons.

Au micro-climat de Tennie qui m'a fait croire qu'on avait emporté un peu du sud dans nos valises et qui m'a permis de garder le moral dans la dernière ligne droite.

Je pourrais aussi remercier Albert Cohen d'avoir écrit *Belle du Seigneur*, Clint Eastwood d'avoir tourné *Sur la route de Madison* ou encore Albinoni pour son *adagio*, mais Cédric me dit que ça ne se fait pas et qu'il faut que ça ait un rapport avec ma thèse. Tout bien réfléchi, il se pourrait que cela en ait un…

Introduction générale

Les *Docklands* sont une invention récente[1].

Pendant longtemps, il n'y eut que les docks de Londres, fleuron du commerce maritime mondial au XIXème siècle. Pendant plus de deux siècles, l'animation de cette zone fut liée au transbordement des sacs de blé, des ballots de laine, des caisses de cigares et de tabac, des cargaisons de bananes ou de thé.

Avec la crise de l'activité portuaire, c'est une vaste friche, constituée d'entrepôts désaffectés et de bassins abandonnés, qui se développe aux portes de la City, à partir des années 1970. Lorsqu'en 1981, les bassins des *Royal Docks* ferment,

[1] Cette appellation unique et globalisante recouvre des réalités très différentes qui ont fait l'objet d'aménagements spécifiques. Les paysages qui composent aujourd'hui les *Docklands* offrent des tissus urbains très diversifiés : les *Surrey Docks* ont été réhabilités en recourant à une composition urbaine très rigoureuse utilisant les canaux comme éléments structurants et beaucoup de références britanniques traditionnelles ; *Wapping* et *Bermondsey* ont réhabilité en grande partie le patrimoine industriel hérité de l'ancienne fonction portuaire ; *Beckton* dans les *Royal Docks*, a utilisé les standards suburbains pour se développer tandis que *Canary Wharf*, situé au cœur de l'Île aux Chiens où la déréglementation a été la plus forte, propose un mélange architectural plus hétéroclite, s'affichant comme un condensé d'architecture post-moderne et recourant aux gratte-ciels comme forme architecturale prédominante.

c'est le dernier symbole de l'activité portuaire des docks de Londres qui disparaît. Cette vaste zone devient une enclave en plein cœur de Londres, une zone que l'on contourne et que l'on évite, et dans laquelle plus aucun Londonien n'a de raison de se rendre. Sur 13 km d'ouest en est, le long de la Tamise, depuis *Tower Bridge* et *London Bridge* jusqu'au-delà de *Greenwich* et à la *Thames Flood Barrier*, 22 km² de terrains abandonnés constituent alors la plus grande friche d'Europe, une enclave déserte au cœur de la capitale britannique.

Vingt ans plus tard, les *Docklands* sont devenus le troisième centre d'affaires de Londres, après la *City* et *Westminster*. Ils concentrent immeubles de bureaux, logements, centres de conférences, restaurants et boutiques. Alors qu'on y comptait à peine 40 400 habitants en 1981 et que la situation économique n'offrait plus que 27 200 emplois[2], aujourd'hui 80 000 personnes ont élu domicile dans ce cadre original, 2 400 entreprises se sont établies sur ce site et 72 000 personnes y travaillent tous les jours[3]. De nouveaux logements ont été construits et l'amélioration du réseau de transports permet désormais d'accéder facilement au cœur des *Docklands.* Un des symboles du changement d'image et de statut de la zone a été le déménagement de la presse britannique de *Fleet Street* dans les *Docklands*. En 1991, ils regroupaient 75% des quotidiens nationaux[4].

Pour comprendre comment l'on est passé des docks aux *Docklands*, et comment est né ce nouveau « quartier » de Londres, il faut remonter au début des années 1980 et à l'arrivée au pouvoir de Margaret Thatcher. En 1981 la *LDDC (Londond Docklands Development Corporation),* est créée par un acte du Parlement dans le but de procéder au réaménagement de cette zone. Elle définit une aire de 22 km² le long de la Tamise, sur le périmètre de 3 *boroughs* (*Tower Hamlets, Newham* en rive nord et *Southwark* en rive sud) auxquels elle se substitue en matière d'urbanisme. Les *Docklands* se font connaître pendant les années 1980 comme le plus grand chantier d'Europe et font l'objet d'une rénovation rapide et radicale.

La philosophie opérationnelle du gouvernement conservateur est de renoncer à toute planification, laisser faire le libre jeu du marché et borner l'action de la

---

[2] D'après J. Bentley, *East of the City. The London Docklands story*, Londres, 1997, p. 15.
[3] London Research Center et al., *Focus on London 99*, The Stationery Office, Londres, 1999
[4] B. Edwards, *London Docklands : urban design in an age of deregulation*, Londres, 1992, p.23

puissance publique à la satisfaction des intérêts privés. La quintessence de cette doctrine est incarnée par l'opération de *Canary Wharf*, conduite par des promoteurs canadiens, *Olympia and York*, rebaptisés aujourd'hui le *Canary Wharf Group*. Elle a été réalisée au cœur de la zone franche (l'*Enterprise Zone*), délimitée sur 195 hectares au nord de l'Île aux Chiens où toute contrainte urbanistique et architecturale a été supprimée et où l'initiative des acteurs privés était totale.

En quelques années – dans un cadre urbanistique totalement libre – des tours de bureaux de plusieurs dizaines d'étages vont remplacer les anciens entrepôts désaffectés et faire émerger un paysage de *downtown* dans l'est londonien. La *Canada Tower* qui est le *building* le plus haut d'Angleterre, est devenu le gratte-ciel emblématique de ce quartier et le symbole des modalités de régénération de cette zone.

1. Enjeu

L'enjeu qui nous intéresse dans cette thèse est de comprendre comment cette métamorphose s'est opérée. Quels sont les principes morphologiques et politiques qui ont guidé le réaménagement de ces 22 km², dont la forme mais aussi l'usage ont radicalement changé ? Quels sont les acteurs responsables de ce changement et les procédures mises en œuvre pour y parvenir ?

Dans la production de ce nouveau paysage urbain, nous nous intéresserons plus particulièrement aux rôles dévolus aux espaces publics. Quelles fonctions remplissent-ils aujourd'hui ? Quels sont les rapports entre les pleins et les vides, le statut des volumes et des creux ? Le rôle morphologique qui leur est attribué est-il fixe, déterminé et univoque ou au contraire y a-t-il une mixité d'usages au sein d'une même unité spatiale et une certaine indétermination fonctionnelle.

L'analyse des pratiques qui s'y déroulent nous conduira à nous demander pour qui et pour quoi ces espaces publics ont-ils été réalisés : les espaces publics des *Docklands* sont-ils les espaces du public ou bien seulement d'un certain public ? Peut-on y accéder librement et sans contrôle ou faut-il être chaland, travailleur ou consommateur pour y prendre place?

Derrière l'histoire de cette régénérescence urbaine, on cherchera à analyser sur quelles bases s'est établi le partenariat public / privé pour procéder à la production de ce nouveau morceau de ville, et notamment des espaces publics. Par qui ont-ils été pensés et aménagés : la puissance publique a-t-elle été un maître

d'ouvrage dont le cahier des charges avait comme finalité ultime le bien public ou les acteurs privés ont-ils eu l'initiative dans la conception comme dans la réalisation ?

Ce travail de recherche porte donc à la fois sur un terrain, les *Docklands*, et sur une notion, l'espace public.

Le quartier des *Docklands*, créé dans les années 1980 à l'emplacement de l'ancien port de Londres, a constitué le terrain que j'ai arpenté pendant plusieurs années à l'occasion de différents voyages en Angleterre. Mon étude porte plus précisément sur l'Île aux Chiens, ancienne île située au creux d'un méandre de la Tamise, et au sein de celle-ci sur l'enceinte de *Canary Wharf*, qui est aujourd'hui un quartier d'affaires et le symbole des modalités de production de ce nouveau morceau de ville.

Parallèlement, mon travail de recherche a porté aussi sur une notion. Je me suis intéressée à la notion d'espace public, en étant, tout d'abord, intriguée par la charge symbolique qu'elle revêtait et la connotation extrêmement positive dont elle bénéficiait. La micro-histoire de cette thèse a présenté l'intérêt de souligner comment en l'espace de quelques années, dans le langage courant, on est passé, à propos de cette notion, du vide sémantique à l'évidence conceptuelle. Lorsque j'ai entamé ce travail de recherche, je devais systématiquement définir ou illustrer par des exemples précis ce qui, selon moi, relevait de l'espace public ; au bout de quelques années (la charnière personnelle que j'ai repérée se situant, sans autre signification, autour du passage à l'an 2000) cette notion semblait avoir tellement envahi le vocabulaire courant qu'une définition ne s'imposait plus[5]. Ma démarche a donc cherché à savoir d'où venait cette charge symbolique positive, pourquoi elle avait investi le champ lexical, ordinaire et scientifique, au point de paraître le remède miracle aux maux de la ville, sur quels fondements géographiques ou politiques elle reposait pour apparaître à ce point indispensable à la vie de la cité voire de la démocratie[6].

Compte-tenu de ce double objet d'étude, ma démarche a donc nécessairement été d'ordre inducto-déductif. Les allers-retours, au sens propre comme au sens figuré, entre les *Docklands* et une analyse plus conceptuelle de l'espace public m'ont permis

---

[5] On a beaucoup parlé, par exemple, au moment du développement d'Internet, de la constitution d'un « nouvel espace public ».

[6] Le débat sur le voile et la laïcité en France a conduit à évoquer « l'espace public », conçu comme ce lieu du « vivre ensemble » que l'on cherche à protéger, en définissant notamment ce qui est autorisé en son sein et ce qui relève de la sphère privée.

de progressivement comprendre ce terrain et décrypter ses mécanismes de production, tandis que les observations et les pérégrinations *in situ* ont en retour éclairé mon approche théorique de l'espace public.

2. Objets d'étude

Depuis une vingtaine d'années, la notion d'espace public revient comme un *leitmotiv* dans les discours des acteurs ou des observateurs de la ville. Non seulement certaines grandes villes, comme Bologne[7] dans les années 1970 puis Barcelone[8] dans les années 1980 et plus récemment Lyon[9] dans les années 1990, ont fait parler d'elles sur la scène nationale ou internationale par leur ambitieuse politique en matière de requalification de leurs espaces publics; mais, d'une manière générale, les espaces publics figurent en bonne place dans bon nombre de « projets de ville » de dimension plus modestes.

Ce succès sémantique se double souvent d'une croyance dans la valeur performative du langage pour résoudre les problèmes des métropoles contemporaines. L'espace public, notion relativement récente en tant qu'objet d'étude scientifique, souvent mal définie, et dont le contenu peut grandement varier d'un locuteur à l'autre, apparaît, dans les discours des acteurs opérationnels comme une sorte de remède miracle. Censés être porteur de la quintessence de l'urbanité, les espaces publics sont évoqués, voire invoqués, pour résoudre les problèmes urbains.

---

[7] Cervellati P.L., Scannavini R., De Angelis C., 1981, *La nouvelle culture urbaine, Bologne face à son patrimoine*, Paris, Seuil, 1981 [l'édition originale date de 1977 et a été publiée sous le titre *La nuova cultura della citta*].

[8] Dans les années 1980, Barcelone va s'imposer comme une référence incontournable en matière de « *reconstruction de la ville sur elle-même* » et d'aménagement d'espaces publics avec le réaménagement de son front de mer et plusieurs dizaines de projets qui accordent une place prépondérante et structurante aux espaces publics. L'originalité barcelonaise se marque aussi dans la réorganisation préalable des services techniques qui abandonnent la logique sectorielle qui engendrait une multiplicité d'interventions non coordonnées des différents services spécialisés (circulation, éclairage, mobilier, espace vert) et une disparition corrélative de la maîtrise d'œuvre. La nouvelle municipalité de Barcelone, élue en 1979, restructure les services techniques hérités de la période franquiste et crée notamment les *Serveis de Planejament* dirigés par Oriol Bohigas qui vont jouer pleinement leur rôle de maître d'ouvrage. Avec cette nouvelle organisation administrative, une nouvelle conception prévaut dans les projets d'aménagement qui conçoit l'espace public dans sa globalité. François Tomas a souligné l'importance de l'organisation des services techniques dans la qualité et la cohérence des projets urbains (voir François Tomas, «Le renouvellement des espaces publics: comment faire de l'espace public une œuvre collective », *in Débats sur la ville 3*, Bordeaux, Confluences, 2000, p. 65-82).

[9] Chabert H., *Espaces publics, espaces de vie…Les réponses lyonnaises*, Lyon, Horvath, 1993 ou encore Charbonneau J.P., *Arts de ville*, Lyon, Horvath, 1994.

Une idée largement partagée s'impose parmi les élus, les techniciens, les architectes, les urbanistes et même chez les habitants : il s'agit de retrouver une urbanité perdue ou menacée en revalorisant les places, les rues ou les squares de la ville[10]. Le concept d'espace public semble porteur d'une charge symbolique telle que sa simple évocation suffirait à résoudre les problèmes de la ville. Tout se passe comme s'il suffisait de nommer les choses pour les faire advenir[11].

a. Un concept flou

D'usage récent en urbanisme, et plus encore en géographie, la notion d'espace public, longtemps employée au pluriel, semble aujourd'hui faire partie du vocabulaire courant[12].

Vite récupérée, souvent utilisée, elle fait l'objet de définitions souvent floues, comme si le consensus apparent qu'elle implique, le fondement de bon sens qu'elle recouvre permettaient que l'on fasse l'économie d'une définition précise. Selon les locuteurs qui l'emploient, l'espace public pourra tour à tour être une étiquette englobant des rues, des avenues, des places, mais aussi des jardins et des parcs, et en étendant son champ d'acception, des gares, des maisons de la culture, des galeries marchandes de centres commerciaux, voire des espaces immatériels comme Internet.

La difficulté à définir cette notion apparaît de manière assez symptomatique dans ces listes énumératives qui l'accompagnent souvent. Tout se passe comme si, au final, la notion générique d'espace public n'était saisissable qu'à travers une fragmentation de lieux particuliers, et que le regard porté sur eux ne pouvait être que sectorisé et sectoriel : la grille de lecture utilisée se focalise tour à tour sur la

---

[10] Les projets de tramway et les réflexions entourant l'élaboration et la mise en œuvre des PDU seront entre autre l'occasion de repenser le rôle et le statut des espaces publics et de faire de cette notion l'élément clé de la politique de « *reconstruction de la ville sur elle-même* ».

[11] Ce recours à la valeur performative du langage s'inscrit dans un contexte nouveau de concurrence accrue entre les villes, qui engendre un recours fréquent à des techniques communicationnelles et à des méthodes de *marketing*, emprunté au monde de l'entreprise : il s'agit de vendre sa ville (auprès des entreprises, mais aussi de certaines catégories de population) : la promotion publicitaire, les slogans et les discours participent de la construction de cette image.

[12] Elle ne figure toutefois pas dans le *Dictionnaire Larousse* ou le *Robert*. Dans la communauté scientifique des géographes, le dictionnaire de R. Brunet, *Les mots de la géographie*, consacre en 1992 un article de 6 lignes à l'espace public (« Etendue ouverte au public et entretenue ou équipée à cette fin : place, espace vert, jardin, square, promenade, parc. L'espace vertical, celui des murs, a été intégré à l'espace public par l'entreprise privée pour la publicité) tandis que *Le dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* (dir. J. Lévy et M. Lussault, Belin, 2003) une décennie plus tard lui consacre deux rubriques (dans un cas l'espace public est entendu dans une acception physique, au sens de *public space* (p. 333-338), dans l'autre comme « *la sphère du débat public* », dans un sens intellectuel, « *public sphere* » (p. 339-340).

dimension sociale, matérielle, ou politique des espaces publics. Mais il est rare que la lecture soit syncrétique.

Cette notion est passée d'autant plus facilement dans le langage commun et quotidien qu'elle entretient une grande proximité avec d'autres vocables appartenant à des champs lexicaux voisins. Elle recouvre en partie les acceptions juridiques et réglementaires de termes relevant de l'ordre public (« voie publique », « domaine public », « lieux publics »), tandis que dans le langage ordinaire et l'imaginaire collectif, les notions de « place publique », ou de « scène publique » occupent une place importante et sont associées à des notions de solidarité et de sociabilité, plus ou moins empreintes d'une sorte de nostalgie passéiste d'un temps où existait une communauté unie qui se retrouvait dans les lieux publics, caractérisés par une mixité sociale vertueuse[13]. Enfin, la voie publique, est aussi l'espace où l'on peut « descendre » et dont on peut s'emparer pour aller faire entendre sa voix. Ces multiples connotations se superposent et contribuent à la richesse sémantique de la notion mais aussi à en brouiller et à en complexifier le contenu. On pourrait donc dire, en pastichant Freud, que la notion d'espace public jouit, et pâtit dans le même temps, d'une « inquiétante familiarité », qui fait que tout un chacun y projette des images et des acceptions multiples[14].

---

[13] L'archétype de la mixité sociale est aujourd'hui incarné par l'animation et la sociabilité des grands boulevards parisiens de la fin du XIXème siècle. Toutefois, il est important de noter que les distinctions sociales sont fortement marquées au sein de cet espace où se côtoient des gens de conditions différentes. La mixité sociale des espaces publics haussmanniens se caractérise par une proximité spatiale qui s'accompagne d'une grande distance sociale. Les différences vestimentaires notamment permettent d'identifier immédiatement la classe d'appartenance de chacun des passants. Il ne peut y avoir de « *confusion des genres* » : l'appartenance sociale de chacun est lisible dans son allure, son vêtement, sa coiffure, son mode de locomotion. Dans la co-présence de l'espace public se croisent et se côtoient des individus appartenant à des groupes sociaux très différents. Cette co-présence, combinée à des marqueurs de différenciations sociales très clairs, peut se lire par exemple dans le tableau de Caillebotte, *Le Pont de l'Europe*, présenté à l'exposition de 1877 (voir reproduction en annexe). Des groupes sociaux archétypiques sont réunis au sein de ce tableau : le bourgeois en haut de forme, l'ouvrier en blouse accoudé au parapet et la demi-mondaine qui se promène seule. Caillebotte nous montre là une image de coexistence sociale mais non d'assimilation : la composition en X du tableau, qui reprend celle des treillis métalliques, réunis ces trois groupes sociaux (le promeneur élégant et l'ouvrier occupe chacun une barre du X tandis que la femme est située au centre) mais dans le même temps ils restent nettement séparés notamment par une large portion de trottoir. Le fossé spatial et social demeure clairement lisible pour tous (protagoniste de la scène et spectateur du tableau). Caillebotte met en scène cette mixité sociale permise par les espaces publics haussmanniens qui dans une co-présence spatiale se fonde sur une forte distanciation sociale. On peut se demander si au final cette hiérarchie sociale très codifiée et lisible à travers des clés de lecture sociale n'est pas la condition nécessaire à la réalisation d'une mixité sociale. La clé de la mixité sociale serait dès lors l'affirmation – et le respect - de la différenciation, plutôt que le gommage des différences et l'uniformisation.

[14] La richesse et la souplesse sémantique de cette notion constituent la difficulté majeure qui se présente lorsque l'on cherche à en comprendre le fonctionnement. Isaac Joseph souligne bien dans sa définition de cette notion toute l'ambiguïté scientifique et épistémologique qu'elle renferme : « La notion d'espace public, tour à tour métaphore de la ville comme lieu de rencontre, de la cité comme

Si cette polysémie et cette élasticité sémantique semblent étendre de manière indéfinie le corpus des objets concernés par ce terme[15], elles expliquent aussi le succès de cette notion et surtout sa « récupération » par différents champs disciplinaires. L'espace public s'avère en effet un concept opératoire aussi bien pour l'urbanisme, l'architecture et la géographie que pour la sociologie, les sciences sociales et même les sciences politiques.

Pour commencer, nous retiendrons la définition donnée par P. Merlin et F. Choay dans le *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*[16]. L'espace public y est défini comme «la partie du domaine public, non bâti, affecté à des usages publics ». Il ressort de cette définition que l'espace public revêt trois caractéristiques essentielles. L'une est d'ordre morphologique : il s'agit d'un espace non bâti, les lieux publics couverts (type gare, maison de la culture voire marché couvert que certains auteurs désignent parfois sous cette locution) n'entrent donc pas dans cette catégorie. L'autre caractéristique est d'ordre juridique : l'espace public fait partie du domaine public donc c'est la puissance publique qui exerce un droit de propriété et un contrôle juridique sur cet espace[17]. Enfin, le dernier critère est d'ordre social : l'espace public est un espace d'usage public, c'est-à-dire accessible à tout un chacun, ouvert sans restriction et sans contrôle à l'ensemble de la société. Cette accessibilité de l'espace public, tant physique que financière, dont le corollaire est l'anonymat, est un élément fondamental pour identifier un espace en tant qu'espace public[18].

---

centre du débat politique et de la société urbaine comme société démocratique, peut sembler faire tournoyer autour du même mot un espace de recherche infiniment distendu par ses objets et ses terrains » (*La ville sans qualités*, La Tour d'Aigues, l'Aube, 1998, p. 14).

[15] Certains auteurs s'insurgent contre cette extension illimitée du champ d'acceptation de la notion qui risque d'en faire une catégorie «fourre-tout » tandis que d'autres mettent en garde contre une restriction du sens qui en réduirait considérablement la portée et les différents niveaux de signification. Dans le même numéro de *Géocarrefour*, J.N. Blanc s'insurge contre la vision qui tend à considérer les centres commerciaux comme des espaces publics, critiquant ces « *réflexions très philosophiques à propos de la ville, qui ont voulu compter les supermarchés au rang des espaces publics contemporains* » (J. N. Blanc, « Voir l'espace dans l'espace public », *Géocarrefour*, p. 59), tandis que F. Tomas s'avoue avoir « *toujours été surpris par le refus de considérer les périphéries comme faisant partie de la ville et les multiplexes cinématographiques et autres centres commerciaux comme des formes particulières et nouvelles d'espace public*. » (p. 80).

[16] Paris, PUF, 2ème édition, 1996.

[17] Certains auteurs ont d'ailleurs montré comment l'espace public se constitue formellement parallèlement à l'affirmation d'un pouvoir politique fort. La meilleure incarnation de cette corrélation très forte entre espace public et puissance publique apparaît sans doute dans l'urbanisme du XVIIIème siècle avec la création des places royales.

[18] Cette triple acception, constitutive de l'essence même des espaces publics, permet de souligner d'emblée le décalage qui peut exister entre une rue commerçante et une galerie marchande d'un centre commercial : la rue commerçante est un lieu ouvert tandis que la galerie marchande est un lieu clos, fermé ; c'est un lieu soumis à l'autorité de la puissance publique tandis que l'autre est géré par le privé ;

b. Un concept nouveau pour une réalité ancienne

La notion d'espace public apparaît dans les années 1970, à une époque de lent retournement de la pensée sur la ville. La paternité du concept est souvent accordée à J. Habermas, dont l'ouvrage, publié en France en 1978, sous le titre *L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, devient une sorte de référence incontournable dès que l'on évoque cette notion.

Toutefois, ce recours à un vocable nouveau ne signifie pas pour autant que les préoccupations qu'il recouvre sont entièrement nouvelles. L'espace public renvoie à une réalité dont les formes et les usages sont connus depuis longtemps, bien que le terme en lui-même ne soit pas utilisé avant les années 1970[19].

Ainsi, avant cette « création néologique », les auteurs d'écrits architecturaux et urbanistiques, qui pourtant utilisent ce schème pour penser ou transformer concrètement la ville, ne font pas appel à cette locution générique. Paradoxalement, l'espace public n'est pas une notion utilisée lexicalement alors que c'est une réalité fondamentale dans la logique d'aménagement urbanistique et dans l'économie du tissu urbain.

Ainsi, de manière surprenante, dans les *Mémoires* du baron Haussmann, on ne trouve pas d'occurrence du terme espace public. Lorsqu'au chapitre XIV, Haussmann, pour justifier « les appels au crédit », évoque « la transformation de Paris » dont il a été l'artisan, il n'utilise jamais cette étiquette générale.

> « Depuis que le Service de la Voie Publique s'était enrichi de tant de vastes boulevards, de larges rues, le voisinage de ces artères nouvelles, pourvues de meilleures conditions de viabilité, faisait ressortir l'état déplorable d'une foule d'anciennes rues, mal pavées, privées de trottoirs, mal éclairés, et ne permettait pas de maintenir cet état de choses.

---

enfin, c'est un lieu polyfonctionnel par opposition à la vocation uniquement commerciale de ces galeries.

[19] Ainsi « le terme espace public renverrait à des réalités spatiales et collectives qui ont connu d'autres désignations (parvis, places, fontaines, marchés, foires, rues, avenues, passages, boulevards) et une existence propre à d'autres époques, c'est-à-dire dans des contextes socio-urbanistiques et culturels différents. » Rapport du groupe de travail « espaces publics », *op.cit.*, p 19

> Le Réseau des Egouts ne desservait pas, à beaucoup près, toute la Ville. D'ailleurs, il se composait de galeries basses, étroites, difficiles à parcourir, entretenir et curer.
> Les Distributions d'Eau ne répondaient pas aux besoins d'une Grande Cité. L'Eau potable était protée à domicile, filtrée ou non, par l'industrie privée, dans ces grands tonneaux sur roues (…). Enfin, je ne puis omettre ce qui semble peut-être le couronnement de toutes les grandes œuvres de mon édilité : la transformation des Champs-Élysées ; celle du Bois de Boulogne, et plus tard, du Bois de Vincennes, (…) devenus de magnifiques promenades, que le monde entier connaît et qu'il admire ; ni la création du Parc Monceaux, de ceux des Buttes-Chaumont et de Montsouris, de nombreux jardins et squares ; ni la plantation des avenues et boulevards qui rayonnent de tous côtés dans le Paris actuel. »[20]

Haussmann parle donc d'artères, de rues, d'avenues, de boulevards, de promenades ou de squares ou encore de réseau d'égout et d'alimentation en eau, mais pas d'espace public. Alors qu'en tant que schème de raisonnement et de pensée, l'espace public est au cœur de la logique de transformation du Paris haussmannien, cette catégorie générique ne fait pas partie du champ lexical de son auteur.

On note l'évolution sémantique qui s'est produite depuis lors pour désigner cette réalité, puisque, dans les annexes, le répertoire des rues et des places est présentée, par les responsables de cette édition, comme l' « *index des espaces publics parisiens* »[21].

De même, si l'on prend l'exemple de C. Sitte : cette réalité est au cœur de ses préoccupations mais ce concept n'appartient pas à son vocabulaire. Dans son entreprise les règles qui fondent l'urbanité et la convivialité des espaces urbains, il analyse

> « un certain nombre de belles places et d'ordonnancements urbains du passé, afin de dégager les causes de leur effet esthétique »
> « les relations entre les édifices, les monuments et les places »
> « le dégagement »
> puis « la fermeture des places »
> ou encore « les limites de l'art dans les aménagements urbains modernes » [22].

Bien que cet ouvrage ne traite que de ça, il n'est jamais question d'espace public dans *L'art de bâtir les villes.*

---

[20] Baron Haussmann, *Mémoires*, édition établie par François Choay, Paris, Editions du Seuil, 2000, p. 624
[21] *Ibid.*
[22] C. Sitte, *L'art de bâtir les villes*, Paris, Seuil, 1996, préface, p V.

Ce sont, là encore, les commentateurs ultérieurs qui explicitent et conceptualisent cet objet d'étude. Françoise Choay, dans sa préface à l'édition de 1996 de *L'art de bâtir les villes*, insiste sur le rôle majeur de cet ouvrage, redécouvert à la fin des années 1970, dans la conception des projets d'aménagement nouveaux :

> « Depuis la fin des années 1970, en Europe comme en Amérique, l'ouvrage de Camillo Sitte est à nouveau invoqué dans leurs projets par nombre d'architectes et d'urbanistes à la recherche d'espaces publics et conviviaux. »[23]

c. Une naissance paradoxale : la disjonction temporelle entre les mots et les choses

Paradoxalement, l'émergence de cette notion est concomitante de la dégradation de sa réalité. Le concept d'espace public est forgé, et investi les catégories sémantiques de champs disciplinaires variés, au moment où sa réalité se transforme en profondeur et commence à poser problème, les évolutions de la société induisant des mutations et des décalages importants par rapport à un certain modèle de référence.

Tout se passe comme si c'était lorsque la réalité entrait en crise qu'elle était nommée et identifiée conceptuellement. A partir du moment où la réalité de l'espace public est remise en cause par les évolutions de la société, l'expression apparaît sur le devant de la scène linguistique. L'espace public est un concept forgé pour analyser et décrire le déclin de la sociabilité et de la vie publique. Le premier d'entre eux, l'ouvrage de J. Jacobs[24] attire l'attention sur la crise des rues et des places aux Etats-Unis qui ne sont plus les pôles d'animation de la vie urbaine et connaissent des problèmes d'ordre sécuritaire. Son analyse déplore la fin de la rue sous un angle principalement sociologique. Richard Sennett insiste sur l'appauvrissement et la dégradation de la vie dans l'espace public qui accompagne la clôture de la vie privée sur l'intimité du logement et du foyer. Dans *The conscience of the Eye. The Design and*

---

[23] On notera toutefois qu'ici le terme « public » est une épithète qui vient qualifier l'espace et que cette notion n'est donc pas utilisée comme une expression insécable. En outre, cela souligne le rôle qu'occupe ce type d'espace dans le renversement qui s'opère en réaction au mouvement moderne, à partir des années 1970 dans la manière de penser et de concevoir la ville.

[24] J. Jacobs, *Déclin et survie des grandes villes américaines,* Liège, Mardaga, 1991

Social Life of Cities, traduit en français en 1992, sous le titre *La ville à vue d'œil*, Richard Sennett

> « fustige notre culture judéo-chrétienne, responsable du mur qui sépare « notre vie intérieure de la vie extérieure » et par conséquent de notre incapacité à produire des espaces publics où l'on puisse s'exposer. »[25]

D'autres publications analyseront la déconstruction formelle de la rue tant dans son tracé que dans sa volumétrie. Ainsi l'ouvrage de Philippe Panerai, souligne l'évolution des formes urbaines et montre comment en l'espace de quelques décennies, on est passé « de l'îlot à la barre », ce qui corrélativement se traduit par une disparition de l'espace public[26].

L'émergence du terme « espace public » coïncide donc avec une période de crise de la ville et de bouleversements dans les modalités socio-économiques et la mobilité. La ville héritée apparaît inadaptée à la vie moderne et l'étalement des périphéries qui bouleversent profondément les relations traditionnelles ville–campagne, remettent en cause la notion de ville dense et modifient l'usage des espaces publics[27].

Dans ce contexte, la notion d'espace public va apparaître comme une sorte de « bouée conceptuelle », de notion, peut-être floue, mais dont l'ambivalence même rassure, puisque l'on peut projeter dessus toutes sortes d'utopie ou de fantasmagorie urbaines, et en particulier ce mythe d'un retour à un âge d'or intemporel qui permettrait de

> « réhabiliter des systèmes d'espaces et des pratiques de vie urbaines tombées en désuétude ou déqualifiées sous la pression des transformations économiques et sociales et des mécanismes d'urbanisation des années 50-75 (…) En ce sens le recours aux « espaces publics » répondrait pour partie à une volonté plus ou

---

[25] F. Tomas, *op.cit.*, p.77

[26] P. Panerai, J. C. Depaule, M. Demorgon, *Formes urbaines. De l'îlot à la barre*, Marseille, éditions Parenthèses, 1997

[27] Voir l'évolution des définitions employées par l'INSEE pour décrire le phénomène urbain : depuis une dizaine d'années la continuité du bâti, qui jusque là était l'un des deux critères prépondérants (avec le seuil de 2000 habitants) pour définir la ville, n'est plus considérée comme opératoire et a été remplacée par des critères permettant de saisir les migrations alternantes qui s'établissent journellement entre les villes et le péri-urbain et intègrent dans l'orbite d'un pôle urbain des espaces qui ne s'apparentent à la campagne que par la faiblesse des densités et l'importance des espaces non bâtis.

moins explicite de renouer avec les qualités urbaines et les conceptions de la ville historique. »[28]

d. Un terrain d'étude paradoxal

Culturellement et géographiquement, les espaces publics n'occupent pas la même place dans l'imaginaire du citadin parisien et londonien ni dans sa géographie. Claire Hancock a montré à travers l'étude des guides de voyage au XIXème siècle, que les Français et les Anglais accordent des valeurs inverses aux notions de « *home* » ou d'espace extérieur, au centre ou à la périphérie de la ville ou encore à la campagne et à l'espace urbain à une échelle plus vaste.

Sur le plan sémantique, le concept de «*public space* » a émergé encore plus récemment qu'en France dans la littérature scientifique anglaise. On parle de manière préférentielle d'*open space* et cette locution désigne des espaces ouverts mais surtout parmi ceux-ci les espaces verts.

Le concept d'espace public au sens de grande percée baroque ou haussmannienne n'existe pas dans la culture urbanistique anglaise. Sa réalité géographique est absente du plan de la ville (« il n'y a pas eu d'Haussmann » à Londres comme le souligne le guide vert sur Londres). La percée de *Regent Street*, qui a voulu imiter la rue de Rivoli, n'est qu'une exception qui confirme la règle et antérieurement, le rejet du plan de Wren après le Grand Incendie de 1666 manifeste bien que l'espace public dans sa version baroque n'a pas été retenu pour aménager et adapter le plan de Londres.

Toutefois, si elle n'existe pas sur le plan sémantique, la notion d'espace public est au cœur de la pratique des urbanistes et des architectes anglais, notamment au travers de l'*urban design*. Cette discipline, qui n'existe pas en France, et qui se trouve à cheval entre l'urbanisme et l'architecture, fait de l'espace public, et des rapports entre les volumes et les creux, l'outil majeur de son mode de penser et de produire la ville.

[28] Rapport Louisy, *op.cit.*, p.19

3. Méthodologie

a. Précautions méthodologiques

Avant d'exposer les méthodes de travail utilisées dans cette recherche, nous voudrions tout d'abord, souligner un certain nombre d'obstacles ou de pièges méthodologiques qui se sont présentés à nous au fur et à mesure de l'avancée de nos travaux.

L'analyse d'un espace – et *a fortiori* d'un espace non bâti comme l'espace public – soulève une double difficulté méthodologique. D'une part, nous sommes obligés de traduire en mots une réalité d'ordre visuel et sensoriel. Cette « prison » que peut représenter le langage est souvent soulignée par les architectes. Christian de Portzamparc a souvent insisté sur cette inadaptation du langage pour dire l'espace ou l'architecture.

> « Les études modernes autour de l'urbanisme, ont toujours abordé leur sujet avec les outils du langage. La croyance commune est qu'il faut comprendre et analyser d'abord les fonctions des « groupements urbanisés et, en deuxième lieu, étudier leurs formes comme des « transcriptions » architecturales et matérielles de celles-ci, des conséquences, des effets. La spécificité de l'espace, alors, échappe. Certes la ville est un récit et il nous dit les hommes et leur histoire. Elle est dans le mouvement du sens mais les clés pour lire ce sens sont étrangères à la langue. Il y a là un préliminaire quasi épistémologique à ce discours : l'espace, l'architecture mettent en jeu une pensée qui pour l'essentiel échappe au langage. Peut-on penser sans langage ? Toute la tradition de la pensée rationnelle, de la pensée tout court l'ignore. Mais un projet d'architecture, par exemple, se pense avec du visible, manipulant des schèmes spatiaux et non seulement des concepts. (…) La forme organise notre connaissance, et notre pratique sur le monde et nous pensons en espace et en schèmes à côté de notre pensée en concepts et en mots (…) L'invention de la pensée rationnelle en Grèce, sans cesse tend à s'affranchir de la matière par la pensée, à nous libérer du préjugé des sens (…) Cette histoire a institué pour nous le langage comme vecteur unique de la pensée (…) et là où les langages achoppent, on parle d'art, d'irrationnel, d'indicible. (…) Dans notre logocentrisme fondateur, dans nos institutions de recherche, d'enseignement, il y a toujours étanchéité entre ce savoir-logos, analytique et un visible-topos, une architecture-sensation qui est effet de présence avant d'être effet de sens[29]. »

D'autre part, l'autre obstacle méthodologique qui se dresse me semble –t-il lorsque l'on traite de questions de morphologie urbaine, est la distorsion que peuvent

[29] Christian de Portzamparc : « Vers la ville de l'Age III » in *Ville – Architecture*, n° 4, novembre 1997, p. 4.

engendrer les supports graphiques (des cartes et des plans, et notamment des plans-masses), par rapport à la vision du piéton, de l'automobiliste, bref de celui qui pratique la ville. En effet, d'une part, il est très difficile de « ressentir » physiquement et corporellement les échelles graphiques : ainsi, même si l'on a connaissance et conscience intellectuellement de l'échelle d'un plan, l'immensité de la dalle à traverser ou la longueur du cheminement à parcourir ne sera jamais autant vécue et ressentie que par le passant qui parcourt ces lieux.

D'autre part, la vision aérienne et très lisible que donnent les plans-masses (ou les photographies aériennes) de l'organisation d'un quartier peut n'être qu'une pure fiction, qu'un pur plaisir intellectuel sans rapport avec l'expérience concrète de la rue ou des voies de circulation rapides. Ces masses bâties qui apparaissent comme autant de pions d'un jeu de dames, faciles à déplacer, seront autant de barrières à contourner, ou de « ventres » qui engloutiront le citadin-consommateur, tandis que ces axes qui semblent «aérer » le plan et constituer son squelette, seront perçus comme des coupures ou des espaces infinis qui pourront perdre toute lisibilité au sol. Le plan-masse, qui est la représentation à partir de laquelle les projets sont souvent pensés et élaborés, ne correspond en rien à la vision du piéton ou même de l'automobiliste, et la lisibilité qu'il peut suggérer peut être uniquement graphique. Nous ne sommes définitivement pas des Icares. Michel de Certeau, du haut du *World Trade Center,* avait déjà souligné cet écart irréductible de points de vue entre «le voyeur » et le marcheur. Depuis le 110ème étage du *World Trade Center*, le voyeur était :

> « enlevé à l'emprise de la rue » et jouit du « plaisir de 'voir ensemble', de surplomber, de totaliser le plus démesuré des textes humains », tandis que le « marcheur » est « enlacé par les rues qui le tournent et le retournent selon une loi anonyme ; (…) possédé, joueur ou joué, par la rumeur de tant de différences et par la nervosité du trafic new-yorkais. »[30]

Enfin l'un des écueils qui guette tout travail de longue haleine, comme peut l'être une thèse, est la tentation d'hypertrophie du sujet : tant de temps et d'efforts consacrés à un sujet unique risque immanquablement d'en faire un « enjeu majeur », une «question cruciale ». L'espace public, peut-être moins que tout autre, compte tenu d'un «effet de mode » récent, n'échappe pas à ce piège. Si je suis et reste convaincue, comme d'autres, que l'espace public constitue un enjeu pour les villes d'aujourd'hui et *a fortiori* pour celles de l'avenir, le piège le plus latent serait de le

[30] Michel de Certeau, *L'invention du quotidien,* t. 1 *« Arts de faire »,* Paris, Gallimard, 1990, p. 140

limiter à un objet conceptuel qui satisfasse nos fantasmagories urbaines et nous serve de paravent pour refuser de voir et de comprendre les mutations des villes contemporaines.

Une double approche méthodologique a été utilisée pour comprendre et analyser le paysage urbain des *Docklands* et analyser les pratiques socio-spatiales dont ils sont le cadre.

b. Une démarche morphologique

Tout d'abord, ma première démarche relève de la morphologie urbaine. La question qui sous-tend ce postulat méthodologique est de tenter de cerner les rapports entre la forme urbaine et les pratiques, et d'évaluer l'impact de la forme sur les déplacements, les flux, les stationnements ou tout autre type de pratiques s'inscrivant dans le paysage urbain. On peut donc considérer que ma démarche relève à la fois de la morphologie fonctionnelle qui s'efforce d'expliquer les contraintes, évalue la pertinence des formes et leur efficacité du point de vue des activités et des flux et de la morphologie normative qui étudie les liens entre les valeurs humaines, la qualité de la vie quotidienne des habitants et les formes, en essayant de déterminer « *les bonnes formes* ».

La méfiance qui prime aujourd'hui vis-à-vis d'une quelconque attitude déterministe rend difficile à formuler ce genre de postulat. De même, de manière plus ponctuelle et ciblée, l'aporie de la critique formelle, faite dans un premier temps au mouvement moderne dont on condamnait l'architecture de tours et de barres à laquelle on imputait l'échec et les problèmes de ces quartiers, a conduit à discréditer les analyses qui tentaient d'évaluer les incidences de la forme sur les pratiques urbaines. Or, si les liens de causalité ne sont sûrement pas binaires et directs, notre pratique quotidienne de la ville et notre vécu de citadin nous assurent intuitivement de l'importance des qualités formelles d'un aménagement et de ses répercussions sur les pratiques de la ville. L'illustration de cette relation causale peut être lue dans les traces brunes qui s'inscrivent dans une pelouse, lorsque les cheminements ont été

mal pensés et ont été redessinés, de manière non concertée et informelle par la force de l'habitude et les pas des passants[31].

c. Une démarche éthologique

D'autre part, pour étudier les pratiques socio-spatiales qui se déroulent dans le cadre des *Docklands* et notamment dans l'enceinte de *Canary Wharf*, j'ai eu recours à une méthode relevant de l'éthologie urbaine.

Ma démarche a constitué en différentes étapes, qui recoupent celles proposées par J. Cosnier pour appréhender les problèmes humains en termes éthologique (et qu'il applique à l'étude d'une grande rue de Lyon, la rue de la république)[32]. Je dois reconnaître que mon rapport avec la démarche éthologique a été de l'ordre de celui de M. Jourdain avec la prose : il s'avère que ma première étude de terrain dans les *Docklands* a été un peu empirique. En étudiant ensuite la démarche méthodologique de l'éthologie urbaine, je me suis rendue compte que « *les points de passage* » qui avaient structuré ma pratique de terrain recoupaient ceux définis dans la méthodologie de l'éthologie urbaine.

3 étapes ont structuré mon approche des espaces publics de *Canary Wharf*, de manière à la fois successive mais aussi pour partie combinée. Une première étape a consisté en une « *période d'imprégnation* ». Différents séjours à Londres m'ont permis de parcourir à pied, en bus, en taxi et en transports en commun les *Docklands* et de me familiariser avec la géographie physique des lieux mais aussi avec ses rythmes diurne et nocturne, ses animations de semaine ou de week-end ainsi que sa vie passée

---

[31] L'enjeu et l'ambivalence de cet impact de la forme sur les pratiques sont soulevés par Monique Zimmermann à propos de l'aménagement des espaces publics lyonnais in *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public* p. 81 : « Ranger la ville, est-ce ranger les gens ? Poser cette question ne ramène-t-il pas à un débat presque aussi vieux que la société industrielle elle-même : débat entre ceux qui pensent qu'il faut « changer la ville pour changer la vie » et ceux qui pensent inversement, qu'il faut « changer la vie pour changer la ville ». L'intérêt de l'expérience lyonnaise tient à la subtilité des positions : l'espace *du* public n'est pas posé comme producteur des pratiques sociales. Autrement dit, l'espace *du* public en soi n'infèrerait pas le comportement du public, mais l'espace *du* public rapporté à des usages – et comme signifiant des usages - inférerait des pratiques (…) L'espace est une abstraction. Il cesse de l'être quand il a un nom : ce nom il le doit aux usages qui le configurent (qui le remplissent à la fois d'objets et de sens) et aux pratiques que les usages autorisent et que l'adéquation de l'espace ainsi praticable pérennise. Toute la difficulté de l'entreprise lyonnaise tient alors à poser la réversibilité du sens : fabriquer un espace dont le nom formerait – ou réformerait - des usages pour régler les pratiques. Que dit alors ce nom «espace public» qui aurait un sens pratique ? Qu'est-ce qui est praticable dans l' « espace public» ? »

[32] « L'étude d'un espace public en termes éthologiques peut s'énoncer de la manière suivante : étant donné le biotope X, comment se comporte la biocénose Y qui fréquente X, ou en terme plus communs, quelle population fréquente ce territoire et comment s'y comporte-t-elle ? » (p. 15).

(reconstituée notamment au musée des *Docklands*). Au cours de cette période d'imprégnation, j'ai noté dans une sorte de carnet de bord, les différentes impressions, sensations ou réflexions qui résultaient de cette pratique de terrain et de ces déambulations réalisées un peu au hasard. L'objectif que je leur assignai était de « *couvrir le terrain* », et d'y revenir à différentes reprises, pour noter les permanences ou les mutations dans la géographie socio-spatiale des lieux. Je n'ai pas hésité à y noter des détails qui me semblaient au départ insignifiants, mais qui se sont révélés significatifs d'une logique d'ensemble par la suite[33]. Pour les éthologues, cette période d'imprégnation présente en général deux avantages :

> « être familiarisé avec le milieu et en repérer les traits les plus pertinents qui seront à approfondir ou à expliquer, et éventuellement accoutumer le milieu à la présence du ou des chercheurs ; exactement comme en éthologie animale[34]. »

En ce qui concerne l'étude éthologique à *Canary Wharf*, les particularités de ce site qui constitue une enceinte privée, faisaient que l'un de mes objectifs, qui compliquait ce travail de familiarisation, était de ne pas trop me faire remarquer puisque mon droit de filmer était soumis à autorisation et que je souhaitais le conserver jusqu'à la fin du tournage de mes images.

Une fois familiarisée avec la géographie physique des lieux, j'ai réalisé une série d'observations *in situ* qui m'a permis de constituer une

> « étude macroscopique des flux, des déplacements et des stationnements[35]. »

Je suis donc restée plusieurs heures, et revenue plusieurs fois, dans les espaces publics de *Canary Wharf* afin d'y observer les comportements de la population qui fréquentait ces lieux. Je me suis intéressée aux attitudes, démarches, comportements, caractères vestimentaires des personnes fréquentant des lieux. Mes « postes d'observation » ont été plus particulièrement *Cabot Square*, l'esplanade devant le métro, *Jubilee Park*, *Canada Square Park* et les promenades en bord de bassins ainsi que le *Thames Path*. Ces observations ont été réalisées à différents moments de la journée,

---

[33] J. Cosnier souligne l'importance de « ne pas être pressé de faire des relevés, des graphiques et des quantifications. Une période d'imprégnation est indispensable et plus elle est longue meilleure elle sera. Cela veut dire que l'éthologie fréquentera le terrain en flâneur, usager-amateur du biotope soumis à son observation. » (p. 16).
[34] *Ibid.*, p. 16
[35] *Ibid.*, p. 16.

en semaine et le week-end, ainsi que le soir. Ces observations *in situ* ont cherché à déterminer quels étaient les cheminements empruntés, les lieux de stationnement, les endroits déserts ou évités, les détournements d'usage par rapport aux fonctions initiales des espaces ?

Enfin, la troisième démarche, réalisée parallèlement à la précédente, a consisté à recueillir des données à partir d'enquêtes, d'entretiens ou de conversations libres avec différentes personnes fréquentant le site, de manière ponctuelle ou répétée. 43 employés de la compagnie *CSFB* ont répondu à un questionnaire, composé de questions à la fois directives et semi-directives. D'autre part, des entretiens libres avec des touristes mais aussi les étudiants du DESS de Paris XII que j'ai j'accompagné en voyage d'étude à Londres, m'ont permis de recueillir des témoignages et des points de vue contrastés sur ce site. Différents entretiens, notamment avec Mickaël Edwards, enseignant à la *Bartlett School of Planning* de *University College London*, m'ont permis de bénéficier du regard d'un universitaire et de la pratique d'un londonien. Enfin, l'interview de Ludo Campbell-Reid, directeur de *Urban Design London* et ancien responsable de l'urbanisme à *Tower Hamlets*, a apporté l'éclairage d'un ancien acteur.

Les résultats de cette double démarche, morphologique et éthologique, sont présentés dans les chapitres 1 à 4 de cette thèse. Dans les chapitres 1 à 3, j'analyse le paysage urbain des *Docklands* à trois échelles différentes en m'appuyant sur cette imprégnation et cette étude écodescriptive du territoire, réalisée à l'occasion de 7 séjours à Londres, qui se sont échelonnés entre décembre 1998 et mai 2005. L'étude macroscopique des comportements, réalisée à partir d'observation *in situ* et d'enquêtes, est analysée dans le chapitre 4 qui traite des pratiques. J'ai observé en particulier les déplacements et la fréquentation des espaces dit publics de *Canary Wharf*, ainsi que les pratiques sur le *Thames Path* qui est la promenade aménagée en bordure de la Tamise.

L'analyse morphologique des espaces publics, à l'échelle des *Docklands*, de l'île aux Chiens ou de *Canary Wharf*, ainsi que l'étude des pratiques qui y prennent place ont fait l'objet d'un enregistrement vidéoscopique qui permet, mieux que des photos, de retraduire la réalité des pratiques socio-spatiales et des comportements observés.

Le film de 50 mn qui accompagne cette thèse (intitulé : *Des docks aux Docklands : quand le privé fait la ville*) a été réalisé à partir de 12 heures de *rush*, tournés en février 2004, juin 2004 et mai 2005. Dans une première partie (« *Une opération sans espace public* ») il illustre, à trois échelles différentes, le rôle et le statut conféré aux espaces publics dans le processus de production de ce nouveau morceau de ville. Dans la seconde partie (« *Des pratiques fragmentées* ») il offre une synthèse des observations réalisées *in situ* et donne à voir le type et la nature des pratiques qui prennent place en ces lieux.

Ce film a été réalisé avec Bruno Rossi du service audio-visuel de l'Université de Paris XII – Val de Marne.

4. Problématique et plan

La problématique qui sous-tend cette thèse et ce film est que les liens qu'entretiennent les hommes avec leur milieu ne sont pas neutres, indifféremment transposables d'un espace à un autre. Les caractéristiques de ce milieu et les pratiques humaines qui s'y déroulent sont imbriquées et se conditionnent l'un l'autre[36].

C'est pourquoi, au final, la démarche globale de cette thèse se place dans la lignée des travaux d'Augustin Berque et cherche à comprendre les rapports de l'être humain à l'étendue terrestre. Dans le cadre de cette recherche, il s'est agit d'étudier les rapports du citadin londonien avec les espaces publics des *Docklands*, et de *Canary Wharf* en particulier. La démarche que j'ai poursuivie se veut donc d'ordre onto-géographique.

Selon Augustin Berque, l'homme est un être géographique, ancré écologiquement, techniquement et symboliquement dans un milieu.

> « L'être humain est un être géographique (...) Il est d'abord, et nécessairement déterminé par une certaine relation à ce qui fait l'objet de la géographie : la disposition des choses et du genre humain sur la terre, sous le ciel. (…)
> C'est donc de là qu'il faut partir : du constat que le moindre paysage, que le moindre il-y-a dans ce paysage, pose dès lors, et pleinement, la question de l'être. « Il y a ceci plutôt que cela, et ici plutôt que là » : ce n'est pas seulement la géographie, mais

[36] « Muni de ces différentes données, le travail de synthèse de l'éthologue consistera à les mettre en rapport, d'où la qualification d'éco-éthologique d'une telle démarche : les comportements des personnages s'avèrent très conditionnés par la nature et la structure des lieux ; il existe à l'évidence une interaction étroite entre les biotopes et les biocénoses qui les fréquentent. » (p. 17).

> l'ontologie aussi que fonde un pareil énoncé – le premier énoncé, en vérité, que peut faire un être humain dès qu'il s'éveille à l'existence. Dire que la question de l'être est philosophique, tandis que celle du lieu, elle, serait géographique, c'est trancher la réalité par un abîme qui interdit à jamais de la saisir. C'est bafouer l'existence de l'il-y-a, et du même coup biffer l'essence de notre existence, laquelle n'est rien sinon au sein de cet il-y-a ; quitte alors pour les philosophes, à imaginer l'être dans l'absolu, pour les géographes à se figurer qu'il n'y va pas de l'être dans ce qu'ils examinent, et pour le commun des mortels à pallier des fantômes les plus opaques – génie des lieux, esprit des choses, intention de l'univers.... – l'abîme ainsi ouvert. Tout cela, faute de voir que ce qui anime notre existence, autrement dit l'être, est à l'œuvre d'abord là même où « il y a un corbeau dans la rizière », ou dans n'importe quel autre paysage ; mais toujours là plutôt qu'ailleurs[37]. »

Il y a donc une géographicité de l'être au sens où :

> « l'être de l'humain se grave (*graphein*) dans la terre (*gê*), et qu'il est en retour gravé dans un certains sens. Le sens, justement où il est géographique. »

Cette « géographicité » de l'être, c'est-à-dire cette

> « relation par laquelle la chose étendue est si peu étrangère à la chose pensante, qu'elle participe de son être même ».

fait que l'aménagement et la production d'un milieu urbain sont une question qui comporte un enjeu crucial puisque dans ces aménagements il y va de l'être même. Ce sont les conditions de l'existence de l'homme et son rapport à l'étendue terrestre qui sont en jeu. L'aménagement et la production d'un milieu urban ont donc des répercussions géographiques mais aussi ontologiques pour la ville et l'homme qui y habite.

La relation de l'être humain à l'étendue terrestre est indissolublement d'ordre géographique et ontologique. C'est cette relation qui constitue l'écoumène[38]. L'écoumène est la relation à la fois écologique, technique et symbolique de l'humanité à l'étendue terrestre. L'écoumène « *est pleinement la demeure (oikos) de l'être de l'humain* »[39].

---

[37] Augustin Berque, *Ecoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Belin, 2000, p. 10-11.
[38] *Ibid.*
[39] Dans sa réflexion onto-géographique, Augustin Berque s'inscrit donc contre la philosophie « *qui a prétendu localiser la demeure de l'être dans le langage* » mais s'oppose aussi « aux sciences trop étroitement humaines qui, à leur manière, ont assumé ce parti, et ce faisant ont sevré la culture de la nature... alors même qu'elles ne pouvaient nier l'inhérente animalité de notre corps. » (*ibid.* p. 14).

De la même manière la relation ente le citadin et l'espace public est d'ordre géographique et ontologique : l'espace public offre un cadre matériel à la vie publique de l'homme mais constitue aussi le milieu qui lui permettra d'exister pleinement en tant qu'homme et d'advenir dans sa dimension ontologique.

Tout comme la relation écouménale, la relation de l'homme à l'espace public est d'ordre géographique et ontologique, matériel et immatériel, mesurable et incommensurable. Elle ne se borne pas à la matérialité de l'espace physique, elle est aussi ce qui permet « *le déploiement existentiel qui se poursuit en chaque être humain*[40] ». Cette relation est donc par nature d'ordre onto-géographique et participe à l'élaboration d'une « onto-cosmogonie[41] ».

Le dualisme cartésien qui a introduit une scission entre le sujet et l'objet qui nous rend difficile de penser l'espace autrement que comme un objet posé devant nous, que l'on peut mesurer, tenir dans sa main (grâce à une réduction proportionnelle), totalement extérieur à notre condition d'être humaine. L'opposition entre le sujet et l'objet (la logique du sujet et du prédicat) s'est traduit par la construction du mythe du pur espace. En instaurant cette rupture dichotomique entre l'être et les choses, le dualisme cartésien a rompu la relation de l'homme à l'étendue terrestre et durablement modifié notre manière de concevoir le milieu, pourtant existentiel, de l'homme à savoir l'étendue terrestre.

L'enjeu est ici de saisir la relation de l'homme à ce milieu, et plus particulièrement la relation du citadin à l'espace public :

Le point de départ a été cette interrogation face à une constatation empirique : pourquoi cette fascination pour l'espace public ? Comment s'explique la fortune de ce concept mais aussi, sans s'attacher à un simple effet de mode sémantique, sa permanence sous des aspects divers dans l'historie de la ville ? A partir de là, j'ai cherché à savoir quel est le lien onto-géographique entre l'homme et l'espace public ? Quels sont les ressorts ontologiques de cette relation géographique ?

Tout se passe comme si malgré des moyens de communication a-topiques et dé-spatialisés de plus en plus performants, les hommes exprimaient un besoin

---

[40] *Ibid.*
[41] Terme employé par A. Berque pour désigner l'entreprise de Platon dans le *Timée*.

toujours plus prégnant de « *communion collective* » dans l'espace public, qui s'exprime, de manière ponctuelle et paroxystique, dans les grandes messes commémorant ou célébrant les grandes victoires sportives, ou les grandes manifestations culturelles. Tout se passe comme si, plus les hommes avaient la possibilité technique de vivre en autarcie et dans une grande individualité, plus ils recherchaient des moments de partage et de vie collective dans un espace les réunissant physiquement et socialement.

Dans la première partie, nous analyserons le paysage urbain des *Docklands* à trois échelles différentes, et le rôle qu'y jouent les espaces publics.

Le premier chapitre s'intéressera, à l'échelle des *Docklands*, à l'intégration de ce nouveau morceau de ville dans sa périphérie environnante. Comment a été réalisée cette greffe urbaine ? Pourquoi, ce qui a longtemps constitué une enclave protégée par ses hauts murs de briques, érigés contre les vols lors de l'activité portuaire, puis un *no man's land* que l'on contournait pendant les années d'abandon, continue aujourd'hui encore à constituer une sorte de forteresse, un monde à part, dans la géographie londonienne.

Le deuxième chapitre s'intéressera, à une échelle plus grande, au paysage urbain de l'Île aux Chiens. A quel type de ville a abouti cette opération de réaménagement ? Quelles sont les particularités du tissu urbain ? Quelles sont les règles qui arbitrent les rapports entre les vides et les pleins dans la grammaire de ce quartier et les modalités d'articulation des différents ensembles résidentiels, ou de bureaux, réalisés dans ce méandre de la Tamise.

Enfin, dans le troisième chapitre, nous nous intéresserons plus en détail aux espaces publics de *Canary Wharf* qui ont été un élément important dans l'aménagement de cette enceinte. Cette opération réalisée par des promoteurs canadiens s'est faite selon un *master-plan* qui a accordé une place très importante à ce qui est appelé des « *public open spaces* » dans la géographie officielle des lieux, malgré le statut privé du foncier. Quelles sont les caractéristiques morphologiques de ces « *public open spaces* » et leur rôle dans ce nouveau quartier ?

La deuxième partie sera consacrée à étudier les pratiques possibles dans ce nouveau morceau de ville. Quelles sont leurs caractéristiques et selon quelles modalités se déploient-elles (chapitre 4) ?

Le chapitre 5 tentera d'évaluer l'urbanité globale de ces lieux, et notamment de *Canary Wharf*, au terme de cette étude morphologique et de cette analyse éthologique.

Enfin, dans la troisième partie, nous reviendrons sur les règles du jeu qui ont arbitré les rapports entres les différents acteurs dans cette opération de réaménagement urbain, et les modalités du partenariat public / privé mis en place à partir du début des années 1980 (chapitre 6).

Dans le chapitre 7, nous tenterons de déterminer et de mettre en lumière les spécificités de l'action des acteurs privés, afin de comprendre ce qui les distinguent de l'action de la puissance publique et d'évaluer les incidences des unes et des autres pour la ville et pour les citadins.

Enfin dans le dernier chapitre (chapitre 8) nous tenterons de dresser un bilan de cette opération, et plus spécialement un bilan concernant l'espace public dans les *Docklands*.

Première Partie

Le paysage urbain des Docklands : un « morceau de ville » sans espace public

Introduction

La première partie de ce triptyque sur les *Docklands* s'intéressera au paysage urbain de ce nouveau quartier. Il s'agira d'étudier ses caractéristiques paysagères et morphologiques. Quelles sont les formes, en volume comme en creux, qui se sont substituées aux anciens entrepôts et bassins du port de Londres ? A quelle ville, cette opération de régénération de grande ampleur a-t-elle donné naissance ? Quel résultat urbanistique et paysager a donné ce qui fut « *le plus grand chantier d'Europe des années 1980* » ?

Nous nous intéresserons donc au tissu urbain des *Docklands* dans sa dimension morphologique : il s'agira de voir quels sont les rapports entretenus par les vides et les pleins dans ce tissu urbain, quelles sont les caractéristiques et les

fonctions de la trame viaire, et plus spécifiquement quels rôles et quel statut sont attribués aux espaces publics ?

L'étude sera conduite en opérant un emboîtement d'échelles. Après avoir étudié l'insertion des *Docklands* en général dans leur environnement périphérique, nous nous intéresserons au paysage urbain de l'Ile aux Chiens, avant de resserrer notre focalisation sur le périmètre de *Canary Wharf*. A chaque fois, nous essaierons de voir comment les différentes opérations se sont intégrées dans leur tissu environnant et comment elles ont été reliées entre elles. Dans cette optique, nous nous intéresserons plus particulièrement au statut et au rôle dévolu à l'espace public.

La méthode employée dans cette première partie est empruntée à l'analyse morphologique. L'objet d'étude est la forme physique de la ville : nous nous intéresserons aux modalités de constitution de ce nouveau tissu urbain, aux figures urbaines qui en résultent, aux rapports réciproques des éléments de ce tissu. A une triple échelle, progressivement de plus en plus grande, nous nous intéresserons au plan et au maillage qui structurent ce territoire et le raccordent à son environnement : le dessin des rues et le maillage général des *Docklands*, de l'Ile aux Chiens et de *Canary Wharf* seront donc examinés. Nous étudierons également l'organisation du parcellaire et les rapports qu'il entretient avec la trame viaire et le tissu bâti. Enfin, les volumes bâtis et leurs rapports avec les espaces en creux (rues, places) constitueront un troisième objet d'étude : la silhouette urbaine de ce nouveau morceau de ville, les formes architecturales et surtout les rapports entre les pleins et les vides seront étudiés pour décrypter les principes urbanistiques à l'œuvre dans l'organisation de cet espace. L'objectif de cette analyse morphologique étant de comprendre le rôle des espaces publics dans l'organisation et la structuration de ce nouveau morceau de ville.

Dans le premier chapitre, nous chercherons à voir comment l'espace public a été utilisé pour « *remettre les Docklands sur la carte* ». Comment accède-t-on aujourd'hui à cette zone longtemps en marge de la géographie londonienne ? Comment s'effectue la transition entre ce nouveau quartier et sa périphérie alentour ?

Dans le deuxième chapitre, l'analyse portera sur un territoire plus restreint, pour s'intéresser au rôle joué par l'espace public à l'échelle de l'Ile aux Chiens.

Enfin, une étude à très grande échelle, du rôle et du statut des espaces publics dans l'opération de *Canary Wharf*, nous permettra de souligner la spécificité des espaces publics dans le fonctionnement urbain et la morphologie de cette opération.

Chapitre 1
A l'échelle des *Docklands* : Une forteresse à l'accès technique et sécurisé

A l'est de la *City*, jouxtant le *square mile*, un nouveau quartier d'affaires est apparu dans la géographie économique londonienne, mais aussi dans le paysage urbain de l'agglomération.

Alors qu'historiquement le fil directeur de la croissance urbaine londonienne s'étire plutôt vers l'ouest, ce nouveau quartier d'affaires engendre un basculement partiel de son centre de gravité[42]. Le phénomène de *gentrification* qui l'accompagne

[42] Pendant plus de 4 siècles, l'axe dominant du développement de Londres a été orienté vers l'ouest. Les *Docklands* induisent un renversement partiel de tendance. Le centre de gravité de Londres se

bouleverse en partie la classique dichotomie entre un *West End* bourgeois à un *East End* plus populaire. Enfin, des formes nouvelles émergent dans l'horizon londonien.

Si l'isolement des docks de Londres, enfermés derrière leurs hauts murs de brique, n'est plus de mise, ni leur absence de la carte économique de Londres, il n'en reste pas moins que cette zone, au site et à l'histoire si spécifiques, continue à constituer une zone à part au cœur de Londres. En bordure de la Tamise, ou lovés dans un méandre, compartimentés par des bassins, dont un grand nombre ont toutefois été comblés depuis la fermeture du port de Londres, les *Docklands* ont formé et forment toujours un monde à part, une forteresse à l'accessibilité codifiée et limitée.

Aujourd'hui, ce statut d'isolat géographique, tient en grande partie à la manière dont ce nouveau « morceau de ville » a été raccordé au reste de l'agglomération. En effet, si les modalités de desserte ont été étoffées et modernisées depuis les années 1960 et même 1980, cette juxtaposition de réseaux de communications techniques, pour sophistiqués qu'ils soient, ne suffit pas à raccorder cette entité au tissu urbain environnant et à faire prendre, ce que l'on pourrait appeler, une greffe urbaine.

Section A - Une accessibilité techniquement améliorée

1. Un raccordement technique efficient avec le reste de l'agglomération

Durant les années 70-80, les docks de Londres, entourés de hauts murs de brique, érigés contre les vols, et hérités de leurs fonctions d'entrepôts, ont été difficiles d'accès. Bien que limitrophes de la *City* pour les premiers d'entre eux, ils constituent une enclave, au cœur de Londres, un *no man's land*, sans liens physiques ni fonctionnels avec le reste de l'agglomération.

Sous l'égide de la *LDDC*, de nombreuses réalisations ont été entreprises pour « *remettre les Docklands sur la carte* » et améliorer leur accessibilité[43]. L'investissement

---

déplace vers l'est avec cette opération qui engendre ce que d'aucuns ont appelé une «eastern renaissance » (Peter Hall, *London 2001*, Londres, Unwin Hyman, 1989)

[43] Il est significatif de noter que la plupart des plans représentant le centre de Londres (et notamment les plans proposés aux touristes chez les marchands de souvenirs ou dans les distributeurs du métro) excluent les *Docklands* de la carte et s'arrêtent en général à *Tower Bridge* et à la tour de Londres.

public, mais aussi privé[44], a été important pour combattre et faire oublier le confinement symbolique[45] et physique de l'ancien port de Londres[46].

Aujourd'hui, les *Docklands*, et notamment le quartier d'affaires de *Canary Wharf*, sont intégrés dans la géographie économique de Londres et sont devenus un lieu de résidence prisé. Ces 22 km² ne sont plus une zone que l'on contourne et que l'on fuit mais différents quartiers dans lesquels on se rend pour travailler, rentrer chez soi ou éventuellement faire des courses.

Les *Docklands* ont été réintégrés dans la géographie de Londres grâce à l'amélioration de leur accessibilité, et notamment de leurs conditions de desserte. Les investissements ont concerné, à des degrés variés, tous les modes de transports.

La desserte routière a été améliorée et étoffée grâce à d'importants travaux, notamment le creusement d'un tunnel (*Limehouse Link Tunnel*) sous le *Limehouse Basin*, assurant la connexion entre le centre de Londres et Blackwall et plus loin vers l'est avec les autoroutes A406, M11 et M25.

Le *Docklands Light Railway* (*DLR*), métro aérien léger, s'est inscrit dès 1987 dans le ciel londonien comme le symbole de la volonté publique de mettre fin à l'isolement des *Docklands* et de raccorder ce nouveau quartier au reste de la capitale. Il relie aujourd'hui en 12 minutes la station *Bank* à l'est de la *City* à *Canary Wharf*, et cette liaison se prolonge vers *Greenwich* au sud et en direction de *Poplar* vers l'est.

Par ailleurs, la *Jubilee Line* qui passe par *Waterloo* et *Westminster* a été prolongée jusqu'au cœur de L'Ile aux Chiens en 1999, reliant de manière très efficace et rapide ce nouveau quartier à l'*Inner London*.

A l'échelle locale, différentes lignes de bus desservent les *Docklands* et les relient aux quartiers environnants. Pour assurer la desserte internationale de la zone,

---

[44] Le principal contributeur a été *Olympia and York* qui, dès le départ, a voulu accompagner les investissements publics en matière de transport pour desservir *Canary Wharf*. Leur participation à l'extension de la ligne du *DLR* jusqu'à *Bank* s'est élevée à hauteur de 40% du coût total (soit £75 millions) et pour l'extension de la *Jubilee Line* leur participation s'est élevée à £400 millions sur un projet évalué au départ à £1 milliard (Al Naib, S.K., *Discover London Docklands, A to Z illustrated guide*, Londres, Ashmead Press, 1995, p 124). Le poids de cet acteur privé dans la réalisation de ces nouvelles connexions était tel que lorsqu'*Olympia and York* sont passés sous administration en 1992, le projet de la *Jubilee Line* a été interrompu, le gouvernement ne voulant pas continuer sans la contribution privée promise par *Olympia and York*.

[45] J . Foster, *Docklands. Cultures in Conflict, Worlds in Collision*, Londres, UCL Press, 1999, p. 9.

[46] John Hall rapporte ainsi son expérience de terrain dans les années 1970 : « On numerous occasions throughout the 1970s I led excursions around *Docklands*, but without special dispensation was not able to take a coach behind the high dock walls : the docks were a fortified place, clearly visible on a map or from a tower block, but almost invisible from the surrounding streets » (Philippe Ogden, éd., *London Docklands. The Challenge of Development*, Cambridge, Update, 1992, p 52).

un aéroport a été installé sur les vastes terrains des *Royal Docks* et assure des liaisons avec différents pays européens et la Suisse. Plus anecdotique en termes de flux, une liaison par bateau permet aussi de rejoindre *Westminster*, au départ de *Greenwich*, en environ ½ h .

2. Une forteresse à grande et à petite échelle

Toutefois, malgré l'amélioration des réseaux de communication techniques, les *Docklands* restent une sorte de forteresse. L'amélioration quantitative et qualitative de la desserte n'a pas suffit à faire prendre la greffe et à l'intégrer dans la morphologie urbaine environnante. L'intégration de ce nouveau quartier d'affaires, autrefois coupé du reste de l'agglomération par ses hauts murs de brique, est réalisée sur le plan technique, mais pas d'un point de vue morphologique. Grâce au *DLR* ou au métro, on arrive rapidement et aisément au cœur même des *Docklands* – et notamment de *Canary Wharf* - mais leur rapport avec le tissu urbain environnant relève plus de la coupure que de la suture. Les *Docklands* continuent à se dresser comme une forteresse dans le paysage londonien. Ce statut de forteresse se manifeste à grande comme à petite échelle.

a. Un paysage de downtown

A petite échelle, cet aspect de forteresse s'explique par l'emploi d'un style architectural plus nord américain qu'anglais.

Jusqu'à cette opération, Londres était une ville assez basse, émaillée de quelques bâtiments, publics ou privés, qui venaient crever le plafond moyen des hauteurs (cathédrale Saint Paul, immeuble de la *Lloyds*, « obus » de Norman Foster récemment, dans la *City*). Culturellement, le recours à des immeubles de grande hauteur ne faisait pas partie des codes ni des réflexes architecturaux anglais.

Le paysage hétéroclite de la *City*

Les gratte-ciels développés de manière répétitive et systématique – et non plus seulement sous forme ponctuelle et isolée - introduisent une rupture dans l'horizon londonien et ont modifié la silhouette de Londres dans sa partie est[47]. Ce paysage de *downtown*, qui se dessine à l'horizon à petite échelle, contribue à faire apparaître les *Docklands* comme une sorte d'isolat et de forteresse.

Il est d'ailleurs symptomatique que, dans l'enquête que nous utiliserons dans le chapitre 4, réalisée auprès d'employés d'une compagnie installée à *Canary Wharf*, les *Docklands* sont présentés de manière assez récurrente (dans environ ¼ des réponses) comme «*detached from the rest of London*» voire «*distant from central London*» - cette caractéristique figurant aussi bien parmi les points positifs que négatifs.

[47] Une publicité récente pour le nouvel immeuble Marriott représentait de manière stylisée 3 immeubles de grande hauteur aux formes suffisamment caractéristiques pour que l'on n'ait pas besoin de les nommer pour les identifier : il s'agit de l'obus (nouvel immeuble de N. Foster construit dans la *City*), de la *Canada Tower* avec son sommet pyramidal et de l'hôtel Marriott. Deux de ces gratte-ciels sur trois se trouvent à *Canary Wharf*.

L'architecture de gratte-ciels a fait émerger un paysage de *downtown* dans l'est londonien

b. *Des sauts scalaires dans la voirie*

A grande échelle, l'impression de forteresse s'explique par l'absence de recours à l'espace public comme outil morphologique, d'articulation et d'intégration de cet espace au tissu environnant.

Cette absence d'utilisation de l'espace public comme schème servant à coudre les quartiers entre eux, grâce à un maillage continu et hiérarchisé, se traduit par des sauts scalaires dans la voirie. Ces ruptures scalaires font que l'on passe brutalement, et sans transition, d'impasses ou de petites dessertes privatives à de grands axes routiers supportant des flux importants de transit. Ces sauts scalaires sont surtout sensibles à l'échelle du piéton. Cette absence d'un réseau d'espaces publics, continu et hiérarchisé, se traduit par le passage sans transition de zones exclusivement réservées aux piétons à des axes totalement dédiés à la circulation automobile, où la largeur du trottoir n'invite guère le piéton à s'engager.

Cet aspect lacunaire du réseau d'espace publics se retrouve en différents endroits des *Docklands*.

Si l'on prend l'exemple des *St Katharine's docks*[48], situés aux portes de la *City*, et que l'on étudie leurs modalités d'insertion dans leur environnement immédiat, la rupture entre l'espace piétonnier et paisible de la *marina* et l'artère passante (« *The Highway* ») qui la borde sur l'arrière est brutale. Pour sortir de la *marina*, on passe sous un porche, qui ne fait que matérialiser symboliquement ce passage, non réalisé concrètement, entre deux mondes qui s'ignorent. Sitôt ce seuil franchi, l'on se retrouve sur un étroit trottoir, bordé par une artère routière importante (deux fois deux voies) animée par des flux automobiles très denses et dont la vocation n'est pas d'accueillir des piétons. Le contraste entre ces deux mondes, que rien ne vient raccorder, est brutal et renvoie ces deux univers fonctionnels dos-à-dos. La transition entre les bords de bassins de la *marina* et l'artère routière n'est assurée par aucun échelon de voirie intermédiaire : on passe sans transition d'un univers piétonnier à un univers automobile. La voirie est, de manière diamétralement opposée, mais selon le même principe exclusif, affectée à des flux unicistes. L'espace de la voirie n'est en rien conçu comme le support d'usages diversifiés sur le plan des déplacements et n'offre pas les conditions de coexistence de différents usagers.

Ces ruptures scalaires se retrouvent aussi dans les ensembles résidentiels de la partie sud de l'Ile aux Chiens. Ils s'organisent autour d'un réseau de rues ou d'impasses, qui constitue l'axe structurant du lotissement et dont la seule finalité est la desserte de l'ensemble résidentiel. Le raccord avec les axes routiers, qui les longent et les entourent, se fait par des rues très étroites. On passe sans transition morphologique de l'espace routier réservé à la voiture à un espace piétonnier d'où elle est exclue, sauf pour les véhicules des résidents.

Ces ruptures scalaires entre artères routières et voies de desserte en cul-de-sac sont les traits caractéristiques de ce que certains auteurs appellent « *la ville en impasse* »[49]. Cette conception, issue du Team X, veut privilégier la « *privacy* » des groupes d'habitations. Dans cette optique, la ville est considérée comme une somme de villages séparés, juxtaposées les uns aux autres et implantés en grappes autour des grandes voies routières[50].

---

[48] Ils sont l'un des premiers docks a avoir été réhabilités, avant même la création de la *LDDC* et la création des *Docklands* en tant que tels.
[49] Philippe Panerai, *Analyse urbaine*, Marseille, éditions Parenthèse, 1999.
[50] Pour certains auteurs, la *cluster city* (dont on voit les effets dans les villes nouvelles françaises) perpétue l'idéologie de la non-ville qui s'élabore dans l'Angleterre du XIXème siècle et se concrétise

Cette fragmentation de l'espace urbain, due à ces ruptures scalaires, est à l'opposé de la continuité créée par un réseau d'espaces publics hiérarchisés qui structure la ville et qui en assure l'unité[51]. La trame viaire se caractérise donc par une absence d'espaces publics, continus et hiérarchisés, qui lui permettraient de se raccorder au reste du tissu urbain.

L'exemple de *Canary Wharf* est emblématique de la surimposition de ce nouveau quartier dans son tissu environnant. Cette opération, malgré les connexions techniques et à grande distance qu'elle a développées, n'a pas réussi à s'intégrer dans son environnement immédiat, la greffe n'ayant pas été suturée grâce à l'outil morphologique que représente l'espace public.

Le nouveau quartier de *Canary Wharf* est entouré de quatre artères routières dont la fonctionnalité circulatoire est corroborée et soulignée par la toponymie : *Westferry Road*, *Aspen Way*, *Prestons Road* et *Marsh Wall*. Les axes qui encadrent l'ensemble de *Canary Wharf* et desservent l'Ile aux Chiens n'appartiennent pas au registre de la rue – que ce soit sur le plan sémantique ou fonctionnel. Il s'agit d'axes routiers principalement dédiés aux flux de transit rapide des automobiles. Du côté de *Westferry Circus*, on accède à *Canary Wharf* par une rampe routière bordée par un étroit trottoir qui n'a pas vocation à accueillir les piétons puisqu'on ne peut pas s'y croiser à deux. Du côté de *Cartier Circle*, on quitte le grand axe routier d'*Aspen Way* par une route d'importance presque équivalente (*Trafalgar Way*) et qui pénètre dans *Canary Wharf* sans que rien ne soit prévu pour y accueillir un piéton.

c. Des ruptures surtout sensibles dans les déplacements pédestres

Ces ruptures scalaires dans le réseau viaire sont particulièrement sensibles dans les cheminements piétonniers. Si le piéton est prioritaire à l'intérieur de chacun de ces ensembles (*St Katharine's docks*, *Canary Wharf*, autres ensembles de bureaux de l'Ile aux Chiens), il lui est en revanche beaucoup plus difficile de circuler à pied d'un ensemble à l'autre. Les liaisons en transports en commun (*DLR* ou métro) sont

---

dans la cité-jardin. Ce mouvement apparaît au moment de la croissance massive des villes, liée à la première révolution industrielle : « le mythe du village et de la communauté pastorale sert de refuge au moment où les villes s'accroissent massivement et inquiètent. Un siècle plus tard le mythe perdure, et l'idéologie communautaire fait bon ménage avec la pensée fonctionnaliste dans une vision puritaine de la société. *Clusters*, grappes, hameaux et nouveaux villages sont les avatars de l'unité d'habitation. Seule la forme varie, l'idée reste inchangée. » (Philippe Panerai, *op.cit.*, p 156)

[51] Voir Philippe Panerai, *op.cit.*

aujourd'hui aisées et rapides, de même que les déplacements en voiture, mais le cheminement à pied est totalement décourageant et découragé, compte-tenu des modalités d'aménagement de la voirie (trottoir très étroit le long d'axes routiers très passants, peu de points de traversée). Les *Docklands*, et notamment *Canary Wharf* sont difficiles d'accès pour un piéton, qui n'a en fait que rarement l'idée de partir à l'assaut de cette forteresse selon ce mode de déplacement.

La signification symbolique de la « sculpture » qui trône au centre du rond-point donnant accès à *Canary Wharf*, à l'extrémité sud de *Westferry Road*, pourrait être trouvée dans cette géographie des déplacements. Cet arbre de feux rouges traduit bien la fonction principale et quasiment exclusive de la voirie dans ce quartier : c'est un espace réservé à la circulation automobile, le piéton n'a pas sa place dans cet univers de connexion rapide.

L'arbre de feux rouges à l'entrée de *Canary Wharf*

L'espace public n'a pas été utilisé comme un raccord entre le tissu urbain ancien et ce nouveau morceau de ville. On a simplement réalisé des réseaux techniques, certes efficients, mais qui induisent une séparation des circulations et un

empilage des modes de transport, qui font disparaître la polyfonctionnalité de l'espace public et le réduisent soit à des rues piétonnes, soit à des artères passantes, qui s'apparentent plus à des routes qu'à des rues, et relient les différents morceaux des *Docklands*.

Ces ruptures scalaires et cette absence de continuité et de hiérarchisation de la trame viaire concourent à isoler des ensembles qui fonctionnent de manière discontinue sur le plan spatial. Chaque entité réalisée dans les *Docklands* est très bien connectée, grâce à un certain nombres de canaux techniques (routiers ou ferrés), à des points plus ou moins éloignés, mais se trouve totalement déconnectée de son environnement immédiat. Cette solution de continuité et ce statut extra-territorial, qui est au final celui de ces isolats, s'expliquent par l'absence de recours à l'espace public comme outil morphologique d'articulation et d'intégration. La greffe n'a pas prise à très grande échelle, car l'espace public n'a pas été utilisé pour raccorder ce morceau de ville aux tissus environnants. Depuis le grand chantier des années 80, les *Docklands* sont désormais très bien reliés par des canaux techniques à l'agglomération londonienne, mais ils restent relativement mal intégrés, morphologiquement dans leur périphérie immédiate.

Conclusion

Si les *Docklands* sont une sorte de citadelle, qui se découpe nettement dans l'horizon londonien, ils présentent aussi des limites nettement sensibles au sol. A grande comme à petite échelle ils se dressent donc comme une forteresse, qui ne se laisse prendre que si l'on emprunte les voies indiquées et prévues à cet effet. Ce statut de forteresse est plus visuel que réel : les *Docklands* ont été ramenés dans la géographie économique et des déplacements de Londres (au moins pour une certaine catégorie de personnes). Ce n'est plus une zone que l'on contourne et dans laquelle on n'aurait pas l'idée de se rendre. Mais leur accessibilité est très codifiée et repose sur le recours à des canaux techniques bien identifiés. Leur accessibilité est aisée, à condition de suivre les canaux de desserte prévus à cet effet.

Section B - Un espace à l'accès contrôlé et surveillé : une forteresse privée

Ce statut de forteresse est encore accentué par la juxtaposition d'enclaves privées au sein de ce territoire. Chaque enclave – de logements ou de bureaux - constitue un territoire privé, dont les limites sont nettement matérialisées. L'accès en est physiquement limité par des barrières, contrôlé par des gardes privés et surveillé par des systèmes de vidéo-surveillance. Un paysage de barrières, de pancartes ou de guérites entoure chaque ensemble résidentiel ou de bureaux.

Cette matérisalisation du statut privé des lieux se retrouve partout. Ainsi, dans l'ensemble du *South Quay Plaza*, de *Thames Quay* ou du *Harbour Exchange*, les mêmes modalités de contrôle et de surveillance sont déclinées. L'accès à ces ensembles est systématiquement matérialisé par une barrière qui permet de contrôler les entrées et les sorties et constitue le signe du passage d'un espace public à un espace privé. Ce point de passage, symbolique et physique, est redoublé par la présence d'une pancarte, portant le nom de l'ensemble de bureaux, accompagnée parfois d'un message de bienvenue (« *Welcome to the Harbour Exchange* »). Ces marqueurs physiques et cette signalétique particulière ont pour fonction de nous indiquer que l'on pénètre « *chez quelqu'un* », signe que l'on n'est peut-être pas vraiment « *chez soi* ».

1. « *Welcome at Canary Wharf* »

A *Canary Wharf* ce système de contrôle est développé à plus grande échelle compte-tenu de la taille du site. Des guérites, occupées par les gardes appartenant à la sécurité privée de *Canary Wharf*, sont installées à tous les points d'entrée. Ainsi, au début de *West India Avenue*, de *Heron Quay* et de *Cartier Circle*, des barrières filtrent l'accès à la zone et des gardes y contrôlent l'entrée des véhicules. Cette barrière physique qui marque de manière très nette une limite entre *Canary Wharf* et les quartiers environnants, est redoublée symboliquement par les panneaux rappelant que l'on pénètre dans une enceinte privée. En entrant, un panneau souhaite la bienvenue (« *Welcome at Canary Wharf* »), tandis que le message au verso remercie « le visiteur » de sa visite à sa sortie des lieux (« *Thank you for visiting Canary Wharf* »).

Pour courtois qu'ils soient ces panneaux nous transforment en « *visiteur* », et matérialisent le fait que nous ne sommes là qu'en tant qu'invité, qui plus est, invité de passage. En l'espace de quelques mètres et de quelques minutes, c'est notre statut de

citadin qui se trouve modifié : nous ne sommes plus dans l'espace public de la ville, mais dans l'enceinte privée de *Canary Wharf*. Les règles régissant les comportements ne sont plus celles de la civilité urbaine mais celles de la sécurité privée de *Canary Wharf*[52]. Nous ne sommes plus de simples citadins, mais des visiteurs accueillis à l'entrée et à la sortie des lieux. Cet accueil, pour courtois qu'il soit comporte de manière implicite mais automatique la potentialité inverse d'être chassé des lieux. « *We are welcome* » mais aux conditions édictées par les acteurs privés en charge de cette ville. Dans l'enceinte de *Canary Wharf*, nous ne sommes plus tout à fait des citadins à part entière mais les invités du *Canary Wharf Group*. Ce statut particulier peut être résumé par la formule d'un ancien responsable de l'urbanisme de Tower Hamlets :

« At Canary Wharf, you are a guest[53]. »

Si les entrées sont filtrées et contrôlées, nos faits et gestes sont par ailleurs , continuellement sous observation à l'intérieur de l'enceinte. La sécurité privée de *Canary Wharf*, reconnaissable à son uniforme bleu marine sur lequel est inscrit en argenté « *Canary Wharf Security* », est seule en charge de la police des lieux. Cette surveillance humaine est redoublée par une surveillance vidéo[54]. En outre, chaque compagnie contrôle et filme les abords de ses *buildings* et de ses *lobbies* grâce à un système de vigiles privés et de vidéo surveillance. Les territoires privés s'emboîtent donc les uns dans les autres comme des poupées russes. Ainsi à l'arrière de l'immeuble *Barclay's*, sous l'avancée du premier étage, on est sur le territoire privé de la *Barclay's* qui se charge elle-même de surveiller et, à l'occasion, de chasser, les

---

[52] On se heurte d'ailleurs à ces règles dès que l'on sort des « sentiers » tracés par le groupe propriétaire des lieux : ainsi, circuler en semaine, durant les heures de bureaux (qui plus est en *jeans* et en *basket* et avec une caméra) engendrent des interpellations aussi nombreuses que systématiques par les gardes de la sécurité privée.

[53] Entretien avec Ludo Campbell-Reid, directeur de *Urban Design London* et ancien responsable de l'urbanisme à *Tower Hamlets*, interviewé le 2 juin 2005

[54] Toutefois, le développement d'une vidéo surveillance n'est pas le propre de ces espaces privés, puisque en de nombreux endroits de Londres des caméras de surveillance sont également installées et filment les déplacements dans l'espace public. A partir de l'exemple de Canary Wharf et de l'expérience de tournage des images du film, on peut s'interroger sur l'efficacité d'un système hyper sécuritaire. En effet, même si j'ai été arrêtée à de nombreuses reprises lors du tournage de mon film, au final, j'ai filmé ce que j'ai voulu dans des conditions assez libres, sans doute parce que je ne donnais pas l'impression d'être en repérage pour la préparation d'autre chose qu'une thèse de l'université française. On pourrait dire que Canary Wharf est protégé par un système « d'hyper contrôle laxiste » qui ne semble pas forcément efficace. Un système sécuritaire semble donc nécessairement défaillant, quelque soit le nombre de vigiles et de caméras dont on dispose. La crispation sur une approche sécuritaire ne semble pas la garantie d'une vraie sécurité, le défaut de la cuirasse finissant toujours par être localisé et éventuellement exploité.

visiteurs indésirables. En revanche, dès que l'on franchit la ligne de plots et que l'on se retrouve sur les côtés du bâtiment, on est à nouveau sur le territoire de la *Canary Wharf Security* et il y est à nouveau possible de filmer si l'on y est autorisé par le *Canary Wharf Group.*

Dans l'enquête réalisée auprès des salariés de CSFB, pratiquement toutes les personnes interrogées disent se sentir en sécurité en avançant comme élément d'explication l'importance du système de sécurité et la présence de caméras de surveillance[55]. Mais dans le même temps, les mêmes personnes évoquent un climat d'insécurité, présenté comme caractéristique des *Docklands*, même s'ils n'y ont jamais été confrontés[56]. Ce sentiment insécuritaire est largement relayé par la presse locale qui en fait souvent la une de ses titres[57].

2. *Clippers Quay*

Ce statut d'invité toléré sur les lieux, s'il n'est que de passage et s'il se conforme aux directives édictées par les propriétaires, se retrouve dans les enceintes résidentielles privées qui composent le sud de l'Ile aux Chiens. De la même manière, le passage de l'espace non bâti public à l'espace non bâti privé est matérialisé de manière très nette soit par des changement dans la nature du revêtement au sol (ex : *Ironmongers Place*, *Barnfiels Place*), soit par des barrières limitant physiquement l'accès (*Clippers Quay*), et systématiquement par des pancartes annonçant que l'on pénètre chez quelqu'un et que l'on y est toléré à condition de se conformer aux directives édictées.

Celles-ci peuvent se décliner, par la négative, par toute une série d'interdictions, ou par une demande plus générale de respecter l'environnement. Ainsi à l'entrée de l'ensemble résidentiel de *Clippers Quay* qui se trouve au sud du *Millwall Dock*, une pancarte annonce :

---

55 "Enclosed, protected area, Canary Wharf guards, CCTV", "estate is planned and designed to be modern, safe and efficient. Heavy police presence and cordon also help" pour les arguments le plus souvent avancés.

56 « I lived in Canary Wharf for a year and lived in e very secure building – however, I heard of incidents of people living near by being victims of theft and harassment – maybe I was just lucky but never saw this myself", "a lot of violence is being reported in newspapers".

57 Le 12 mai 2005, *The Wharf*, le journal gratuit de *Canary Wharf*, titrait : « Living in fear. Families say violence is so bad on estate they are considering moving out » et relatait la volonté de familles vivant dans le *Millwall estate* de partir à la suite d'une attaque à l'arme blanche.

« PRIVATE DEVELOPMENT. You are entering Clippers Quay which is a private marina development maintained by Owners. Please respect the environment and show consideration for the residents while passing their homes. Thank you »

Les usages possibles des lieux sont ensuite strictement définis et réglementés :

« PEDESTRIAN RIGHT-OF-WAY AROUND DOCK-SIDE ONLY. NOT ON PRIVATE MOORING. NO MOTOR VEHICLES. NO CYCLING. NO FISHING. NO SWIMMING. DOGS MUST BE ON A LEAD ».

De la même manière, à l'entrée d'un autre ensemble résidentiel plus au sud (le *Fergusons Wharf*) un panneau souhaite la bienvenue au « visiteur » mais lui rappelle par là même son statut en ces lieux :

« Welcome to Fergusons Wharf. A private estate run and maintained by its Residents. Please respect its environment and treat these grounds with care. »

Enfin, à l'entrée de Mill Quay du côté du bassin, un panneau annonce clairement :

> « IMPORTANT NOTICE. PRIVATE PROPERTY. NO access to the general public. »

En réalité ces barrières physiques ou symboliques n'empêchent pas l'accès réel à ces zones. Toutefois, elles modifient le statut de citadin et les comportements conscients ou inconscients que l'on pense possible. La privatisation des lieux se fait sentir dès que l'on sort des rails et que l'on n'est pas conforme au modèle dominant qui est celui censé régir la fréquentation et les pratiques de ces lieux.

Conclusion

Les docks de Londres ont constitué dans les années 1960 et 1970 une zone répulsive au cœur de Londres, un monde à part, une enclave dans laquelle on ne pénétrait pas. Aujourd'hui, les *Docklands* sont facilement accessibles et intégrés dans les flux de déplacements et la géographie économique londonienne. Toutefois, ils constituent toujours un monde à part. Si l'on prend l'exemple de *Canary Wharf*, ce quartier est au coeur des grands flux financiers nationaux et internationaux, mais reste en marge des déplacements pédestres de l'agglomération. L'accès à *Canary Wharf* se fait par un certain nombre de canaux, dont la quantité et la qualité ont été améliorées au cours des vingt dernières années, et qui en font aujourd'hui une zone bien desservie et facilement accessible. Toutefois, ce nouveau centre d'affaires reste une entité coupée de son environnement immédiat, une forteresse difficile à prendre, si on se laisse porter au gré de ses pas.

Ce paradoxe s'explique par le fait que, comme on va le voir dans la section suivante, chaque opération a été pensée de manière autonome et auto-centrée et a été juxtaposée aux autres, ou surimposée au tissu préexistant, sans que l'espace public soit considéré comme un schème opératoire d'articulation du nouveau et de l'ancien et un outil de suture entre les nouvelles opérations. Alors qu'un maillage de rues, continu et hiérarchisé, aurait permis de réaliser l'intégration de ce nouveau quartier dans son environnement, les *Docklands* apparaissent aujourd'hui comme une greffe surimposée plus qu'intégrée. Les marges périphériques des opérations ne sont pas prises en compte. La seule forme de transition pensée et réalisée a consisté à apposer des barrières ou des pancartes matérialisant les différentes limites de propriétés foncières.

Chapitre 2

A l'échelle de l'Ile aux Chiens : un patchwork d'unités autonomes

A l'échelle des *Docklands*, l'espace public n'a donc pas été utilisé comme un maillon morphologique, susceptible d'articuler et de greffer ces nouveaux quartiers au reste de l'agglomération. Cette zone est aujourd'hui fonctionnellement et techniquement rattachée au reste de Londres, mais la suture entre les anciens docks et leur tissu environnant reste à bon nombre d'endroits marquée par une forte solution de continuité.

Si l'on agrandit l'échelle d'analyse et que l'on se focalise sur le méandre de l'Ile aux Chiens, cette absence de recours à l'espace public comme outil de

structuration du tissu urbain se retrouve également. A cette échelle, l'absence d'espace public dans la structuration de la trame urbaine se traduit pas un collage d'entités architecturales, un *patchwork* d'immeubles résidentiels ou de bureaux. L'Île aux Chiens se compose désormais d'opérations qui se juxtaposent les unes aux autres, en étant simplement reliées par des axes routiers. Ces différentes unités de bureaux et de logements, qui possèdent une cohérence, voire une harmonie propre, mais dont le périmètre n'excède pas celui de l'opération, se tournent littéralement le dos : elles se juxtaposent en s'ignorant les unes les autres et en ignorant l'espace public. Dès que l'on franchit la limite extérieure de ces ensembles, on se retrouve dans ce que l'on pourrait appeler une « zone tampon » qui présente en général un fort déficit d'urbanité : à savoir qu'on n'a rien à y faire et que l'on cherche à en partir le plus rapidement possible. Les artères bordières qui longent ces ensembles sont des voies quasiment exclusivement destinées à la circulation automobile. L'espace public est réduit à sa fonction circulatoire, et son absence de rôle morphologique transforme le paysage urbain en un *patchwork* d'objets, plus ou moins hétéroclites, qui se juxtaposent les uns aux autres et n'ont de cohérence qu'interne.

Section A - Des unités auto-centrées autour de leur réseau viaire privé

Trois ensembles de bureaux seront ici étudiés : le *Harbour Exchange*, le *South Quay Plaza* et le *Thames Quay*. Ils se situent à la périphérie immédiate de *Canary Wharf* et sont implantés de part et d'autre de l'axe nommé *Marsh Wall*. Le *Harbour Exchange* est installé en bordure du *Millwall Bassin* qui occupe la partie centrale de l'Île aux Chiens.

1. La reconstitution d'un réseau viaire intérieur

Chacun de ces trois ensembles de bureaux s'organise de manière autonome, autour d'un cœur privé, invisible depuis la rue. Un réseau viaire privé est réalisé par l'aménageur qui réalise à la fois les espaces bâtis et les espaces non bâtis. Son tracé et ses dimensions sont directement dépendantes du périmètre de l'opération et il n'a d'autres fonctions que de desservir le cœur de la parcelle. Ce réseau finit donc en général en impasse ou tourne sur lui-même, avant de se raccorder assez brutalement avec la voirie publique. Invisible depuis la rue, il n'est pas intégré dans le système

viaire public mais est davantage juxtaposé à lui, la transition entre les espaces privés et publics non bâtis se faisant par une rupture brutale (barrière, escalier).

Cette déconnexion entre le système viaire public et les espaces intérieurs privés fait que chaque opération crée une signalétique qui lui est propre pour réaliser l'adressage des différents bâtiments qui composent cet ensemble de bureaux. De même le mobilier urbain varie d'un ensemble à l'autre et résulte des choix effectués par chaque opérateur en charge de l'aménagement de cette opération.

La production d'un espace viaire privé intérieur permet donc à chaque ensemble de fonctionner de manière autonome sur le plan morphologique et d'ignorer l'espace public de la rue.

Prenons l'exemple du *Harbour Exchange*. Un panneau d'accueil nous invite à l'entrée et nous indique que l'on pénètre dans une enceinte privée (« *Welcome to the Harbour Exchange* »). Cet ensemble s'organise autour d'une rue piétonne de type commerçante qui a été reproduite grâce à l'alignement sur quelques dizaines de mètres de boutiques de services et de restaurants. Une signalétique particulière a été créée pour indiquer les adresses des différents bâtiments à l'intérieur de cet ensemble et des éléments de décoration urbaine, comme des fontaines, des plantations ou des arbres ont été installés pour reconstituer une « scène urbaine » à l'aménité soignée. A l'échelle de l'opération, les éléments et les matériaux utilisés sont de grande qualité, mais cela s'arrête dès que l'on franchit la limite de l'opération. Le raccord avec la voirie publique se fait brutalement : soit par une barrière qui laisse entrer et sortir les voitures de la zone, soit par une volée d'escaliers qui amène le piéton sur l'étroit trottoir bordant l'artère routière de *Marsh Wall.*

Le même aménagement, soigné mais d'ampleur limité, se retrouve dans le *South Quay Plaza*. L'entrée dans cet ensemble de bureau se fait par un passage couvert qui lui aussi reconstitue un *ersatz* de rue commerçante, avec quelques boutiques de part et d'autre de cette galerie couverte qui s'arrête aux portes de l'opération. Cette solution de continuité et cette juxtaposition brutale entre la voirie privée et la voirie publique induisent parfois des dysfonctionnements qui peuvent se révéler dangereux, et contre lesquels on essaie de se prémunir de manière plus ou moins informelle. Ainsi dans la galerie intérieure privée du *South Quay Plaza*, un panneau indique aux

piétons qui vont brutalement sortir de cet isolat piétonnier : « *Beware traffic* ». Le changement dans la nature des revêtements au sol concourt aussi à souligner de manière très visible le passage de l'espace privé non bâti à l'espace public : on a un damier ocre et noir sur tout le périmètre de l'opération de *South Quay Plaza*, ou des petits pavés dans le *Harbour Exchange* qui s'interrompent si tôt que l'on retrouve le bitume de la voirie publique.

Enfin, l'ensemble de *Thames Quay*, qui constitue le vis-à-vis du *Harbour Exchange* de l'autre côté de *Marsh Wall*, recrée lui aussi un réseau viaire intérieur pour desservir les différents bâtiments qui composent l'opération. Une rue intérieure, partagée par un terre-plein central planté d'une double rangée d'arbres, dessert l'ensemble des bâtiments situés à l'intérieur de ce périmètre. Son tracé est limité au périmètre de l'opération et sa fonction réduite. Cette rue qui ne fait que tourner sur elle-même, sert exclusivement de passage pour les voitures entrant et sortant du parking souterrain réservé aux employés des bureaux installés dans ces locaux.

Chaque ensemble de bureaux a donc reconstitué un réseau viaire intérieur propre. D'une manière générale, ces micro-espaces «*publics privés* » reprennent les codes formels et l'organisation de la rue, mais ce mimétisme formel s'exprime sur des distances très courtes et n'entre pas dans une conception systémique. Ce sont des bouts de rues qui sont réalisés à l'intérieur du périmètre de l'opération. Les aménagements de détails et la qualité des matériaux utilisés sont toujours extrêmement soignées et luxueux mais ces espaces ont un rôle morphologique réduit dans le tissu urbain de l'Ile aux Chiens : leur fonction est extrêmement limitée dans l'espace (périmètre de l'opération), le temps (heure d'ouverture des bureaux) et l'usage (entrée et sortie des véhicules).

La logique de ce réseau d'espaces privés n'excède pas le périmètre de l'opération et le raccord avec l'espace public n'est pas pensé. Il se fait donc uniquement sur le mode de la suture brutale (barrière, mur) et contribue à cette urbanité de *patchwork* qui se dégage de l'Ile aux Chiens. Chaque opération est autonome et cohérente en elle-même, mais n'est pensée qu'à partir d'elle-même, sans être intégrée dans un tissu urbain plus vaste. On a donc une succession d'entités urbaines qui se greffent brutalement sur l'espace public et se juxtaposent les unes aux autres sans développer des relations réciproques ni avec l'espace public de la voirie ni

avec les autres ensembles bâtis. Chaque îlot fonctionne de manière isolée et autonome, déconnecté de son environnement.

2. Des façades qui tournent le dos à la rue

Cette logique morphologique qui consiste à produire un réseau viaire intérieur, propre à chaque opération de bureaux, a des conséquences importantes quant au rapport des volumes bâtis avec l'espace non bâti de la voirie publique. L'axe de la rue n'est plus le principe d'organisation et de structuration des volumes bâtis. Ce n'est plus lui qui dicte et commande les règles de leur implantation. Il a été dépossédé de ce rôle par ce réseau viaire intérieur privé qui a été conçu parallèlement aux volumes bâtis. Au lieu d'être tournée vers l'espace public de la rue, la façade principale des bâtiments ouvre sur ce cœur d'îlot privé, invisible depuis la rue.

Ainsi la façade principale du *Harbour Exchange,* qui porte tous les signes de décorum l'instituant comme entrée principale (insignes de l'ensemble de bureaux : HX, drapeaux, escaliers, porte principale) est invisible depuis la rue et donne sur la cour intérieure privée. De même, l'ensemble de *Thames Quay* n'offre sur la rue que les façades latérales des bâtiments. La façade principale est en retrait de la rue, à l'intérieur de l'enceinte privée. La limite avec la rue est matérialisée par un muret, des barrières et une guérite qui font office de liaison (mais surtout de rupture) entre l'espace public et l'espace privé. Enfin, dernière déclinaison possible de cette absence de dialogue entre la façade principale des immeubles et l'espace non bâti de la rue : le *South Quay Plaza.* Là aussi, la transition avec la rue est assurée par des barrières ; là aussi la façade principale du bâtiment est invisible de la rue. Elle se trouve au bout d'une galerie couverte d'une dizaine de mètres qui conduit à l'entrée principale de cet ensemble de bureaux.

Les bâtiments ne s'alignent pas le long de l'axe de la rue : leur façade principale est orientée vers leur réseau viaire intérieur, et est soustraite au « *regard de la rue* ». Ce sont les façades, arrières ou latérales, des bâtiments qui donnent sur la rue. Ainsi *Marsh Wall* et *Limeharbour* sont bordés par la façade arrière des immeubles du *Harbour Exhange* dont l'architecture de verre bleue ne fait que refléter le passage du *DLR* qui la longe. La façade des bâtiments ne joue donc pas ce rôle d'interface, symbolique et fonctionnel, qui est le sien dans les tissus urbains où l'implantation à l'alignement fait des façades d'immeubles à la fois les vitrines des compagnies privées

qu'ils abritent (ou les marqueurs sociaux des habitants qui y résident) et des espaces de décoration et d'ornementation pour les espaces publics avec qui ils entretiennent une relation de mise en scène réciproque. Elle ne délimite plus la frontière entre espace public et privé. Ce sont les barrières ou les murs qui s'en chargent. Quand on est en face de cette façade principale, on est déjà au cœur de l'espace privé.

Chaque ensemble, qu'il s'agisse d'une opération de bureaux ou de logements, s'organise de manière autonome et auto-centré à partir de ses propres espaces non bâtis, en ignorant presque totalement celui de la voie publique. Cette construction d'une trame viaire privée engendre la rupture du « dialogue morphologique » entre les volumes bâtis et l'espace non bâti de la voirie publique. La relation duale, réciproque et combinatoire qui existe entre ces deux éléments et qui est au cœur de l'urbanisme et de l'urbanité des villes, est rompue.

Section B - L'impact sur l'espace public : la réduction de la voirie à une fonction circulatoire

Cette rupture du lien entre le bâti et le non bâti concourt à modifier le statut morphologique et fonctionnel de l'espace public. La rue n'est plus qu'une sorte de ruban qui passe à l'arrière des façades des immeubles. Elle est dès lors cantonnée au rôle de support des flux de la circulation, ne constituant plus qu'un axe de transport parmi d'autres (superposition du *DLR* sur l'artère routière). Le fait que les immeubles tournent littéralement le dos à la rue lui font perdre de son importance : elle n'est plus la scène de la vie urbaine, le lieu polyfonctionnel, support de flux et d'activités variés. Cette atrophie fonctionnelle engendre une diminution de l'urbanité des lieux, et des espaces non bâtis en particulier. Ils ne sont plus que des axes bruyants et passants sur lesquels le piéton débouche de manière brutale et dont il cherche à s'échapper le plus rapidement possible. Les déplacements dans cette ville consistent alors à passer d'un îlot d'urbanité à l'autre, comme si l'on jouait à saute-mouton, en essayant de réduire au maximum son temps de trajet sur la voie publique. Les conséquences sur les pratiques de cette atrophie morphologique de l'espace public seront analysées au chapitre 4.

1. Des « *roads* » plus que des rues

Cette juxtaposition dos - à - dos d'entités privées centrées sur leur espace intérieur autonome a des répercussions importantes sur la nature morphologique de la voirie publique, qu'il apparaît dès lors difficile de qualifier d'espace public. La rue, au lieu d'être l'espace creux vers lequel se tournent les façades des immeubles qui, par leur principe d'implantation, l'instituent en scène de la vie publique[58], ne fait que se glisser à l'arrière de façades aveugles, qui regardent vers un cœur, invisible depuis l'espace de la rue.

Dans cette logique morphologique, la rue est réduite à sa fonction circulatoire : elle n'est plus l'espace complexe d'articulation du bâti et du non bâti, le creux qui fait dialoguer les façades entre elles, qui fait communiquer, tout en en matérialisant très nettement la limite, le monde privé et le monde public. Quand on sort de chez soi – que ce soit de son appartement ou de son bureau – on ne « débouche » pas dans la rue, mais dans l'espace extérieur privé du *building* de la compagnie, au décorum extrêmement soigné, ou encore dans l'impasse privée de son ensemble résidentiel. La rue n'est plus alors qu'un espace de transit pour la circulation automobile. Elle perd *de facto* sa mixité fonctionnelle (on n'a plus de boutiques, de commerces, de services dont les pas de portes et les devantures ouvrent sur la rue qu'ils animent de leur différentes enseignes mais aussi par les flux de chalands qu'ils suscitent). Elle perd également sa mixité sociale : les déplacements pédestres n'ont plus lieu d'être ou alors se limitent, durant quelques moments précis de la journée, à des déplacements inévitables. En dehors des travailleurs, les passants sont rares et y semblent égarés. Le déplacement n'est pas traité comme une expérience qui peut être agréable. Au lieu d'être le lieu polyfonctionnel qu'elle est dans la ville organisée à partir du schème de l'espace public, où l'on se déplace, l'on s'arrête devant la vitrine d'une boutique ou à la terrasse d'un café, où l'on sort et l'on rentre chez soi, la rue ne devient plus qu'un axe de circulation, réservé quasiment exclusivement aux voitures. La rue ressemble d'ailleurs davantage à une route. De ce point de vue, la toponymie est significative : *Westferry Road*, et son symétrique *Eastferry Road, Manchester Road*.

La fonction de ces routes est de relier – le plus rapidement possible - un point à un autre, mais pas d'assurer des fonctions statiques. Elle est devenue exclusivement

[58] Ce rapport de mise en scène réciproque entretenu par les volumes bâtis et les espaces non bâtis de la ville est illustré dans la représentation de Serlio du théâtre urbain.

« *l'espace du mouvement* » et d'un mouvement bien particulier (celui des flux automobiles) et n'est plus conjointement « *l'espace du séjour*[59] ». Ainsi, la double fonctionnalité, statique et dynamique, caractéristique de la rue, identifiée par Cerda pour Barcelone, n'est plus assurée par la voirie des *Docklands* : seul le déplacement longitudinal est pensé et assuré par la desserte routière. La rue perd la capacité de combiner cette double logique qui faisait d'elle conjointement « *l'espace du séjour* » et « *l'espace du mouvement* »[60]. Elle n'est plus qu'un axe passant et un axe de passage.

La rue est donc réduite à sa fonction circulatoire, et transformée en un axe routier passant dont la vocation est de relier des quartiers assez distants les uns des autres.

---

[59] Ildefonso Cerda, *La théorie générale de l'urbanisation*, Paris, Seuil, traduction française, 1979 [1858]

[60] Cette distinction a été opérée et identifiée pour la première fois par I. Cerda à propos de Barcelone et théorisé dans La Théorie générale de l'urbanisation (trad. française, Seuil, 1979). Cerda identifie deux temps dans le rythme urbain qu'il appelle le mouvement et le séjour (ou établissement) et qui résulte d'un double besoin humain : le besoin de posséder un abri et un cadre stable et organisé, c'est « l'établissement », et le besoin de se déplacer dans cet espace pour le travail, la rencontre, le lien social, l'échange ou l'acquisition d'informations, de biens, de services, de connaissances etc., c'est « le mouvement ». Dans le modèle de la rue, mouvement et établissement sont pensés ensemble : « le construit est circulé. Le circulé est construit. A partir de là, toutes les fonctions trouvent place, et une multitude d'usages deviennent possibles » (Jean Louis Gourdon, « De la voirie à la rue : pour « habiter le temps », *Urbanisme*, n° 292, janvier / février 1997, p. 20). L'espace non bâti de la rue combine alors un double rôle. La rue est à la fois l'espace du mouvement et de l'établissement. Cette relation combinatoire qui inscrit au cœur de l'espace de la rue ces deux fonctions antinomiques en fait de manière corrélative un espace polyfonctionnel qui articule nécessairement différentes fonctions : habitat, commerce, activités industrielles et artisanales, bureaux, mais aussi circulation de transit et desserte locale, passage de différents modes de transport (individuel et collectif), stationnement, différents modes d'usage et de jouissance de l'espace public. Cette co-présence de fonctions engendre une combinaison quasi-illimitée d'usage. Pour Cerda, cette temporalité binaire de la ville se retrouve à toute les échelles (depuis le cœur de l'îlot jusqu'aux grandes artères) et s'emboîte construisant un espace de nature fractal.

Marsh Wall : la réduction de la rue à sa fonction circulatoire

2. La non mise en valeur du potentiel aquatique

L'absence de recours à l'espace public pour la structuration de ce nouveau morceau de ville s'exprime aussi dans le traitement qui est fait du potentiel aquatique. Les *Docklands* bénéficiaient d'un atout original grâce à la présence de ces bassins, utilisés dans le cadre de l'activité portuaire des anciens docks. Le potentiel aquatique du site a d'ailleurs très tôt été mis en avant dans les campagnes publicitaires de la *LDDC* pour promouvoir le développement de la zone et changer son image, comme on le verra en étudiant plus particulièrement l'opération de *Canary Wharf*.

Pourtant, paradoxalement, les bassins n'ont pas été intégrés dans la géographie des lieux et conçus comme des éléments susceptibles de concourir à la structuration et à l'organisation du territoire. Les bords de bassins, que l'on pourrait considérer comme une déclinaison possible d'espace public, ne constituent pas des axes structurant du tissu urbain. Ils ne sont même pas forcément mis en valeur de manière systématique.

L'ensemble du *Harbour Exchange* qui se situe au bord du grand bassin méridien de l'Ile aux Chiens (le *Millwall Inner Dock*) tourne délibérément le dos à l'eau. En reconstruisant une rue intérieure, parallèle au bassin, sur laquelle ouvrent les devantures des boutiques et des magasins, cet ensemble ignore totalement l'eau. Ce

sont les arrières des pubs et des boutiques qui donnent sur le plan d'eau. Ce qui pourrait tenir lieu d'espace public aquatique n'est pas mis en valeur. La promenade en bord de bassin n'en est pas une, comme le laisse entendre l'étroitesse du linéaire, tandis que l'aménité visuelle qu'aurait pu constituer ce potentiel aquatique n'est pas mise à profit du public. Le bassin est donc réduit à un arrière-plan dont la présence ne s'inscrit pas dans l'organisation de l'espace et de fait ne constitue pas un élément polarisant les flux.

Ce sont les arrières des boutiques du *Harbour Exchange* qui donnent sur le bassin

De même l'ensemble du *South Quay Plaza* ignore délibérément les bords de bassins. Centré autour de son cœur intérieur, il tourne le dos à l'eau. Les bords de bassin ne constituent donc là non plus ni des linéaires structurants morphologiquement ni des lieux attractifs fonctionnellement. Ils sont généralement déserts ou servent de parking à quelques véhicules. La promenade en bord de bassin est aménagée de manière soignée mais déserte puisque n'aucun passant n'est invité à s'y rendre par la logique d'aménagement des lieux.

Les bords de bassins n'ont donc pas été conçus et utilisés comme des éléments pouvant servir de squelette morphologique aux opérations se construisant en bordure de ces plans d'eau. Ils n'ont pas été perçus comme des éléments pouvant servir à l'organisation des lieux. Au final, les spécificités historique (ces bassins sont

l'héritage de l'ancienne activité portuaire) et géographique des lieux (ils impriment désormais leur marque dans ce *topos* et participent de ses caractéristiques topiques) ont été niées ou en tout cas non valorisées pour assurer le lien, physique et symbolique, entre l'histoire passée et à venir de cette ville. Pour certains auteurs, cette non prise en compte des dimensions topique et historique des lieux est au fondement de leur déficit d'urbanité et explique bien souvent ce sentiment d'a-topie qui s'en dégage[61].

Conclusion

Si à l'échelle de l'agglomération, l'espace public n'a donc pas été utilisé comme un élément de suture avec le tissu environnant, à l'échelle de l'Île aux Chiens, il n'est pas plus utilisé pour articuler les différentes opérations immobilières les unes aux autres. Le paysage urbain qui en découle est alors une sorte de *patchwork*, constitué d'une juxtaposition d'îlots autonomes. Harmonieux et cohérents en eux-mêmes, ces îlots se tournent le dos et tournent le dos à la rue du fait de ce principe d'organisation autour d'un cœur central, privé.

Cette logique de développement, par coalescence d'unités urbaines, engendre une modification du rôle et du statut de l'espace public. Il n'est plus la scène urbaine vers laquelle se tournent les façades des immeubles et sur laquelle se déroule le spectacle de l'animation urbaine[62]. Il n'est plus qu'un ruban circulatoire qui file à

---

[61] « Nous postulons que le sentiment de chaos, l'impression de désordre et d'illisibilité, et surtout, l'absence d'identité qui caractérisent les villes nouvelles, découlent aussi, en bonne partie, de la non prise en compte dans le processus de planification urbaine et de conception de la ville, de l'histoire du lieu d'implantation sinon en termes de mise à l'écart de certains ensembles bâtis ou de certains espaces naturels à des fins de protection (…) L'absence de cette dimension historique active que traduit la rupture de la continuité de la nouvelle urbanisation avec le territoire d'accueil considéré comme une table rase serait ainsi, selon nous, pour une bonne part, directement responsable du manque de qualité urbaine des villes nouvelles : le caractère de non-lieu, d'a-topie qui s'en dégage, résulterait de l'absence de tout ancrage spatio-temporel de la ville nouvelle dans l'historie du lieu. » (Albert Lévy, *La qualité de la forme urbaine, problématique et enjeux*, Recherche Plan urbain, Laboratoire TMU, IFU, Université de Paris VIII, 1992, cité par Philippe Panerai, *op.cit.*, p. 153-154).

[62] Ce sentiment que la vraie scène est masquée et se dérobe au regard, du fait de la disposition du bâti par rapport à l'espace non bâti est exprimé par Brian Edwards lorsqu'il compare les *Docklands* à une galerie d'art : « So if Docklands is an art gallery or design museum then it is a private gallery, not a public one. Visitors can take the DLR or drive along West Ferry Road and marvel at the architecture, but it is largely an external spectacle, not an environment of genuine participation » (Brian Edwards *London Docklands : urban design in an age of deregulation*, Londres, 1992). Le spectateur – qui a, on peut le noter au passage, perdu son rôle d'acteur pour être ravalé au rang de spectateur de cette cité (Brian Edwards parle de « *visitors* ») – n'est pas intégré dans la scène du théâtre urbain. Il reste extérieur, périphérique, tant qu'il ne pénètre pas dans ces îlots autonomes et auto-centrés.

l'arrière de ces immeubles et assure la liaison – par voie automobile – entre ces différents îlots. L'espace public perd ainsi son rôle morphologique de mise en regard des espaces bâtis et d'articulation entre espace bâti et espace non bâti. Cet appauvrissement de son rôle morphologique contribue à limiter également son rôle fonctionnel : il n'est plus qu'un axe routier, dédié à la circulation automobile, une route davantage qu'une rue, qui privilégie la fonction dynamique à la fonction statique de l'espace public.

Au final, dans cette ville faite de pièces et de morceaux privés, non reliés par un fil directeur public, le statut de l'espace public se réduit à une alternative fonctionnaliste. Soit il est de manière prépondérante une « *road* », c'est-à-dire un axe routier qui s'insère, sans lien morphologique, entre chaque pièce du *patchwork* urbain. Soit, à l'intérieur de chaque morceau du puzzle, il est un « *footpath* », une voie piétonne, réalisée et gérée par des acteurs privés. Cette voirie intérieure imite l'espace public dans son aspect formel et se pare des symboles ou des codes considérés comme archétypiques (fontaine, revêtement au sol soigné, alignement d'arbres), mais son rôle morphologique est limité au périmètre de l'opération. Le raccord avec la voirie publique n'est ni pensé ni réalisé autrement que sous la forme de barrières. Face à cette alternative fonctionnaliste, le rôle morphologique de l'espace public se trouve considérablement atrophié. Dès lors, il paraît difficile de parler d'espace public, mais bien plutôt seulement de « *roads* » ou de « *footpath* ».

Chapitre 3
A l'échelle de *Canary Wharf* : Un pastiche d'espaces publics

Si l'on agrandit l'échelle, pour resserrer encore le cadre de l'analyse du paysage urbain des *Docklands*, on peut maintenant se focaliser sur l'ensemble de *Canary Wharf*. Située au nord de l'Ile aux Chiens, implantée autour de 3 bassins, dont l'un a été en partie comblé, cette opération d'immobilier d'entreprise, qui fait aujourd'hui de *Canary Wharf* le troisième centre d'affaires de Londres, après la *City* et *Westminster* (avec plus de 63 000 personnes venant y travailler quotidiennement et 49

sociétés installées[63]) a été réalisée dans les années 1980-90 par des promoteurs canadiens, *Olympia and York*, rebaptisés depuis 1993 le *Canary Wharf Group.*

Les modalités opérationnelles qui ont présidé au réaménagement de cette zone de 29 hectares et notamment le partenariat public / privé mis en place seront étudiées dans le chapitre 6. Pour l'heure, notre étude se focalisera sur le paysage urbain qui se donne à voir et à lire lorsque l'on arpente le site.

Section A – Deux modèles urbanistiques juxtaposés

Canary Wharf a été réalisé par des promoteurs canadiens, qui ont fait appel à un cabinet d'architectes américains (*Skidmore, Owings and Merrill*) pour concevoir le plan d'aménagement de ce nouveau quartier. De manière très explicite et revendiquée, ces architectes se sont inspirés des principes de l'urbanisme haussmannien. Dans les plaquettes de présentation et les commentaires accompagnant les maquettes du projet, la référence à l'urbanisme parisien de la fin du XIX°s est clairement affichée.

Parallèlement, l'architecture développée sur le site est une architecture de gratte-ciels, responsable de ce nouveau paysage de *downtown* dans l'horizon londonien. Cette référence à un modèle nord-américain, et plus particulièrement new-yorkais, est aussi revendiquée officiellement. Elle a fréquemment été mise en avant, pour asseoir le dynamisme et la modernité du site et construire l'image de ce nouveau quartier d'affaires.

Une double logique, urbanistique et architecturale, se juxtapose donc à *Canary Wharf* : la logique verticale des gratte-ciels; et la logique horizontale, des espaces non bâtis, qui reprennent les codes et les symboles de l'urbanisme haussmannien.

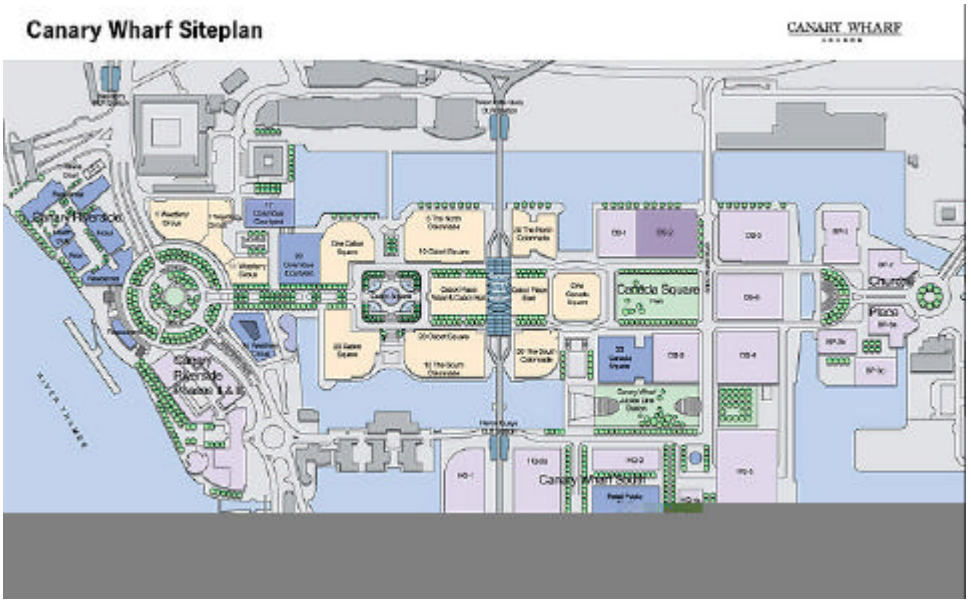
Toutefois aucune de ces deux logiques n'a été importée et copiée dans la globalité de son contexte technico-symbolique. Dans un cas comme dans l'autre, les emprunts se sont limités à un aspect du système de référence, condamnant par là la possibilité de reproduire l'urbanité globale des lieux originels.

[63] Chiffres datant de mai 2003. Source: *Canary Wharf Group.*

1. Le pastiche de l'urbanisme haussmannien

a. Les 4 « public open spaces » de Canary Wharf

Le *Canary Wharf Group* a élaboré, et consigné dans des guides[64], différents trajets à faire à pied, pour visiter le site et admirer les éléments dignes d'intérêts. Ces guides sont au nombre de trois : l'un porte sur l'histoire du site (« *Transitions. History of the Estate* »), l'autre sur l'architecture (« *Architecture and design* ») et le dernier sur les espaces non bâtis, désignés sous le terme de « *open spaces* » ou « *public open spaces* ». Nous nous intéresserons principalement à la promenade proposée par ce dernier guide afin de décrypter le rôle joué dans la morphologie urbaine de *Canary Wharf* par ces « *open spaces* ».



Plan du site de Canary Wharf
Source : *Canary Wharf Group*

Sur les 86 acres qui composent le site, 17 sont constitués de « *landscaped open spaces* ». Parmi ceux-ci, le guide identifie officiellement 4 « *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*).

[64] *A different perspective . Self-guided walking tours at Canary Wharf.*

Le trajet proposé conduit le visiteur à travers ces différents espaces non bâtis et détaille plus particulièrement certains d'entre eux, présentés comme des éléments à voir. La promenade commence au *Canada Square Park*. Situé au pied de la tour principale, la *Canada Tower, Canada Square Park* est une place quadrangulaire, occupée par une pelouse, et entourée d'une double rangée d'arbres. Au centre de cette place trône une sculpture baptisée « *The Big Blue* », en raison de la couleur de son éclairage nocturne. Le trajet conduit ensuite le visiteur au *Jubilee Park*, seul espace végétal de l'opération. Couvrant une superficie de 6 acres, il s'organise autour d'une serpentine aquatique et cherche à imiter un parc anglais[65]. Le guide propose ensuite de se rendre à *Cabot Square*, troisième « *public open space* » identifié comme tel dans la terminologie officielle du *Canary Wharf Group*. Située symétriquement à *Canada Square Park* par rapport à la *Canada Tower*, cette place est totalement minérale et son centre est occupé par une imposante fontaine. Légèrement surélevée, elle est entourée en contre-bas par une double rangée d'arbres et chacun de ses angles est ponctué par une vasque en bronze[66]. Le guide invite ensuite à se rendre sur *Fisherman's Walk* puis dans *Columbus Courtyard*, avant de rejoindre *Westferry Circus* et les bords de la Tamise. La promenade se termine à *Cabot Square* en revenant par *West India Avenue*. *Columbus Courtyard* est une place en retrait de *West India Avenue*, à laquelle on accède par un passage couvert ou par une rue piétonne partant de *West India avenue*. Cette place a volontairement été conçue à l'écart[67]. Une rigole partage la place en deux et se termine par un jeu de 53 mini-fontaines dont la hauteur varie grâce à un système de régulation automatique. Le revêtement au sol est extrêmement soigné tant dans la qualité des matériaux que dans le dessin du pavement, une statue se devine à un bout de la place et des arbres viennent apporter une ombre et une touche végétale sur cette place qui s'inspire officiellement des places italiennes[68], considérées comme le modèle archétypique des places.

En dehors des 4 *public open spaces* référencés et désignés comme tels par le guide, on trouve encore : *Westferry Circus*, place circulaire, située au début de *West*

---

[65] Le guide precise que les arbres sont « *planted in a seemingly random order to resemble a classic English country park* ».

[66] Elle est ainsi décrite sur le site Internet du groupe : « *Water cascading around the centre of the park flanks double rows of pleached limes, all to provide a restful space in the centre of Canary Wharf* ».

[67] « The courtyard was intended to provide respite from the day-to-day hustle and bustle of Canary Wharf » (*A different perspective . Self-guided walking tours at Canary Wharf. Open spaces*).

[68] « This hard paved Italian styled piazza features a sculpture by Igo Mitoraj and fountain bubbling from an etched glass wall » , « It was designed to be the « piazza » space at Canary Wharf, updated with the use of modern materials and reinforced by the Italian façade on the western side of 7 Westferry Circus » (*A different perspective . Self-guided walking tours at Canary Wharf.Architecture and design).*

India Avenue, et occupée en son centre par un square. Sur son pourtour, une double rangée d'arbres est plantée sur le trottoir. Au-dessus de la Tamise, une vaste esplanade offre une vue dégagée sur le fleuve et la *City* et un large escalier descend de cette esplanade et conduit aux berges aménagées de la Tamise.

b. Le mimétisme de codes formels

Un soin du détail, des aménagements de qualité

Les *public open spaces* de *Canary Wharf* ont fait l'objet d'une attention particulière et d'un aménagement soigné, notamment dans les détails. Dans chacun des 4 « *public open spaces* », les matériaux utilisés sont de qualité et les détails d'ornementation et de décoration toujours très travaillés. Marbre, fontaines et sculptures sont déclinés dans tous les « *public open spaces* ». Ainsi, sur chacune des trois places (*Cabot Square, Canada Square Park* ou *Columbus Courtyard*) l'espace est mis en valeur par des jeux d'eau (jets d'eau à *Columbus Courtyard*, fontaine centrale à *Cabot Square*) et/ou des statues commandées à des artistes de renom. De même, le *Jubilee Park* s'organise autour d'une serpentine aquatique qui traverse le parc sur toute sa longueur. Les revêtements au sol offrent des pavements travaillés et les rebords des fontaines ou des bassins sont en général en marbre. Une impression d'opulence se dégage au premier coup d'œil de ces espaces[69]. L'ambiance de nuit a aussi été prévue, avec le recours à des luminaires sophistiqués qui font de ces lieux des espaces de qualité de nuit comme de jour. Ainsi, la sculpture au centre de la pelouse de *Canada Square Park* est éclairée en bleu la nuit, tandis qu'à *Cabot Square*, une rotonde illumine la place la nuit.

Ce soin apporté à l'environnement des espaces non bâtis faisait partie du cahier des charges élaboré par *Olympia and York* pour aménager ce site.

> « When *Canary Wharf* was first conceived, a fundamental part of the design guidelines was not only to provide the highest standard of offices but also to include unique and picturesque *open spaces* around the *buildings* and docks. Each public area has been designed to offer

[69] Le guide d'architecture insiste bien sur le fait que : « Canary Wharf began as a vision of an integrated commercial development with significant investment in design and public spaces ».

> something different, to blend the old with the new, and to create consistency between *Canary Wharf*'s different districts[70]. »

Dès le départ, la volonté des opérateurs était très claire : il s'agissait d'accorder une attention importante aux espaces extérieurs.

Une référence explicite à l'urbanisme haussmannien

Les promoteurs et les architectes qui ont conçu et dessiné l'opération de *Canary Wharf* se sont inspirés de manière explicite des principes de l'urbanisme haussmannien. La référence à la réorganisation du tissu parisien était très claire dans les plaquettes et les maquettes de présentation. D'autre part, elle se lit aussi dans le paysage urbain actuel. Chaque *public open space* de *Canary Wharf* applique le principe des plantations d'alignement, redoublées par l'implantation de lampadaires et de bancs, qui rappellent l'urbanisme végétal d'Alphand et le recours au mobilier urbain, pour ordonnancer la rue et souligner les perspectives tracées dans le tissu urbain. Ce mimétisme de l'urbanisme haussmannien s'exprime dans les plus infimes détails : les grilles d'arbre utilisées pourraient être celles d'un boulevard parisien.

Grille d'arbre à *Canary Wharf*

[70] *A different perspective . Self-guided walking tours at Canary Wharf. Architecture and design*

Une logique horizontale prédomine donc dans l'aménagement des espaces non bâtis. La reprise des plantations d'alignement et l'imitation de l'ordonnancement des boulevards parisiens inventés au XIXème siècle par Haussmann confèrent aux espaces extérieurs une logique horizontale.

Mais ce mimétisme relève plus au final du détail que de l'esprit ou de la logique d'ensemble. En effet, les *open spaces* de *Canary Wharf* ne remplissent pas de rôle morphologique dans la structuration du tissu urbain, n'étant pas intégrés dans un système hiérarchisé d'espaces publics et ne jouant pas de rôle dans la distribution des flux.

c. L'absence de rôle morphologique des « public open spaces »

Si l'on reprend le trajet proposé par le *Canary Wharf Group* et que l'on s'y intéresse dans sa globalité, et non plus seulement en se focalisant sur les « morceaux de choix » sélectionnés par le guide, l'absence d'espace public, comme élément de maillage et d'articulation se ressent nettement dans ce cheminement pédestre.

Entre chaque « *open space* », les interstices du tissu urbain sont constitués d'éléments plus ou moins hétérogènes. Le trajet proposé se compose de pièces et de morceaux hétéroclites qui contribuent à en brouiller la lisibilité[71]. Une fois sorti du parc, on traverse l'esplanade située devant la station de métro, on longe ensuite un bord de bassin, avant de passer sous la voie aérienne du *Docklands Light Railways* puis de déboucher sur une avenue, bordée par une colonnade d'acier (*South Colonnade*). Après quelques mètres, le long de cette avenue, on arrive à l'un des angles de *Cabot Square*, qui se développe entre les deux avenues parallèles (*South* et *North Colonnade*)[72].

La faible lisibilité des cheminements d'un « *public open space* » à l'autre montre que ces « espaces publics » sont davantage des *spots* éclatés, disposés au milieu des gratte-ciels et non reliés entre eux. Ils ne participent pas à un système plus global dans lequel chaque élément serait articulé aux autres et vaudrait en lui-même mais

---

[71] « Exit the park on the western side next to Canary Wharf underground station and follow the signs for Canary Wharf Docklands Light Railway up through Chancellor's Passage. Turn left onto the South Colonnade. Continue into Cabot Square and enter on your right. Walk across the square ».

[72] Cette manière de voir tout d'un coup une place se développer dans le tissu urbain, alors que la voirie continue de manière imperturbable à lui tourner autour, sans se rendre compte de la présence de cet objet morphologique – normalement très structurant et polarisant dans un tissu urbain – ne renvoie à aucun des cas de figure d'entrée sur une place répertoriée par Michel-Jean Bertrand ou aux déambulations dans les trous et les nœuds du tissu urbain illustré par G. Cullen.

aussi en tant que maillon de ce système global. Les « morceaux de choix » du réseau de « *public open spaces* » de *Canary Wharf* (place, parc). Ils fonctionnent comme des objets autonomes, indépendants, non intégrés dans un système continu et hiérarchisé.

Cette conception unitaire des « *open spaces* » dépouille ces espaces non bâtis de leur rôle structurant dans la morphologie urbaine. Conçus comme des objets indépendants, non intégrés dans un système global, ils ne constituent pas le schème morphologique à partir duquel ce nouveau quartier a été réalisé. Les espaces publics ne servent pas de colonne vertébrale au tissu urbain qui s'est développé en lieu et place des anciens docks. Ils ne sont pas le fil directeur qui imprime sa marque dans l'organisation de l'espace et ne constituent pas le principe organisationnel majeur, en encadrant notamment l'implantation des volumes bâtis. Par conséquence, ils ne peuvent pas servir de fil directeur au sens propre aux pérégrinations pédestres. Le fait que le guide recourt à la signalétique du *DLR*, pour donner des points de repère au promeneur, souligne *a contrario* la faiblesse de la lisibilité de l'espace public et sa déficience en termes de fil directeur. Les points de repères pour guider les promeneurs ne sont pas fournis par l'espace public, mais empruntés à une signalétique dont la fonctionnalité n'est pas celle-là.

Cette absence de rôle morphologique conféré aux espaces non bâtis s'exprime de différentes manières et peut se lire à travers plusieurs exemples.

Les places

Dans l'opération de *Canary Wharf*, des rôles variés ont été affectés aux places, mais aucune d'entre elles ne jouent ce rôle de polarisation et redistribution des flux qui est le leur dans un tissu urbain conçu à partir du schème de l'espace public[73]. Une typologie, fondée sur trois catégories, permet de répertorier ces différents types de places.

Cabot Square et *Canada Square Park*, qui sont les deux places centrales du site, n'ont pas de rôle morphologique dans la géographie des lieux. En effet, la spécificité de leur inscription dans le tissu urbain les empêche de jouer un rôle polarisant et redistributeur dans la géographie des déplacements. Situées symétriquement à chaque extrémité de l'axe principal de *Canary Wharf*, elles semblent plus adossées à la porte

[73] Michel-Jean Bertrand, H. Listowski, *Les places dans la ville*, Paris, Dunod, 1983.

d'entrée du *building* qui les surplombe, que le point focal des déplacements. *Canada Square Park* ne peut être d'ailleurs contourné par la circulation automobile sur toute sa circonférence. Elle constitue le prolongement non bâti, la pelouse d'entrée du *One Canada Square*, auquel on accède depuis la place par une volée de marches qui assure la transition entre ces deux espaces. *Cabot Square* paraît aussi déconnecté par rapport aux rues qui en font le tour : en position légèrement surélevée par rapport à la rue, elle est davantage la porte d'accès au centre commercial qu'un élément de la trame viaire, interconnectée au réseau de rues.

Cabot Square

Ces deux places sont en fait davantage de simples prolongements non bâtis des *buildings* qui les environnent que de vraies places jouant un rôle dans la morphologie du tissu urbain et la redistribution des flux. Les flux de voitures ont bien une circulation giratoire mais c'est autour de l'ensemble des *buildings* qui constitue l'axe central de *Canary Wharf* qu'elles l'effectuent et non pas autour des places de ce quartier. Ces deux espaces non bâtis sont installés dans le prolongement des *buildings*, occupant la superficie d'un îlot bâti. L'espace non bâti de *Cabot Square*

ou de *Canada Square Park* ne fait que se dilater entre les deux artères (*North* et *South Colonnade*) qui tournent autour de la dorsale centrale, constituée d'espaces aussi bien vides que pleins. En aucune manière le tracé de cette artère circulaire n'est dépendant de la présence de ces places : elles ne sont donc pas des éléments de structuration du tissu urbain ni des points de repères des cheminements.

Un autre cas de figure se présente dans la typologie des places de *Canary Wharf*. Il s'agit des places isolées et à l'écart des flux et des cheminements, telles que *Columbus Courtyard* ou *Montgomerry Square*. Ces places sont en marge de la géographie des déplacements, hormis de celle des employés gagnant leurs bureaux, situés dans les *buildings* environnant la place. Elles ne jouent, là non plus, aucun rôle dans la structuration morphologique du tissu urbain et sont simplement des décors à l'aménagement très soigné, aux matériaux de grande qualité et au mobilier urbain luxueux et abondant.

Enfin, un troisième type de place se rencontre, dont le point commun avec les deux précédentes, est la non participation à la structuration morphologique des lieux. Ce sont les places-rond-points. On peut ranger dans cette catégorie *Westferry Circus* et *Cartier Circle*. Chacune de ces deux places sert essentiellement de carrefour giratoire à l'entrée de *Canary Wharf*. Occupées dans leur partie centrale par une pelouse, leur marque dans l'organisation du tissu urbain ne va pas au-delà de ce rôle de rond-point dont l'utilité peut même être remise en cause puisque dans le cas de *Cartier Circle*, seule une artère se greffe sur ce rond-point et deux dans le cas de *Westferry Circus*.

Cette absence de rôle dans la polarisation des flux de déplacement, inhérent à la logique d'intégration dans la trame viaire, se vérifie également avec le *Jubilee Park*. De dimension relativement modeste comparé au parc anglais, localisé sur le côté sud des *buildings* formant l'axe central de *Canary Wharf*, et situé entre les deux sorties de métro de la *Canary Wharf Station*, ce parc de 6 acres n'est pas situé sur un axe de cheminement et ne constitue pas un pôle de convergence des déplacements en lui-même.

Les avenues et les rues

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*, est de dimension réduite (200 m) et relie des points qui ne sont pas signifiants. Elle démarre au niveau des guérites contrôlant l'accès des véhicules à *Canary Wharf* et bute, plus qu'elle ne débouche, sur *Cabot Square*. Conçue dans son aménagement comme la porte d'entrée somptueuse du site, son poids symbolique pâtit du fait qu'elle ne met pas en relation des éléments importants ou que la connexion avec les autres espaces non bâtis est peu claire.

Un exemple patent de cette absence d'organisation systémique des «*open spaces* » de *Canary Wharf*, est peut-être *Bank Street*. Cette rue, qui longe le *Jubilee Park* sur quelques dizaines de mètres, présente un aménagement de détail extrêmement soigné avec ses plantations d'alignement sur les trottoirs, ses lampadaires très stylisés qui redoublent l'alignement végétal et son terre-plein central qui sépare la chaussée. Pourtant, cette rue ne joue en rien le rôle morphologique des avenues haussmanniennes dont elle s'inspire. Elle s'intercale entre *Upper Bank Street* et *Heron Quays* mais ne mène nulle part et ne constitue pas un maillon signifiant dans un système global de déplacement.

De même, les deux artères parallèles qui encadrent la *Main Tower* (la *North* et *South Colonnade*) tournent sur elles-même, ou plutôt autour de la série de *buildings* qui se concentrent entre ces deux artères et constituent l'axe principal de *Canary Wharf* : elles ne débouchent sur rien et ne mènent nulle part, en dehors de leur point de départ.

Si chacune de ces places ou de ces avenues vaut peut-être «le détour » et présente des qualités intrinsèques qui méritent que l'on aille les admirer ou s'y arrêter, ce sont des objets urbanistiques autonomes et ne sont en rien les maillons d'une

chaîne participant à la structuration morphologique du tissu urbain. Chaque place est une pièce isolée du puzzle urbain, qui vaut pour elle même – et le jugement porté sur elle ne peut être alors que d'ordre esthétique. Elle n'est en rien un point nodal de convergence et de redistribution des flux. Les avenues sont des morceaux linéaires dont les points de départ et d'arrivée ne sont pas signifiants en termes de déplacement : elles partent des « portes » de *Canary Wharf* et se terminent en impasse ou tournent sur elles-mêmes. Le promeneur est alors confronté à des objets qui fonctionnent en vase clos et ne sont pas interconnectés dans un système hiérarchisé plus vaste. D'une manière générale, l'espace public ne constitue donc pas l'ossature du site et le système d'articulation qui sert à relier un point du quartier à l'autre.

2. Un urbanisme de gratte-ciels

a. Le modèle new-yorkais : a « Wall Street on water »

Le deuxième modèle urbanistique dont s'inspire *Canary Wharf* est ce que l'on pourrait appeler le modèle new-yorkais. Contrairement au style architectural dominant dans la culture anglaise, les formes qui ont émergé à *Canary Wharf* sont des tours relativement élevées[74]. Parmi les éléments sélectionnés par le guide d'architecture, l'essentiel des bâtiments sur lesquels le guide invite à s'arrêter est constitué de gratte-ciels, et les photos que propose le guide donnent la part belle à ces tours dont la hauteur est encore accentuée avec le choix d'une prise de vue en contre-plongée.

La *Main Tower*, avec ses 50 étages et ses 272 m de haut, surplombe l'ensemble du site, de son toit pyramidal. C'est le *building* le plus élevé d'Angleterre et le deuxième d'Europe (après le *Messe Turm Office development* de Francfort). Ce record, qui est considéré comme un objet d'admiration en soi, est systématiquement mentionné dans les publications du *Canary Wharf Group.* De même, les plaquettes de promotion oublient rarement de mentionner que ce *building* a été construit par Cesar Pelli, auteur du *Word Trade Center* à New-York. 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 *Citygroup* et le *building* occupé par

[74] Ce parti-pris architectural a fait l'objet d'un choix initial clairement assumé : « The eastern side of Canary Wharf has seen a move from contextualism with London's existing streetscapes to a more free-spirited approach that takes as much from British architectural achievements as from American » (SOM Design Partner, Adrian Smith).

HSBC. La *Main Tower*, située au *One Canada Square*, est ainsi entourée de deux autres *buildings* qui forment avec elle un « trio » de tours de plusieurs dizaines d'étages sur un périmètre très restreint. Au *8 Canada square*, la tour occupée par *HSBC*, haute de 200 mètres, est la deuxième de *Canary Wharf* par la hauteur. Son symétrique sur le côté sud de *Canada Square Park* est constitué par les deux tours formant le siège social de *Citygroup* : l'une a été réalisée par *Foster & Partners* et l'autre par Cesar Pelli (43 étages). Enfin, le dernier immeuble en date, celui abritant le groupe *Barclay's*, situé au 1 *Churchill Place*, a également été construit sur un modèle nord-américain et utilise, comme de nombreux *buildings* de *Canary Wharf*, une ossature métallique recouverte d'une façade de verre bleu miroitant.

En dehors, du paysage urbain, les références à *Manhattan* abondent dans les discours. En effet, la comparaison avec la métropole américaine a été très tôt utilisée par la *LDDC* pour vendre le site, et conférer à sa nouvelle image la modernité et le dynamisme de la métropole new-yorkaise. Ainsi, la *LDDC* a présenté cette opération d'immobilier de bureaux comme l'équivalent d'un *Manhattan* sur l'eau : dans les campagnes publicitaires des années 1980, destinées à attirer des entreprises sur le site, elle était désignée comme « *a Wall Street on water* ». Plus récemment, la campagne de promotion de l'immeuble situé au 1 *West India Quay* a été organisée autour du style de vie « *Manhattan like* » proposé par ce nouvel immeuble de plusieurs dizaines d'étages. Une série de pommes ont été exposées pendant plusieurs semaines le long du quai, déclinant les différentes commodités de l'immeuble qui lui permettent de justifier la comparaison avec la « *Big Apple* ».

b. La logique de l'objet

Mais là aussi, le modèle original n'est copié et importé que partiellement. L'imitation du modèle new-yorkais se limite à l'emprunt de l'architecture de gratte-ciels. La grille d'espace public qui imprime sa marque dans l'urbanité new-yorkaise et s'impose aux volumes bâtis n'est pas reproduite.

Dans la logique verticale, inspirée de l'urbanisme nord-américain, les gratte-ciels sont importés sur ce site et reproduits « à l'unité ». C'est le principe du gratte-ciel qui est repris, 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. La grille d'espace public notamment qui sert de canevas morphologique

et assigne à chaque gratte-ciel un emplacement imposé et déterminé n'est pas réutilisée ici. Ce n'est pas l'espace vide de la rue qui organise la répartition des *buildings* entre eux et règle les rapports entre espaces bâtis et espaces non bâtis[75].

Le paysage urbain est dominé par ce que l'on peut appeler la logique de l'objet. C'est le plein qui prime sur le creux, le volume bâti sur l'espace non bâti. Cette opération réalisée sur 29 ha a été conçue et réalisée en privilégiant la logique de l'objet : ce sont les volumes bâtis qui se sont imposés comme les éléments déterminants pour organiser les lieux. Les maquettes conçues par les architectes en charge du projet montrent que l'épine dorsale de *Canary Wharf* est constituée d'un ensemble de volumes bâtis, dans lequel de temps en temps, des îlots non bâtis sont ménagés pour aérer et agrémenter l'espace, mais ces creux ne sont pas des principes structurants. Les *public open spaces* sont simplement des poches de dilatation et leur influence n'excède pas leur périmètre. Le comblement d'une partie du bassin central montre bien que c'est le plein qui domine sur le creux comme principe d'organisation formelle. Les points de repère de *Canary Wharf* sont des volumes non des vides : ni l'eau ni les espaces publics ne constituent de points de repère réels ou mentaux[76]

La prééminence de cette logique de l'objet par rapport au schème de l'espace public peut se lire dans les explications du guide du *Canary Wharf Group* sur l'architecture expliquant les principes architecturaux utilisés :

> « *Canary Wharf* is an extremely cohesive estate with each *building* interacting with its neighbours. »

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

[75] La verticalité n'est pas incompatible avec l'espace public. A New York le zonage incitatif a eu des effets combinés à la fois sur l'augmentation des hauteurs et l'accroissement de l'espace public: l'article relatif aux places publiques de la loi de 1961 et des ratios de bonus (*incentive ratios*) accordait une surface additionnelle de planchers en échange de la réalisation d'un square, d'une place, d'un élargissement de trottoirs, de services comme théâtres, cinémas ou logements.

[76] Les indications fournies au passant pour s'orienter s'appuient d'ailleurs sur la géographie des trous mais jamais sur celles des espaces publics.

axis of the *Canary Wharf* master plan and constitutes the iconic image as the centrepieces of the development. »

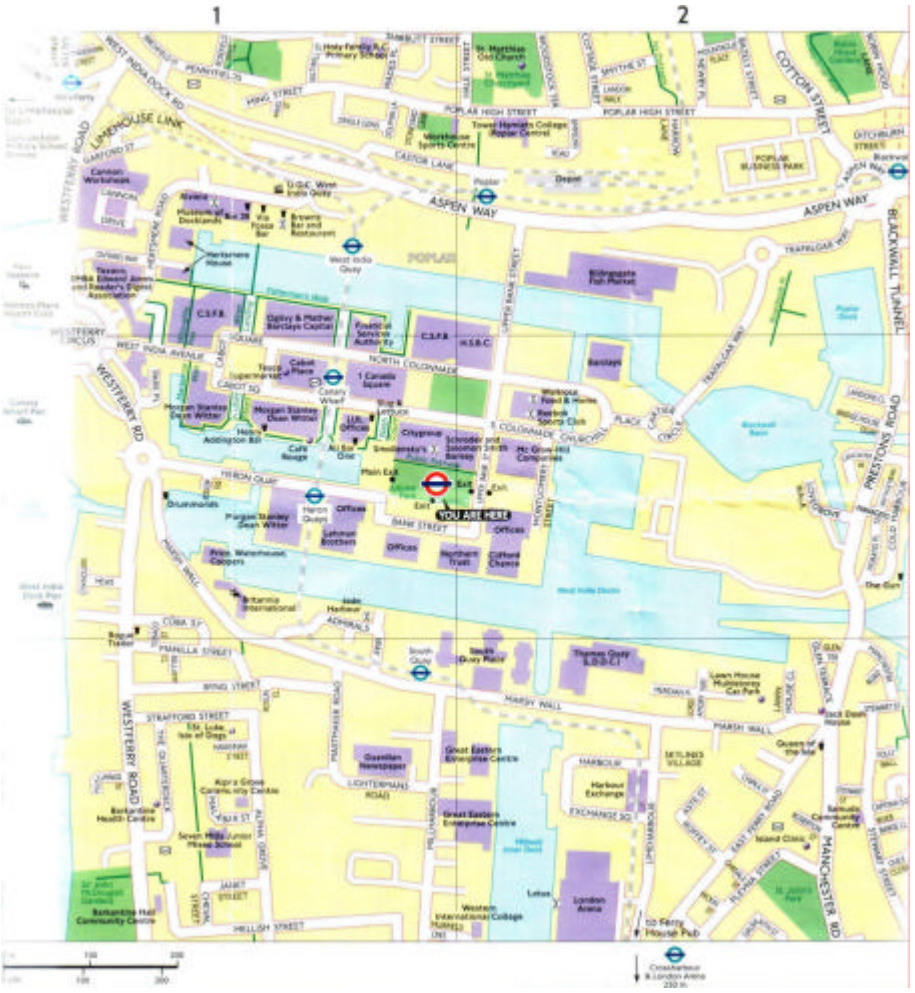
Le dialogue se fait de volume bâti à volume bâti et non pas entre l'immeuble et la rue : les bâtiments sont dessinés et conçus les uns en fonction des autres.

c. L'enseignement des modes de représentation

La comparaison de deux représentations cartographiques de la zone, provenant de deux sources différentes, souligne bien la prééminence de la logique de l'objet, et le décalage qui existe entre les références mises en avant par le *Canary Wharf Group* et la réalité de la géographie du site.

Le plan élaboré par *Transport for London* qui est un « *street map of Canary Wharf* » et celui fourni par le *Canary Wharf Group* dans son *self-guided walking tours* donnent deux images totalement différentes des lieux. Bien que les échelles soient différentes et limitent la comparaison (sur le plan du métro 1,5 cm représente 100 yards soit un peu moins de 100 m ; tandis que sur le plan du guide de *Canary Wharf* l'échelle doit être agrandie à peu près trois fois), les outils cartographiques utilisés sont significatifs.

Le plan du métro représente la trame des rues, tandis que tous les espaces bâtis sont représentés en jaune de manière indifférenciée (sauf les « *places of interest* » qui apparaissent en mauve). Le « *street map* » de *Canary Wharf* est constitué pour l'essentiel d'une série de carrés mauves. En revanche, les espaces publics du site sont difficilement lisibles : ne constituant pas des points d'articulation dans le tissu urbain, ils ne ressortent pas de manière claire dans la trame des rues représentée sur le plan. Ainsi *Canada Square Park* n'est qu'un carré vert entouré par les *North* et *South Colonade* et *Cabot Square* un carré jaune à l'autre bout de cet anneau de rues qui tourne sur lui même, quant à *Columbus Courtyard*, cette place n'est même pas mentionnée sur le plan. La logique de l'objet qui préside à l'organisation de ces lieux et l'absence de rôle morphologique des espaces publics se retrouvent clairement sur ce type de plan, dont la finalité est de restituer la trame viaire d'un quartier. En outre, les cheminements piétonniers (« *footpath* ») sont surimposés et découplés de la trame viaire : il s'agit d'un autre réseau qui se développe en parallèle de celui des rues et des avenues. L'absence de continuité et de linéarité du réseau piétonnier se lit là aussi clairement sur le plan du métro.



Plan du métro

Le plan conçu par le *Canary Wharf Group* pour guider les pas des promeneurs donne une toute autre image du site et recourt à des outils cartographiques très différents. Ce plan met en valeur les « *open spaces* » et insiste notamment sur l'importance des espaces verts et des plantations d'alignement. L'espace de *Canary Wharf*, vu du haut de ce plan, semble nettement plus s'organiser et s'articuler à partir des quatre espaces verts ou espaces plantés que sont *Westferry Circus*, *Cabot Square*, *Canada Square Park* et *Jubilee Park*. L'utilisation du figuré des arbres donne l'impression d'une densité végétale importante et la représentation cartographique choisie par le *Canary Wharf Group* donne l'impression que ce sont les «*public open spaces* » qui sont les éléments d'articulation et de structuration de ce tissu urbain. En

outre, cette vue en plan évoque les représentations des artères haussmanniennes parisiennes.

3. Superposition d'une double logique : verticale et horizontale

On a donc une double logique urbanistique et architecturale qui se juxtapose à *Canary Wharf* : une logique verticale, qui est celle des gratte-ciels qui se pressent sur ce site ; et une logique horizontale qui est celle des espaces non bâtis, qui reprennent certains des codes et des symboles haussmanniens. Toutefois, le recours à ces deux modèles urbanistiques n'est abouti ni dans un cas ni dans l'autre. Chacune de ces logiques n'est importée que de manière partielle et tronquée – ce qui condamne la reproduction à l'identique du modèle dont s'inspirent ces lieux. 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. Le principe de la grille, comme élément morphologique qui s'impose aux volumes bâtis, pour structurer et ordonner le tissu urbain n'a pas été repris

Dans les deux cas, l'emprunt aux modèles de référence est tronqué, et ni l'un ni l'autre des deux systèmes n'est réimporté de manière complète. Au final, on a donc simplement un mimétisme de forme, qui n'est pas opératoire sur le plan fonctionnel dans sa globalité.

Cette imitation partielle des modèles, new-yorkais comme haussmaniens, fait que les vides et les pleins de l'espace de *Canary Wharf* ont été pensés séparément, chacun selon une logique différente et culturellement marquée. Les vides ont été conçus selon les principes urbanistiques haussmanniens, les pleins selon le modèle architectural du gratte-ciel. Cette disjonction instaurée, dès la conception, entre les espaces bâtis et non bâtis dont l'articulation n'est jamais pensée, peut se lire dans ce que le guide sur l'architecture de *Canary Wharf* présente comme une garantie :

« There has been as much attention to the definition of open spaces as there has been to individual building design. »

Cette assurance d'avoir prêté autant d'attention à l'un et l'autre système peut aussi se lire comme un aveu du découplage opéré dès la conception du *master-plan* entre les vides et les pleins. Les espaces bâtis ont été pensés de manière indépendante et séparés des espaces non bâtis. Les premiers ont été imaginés avec comme référent l'urbanisme de Manhattan, les seconds avec celui du Paris du XIXème siècle. Cette disjonction se traduit par la juxtaposition de deux logiques qui ne s'articulent pas l'une à l'autre : la logique horizontale des «*open spaces*» et la logique verticale des *buildings*.

La superposition d'une double logique : verticale et horizontale

Section B - Le traitement de l'eau : dernier avatar d'espace public

L'absence de recours à l'espace public, comme schème morphologique majeur dans la production de ce nouveau morceau de ville, s'exprime aussi dans le traitement de l'eau, opéré notamment à *Canary Wharf*. On considérera ici l'eau des

bassins comme un ultime avatar d'espace public, sa version aquatique et bleue, comme les parcs et les squares en sont l'expression verte et végétale ou les places, la traduction grise et minérale. Le sort réservé aux bassins, hérités de l'histoire des docks de Londres, et leur intégration dans la nouvelle géographie des lieux sont révélateurs de la conception qui a guidé les opérateurs en charge de cette opération.

L'eau des bassins constituait un élément apprécié de manière ambivalente par les aménageurs. Elle est potentiellement porteur de plus-value en termes d'urbanité, mais 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 par rapport à ce potentiel aquatique, et les modalités de la réalité de leur mise en valeur.

1. Le potentiel aquatique : du discours à la réalité

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* »[77] et ses 55 miles de *waterfront* considérés comme

> « The greatest open space London has seen developed in the UK in the last century. »[78]

a. Un argument publicitaire

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. Les campagnes publicitaires de la *LDDC* présentaient aux entreprises qu'elle cherchait à convaincre de quitter la *City*, 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

[77] « Mention London *Docklands* these days and you will mist likely be told the Water City of the 21 st century »; « East of Tower Bridge in London, is a magnificent resource which has over 400 acres of compounded water » (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).
[78] *Ibid.*

« How do people find life in London *Docklands* ? They step out of the front door[79] »

Publicité de la *LDDC*

L'un des slogans de la *LDDC* dans les années 1980 pour présenter ces nouveaux *Docklands* et contrecarrer l'image de zone désaffectée et à l'abandon était : « *A new Venice* ». Par ailleurs, comme on l'a déjà souligné, l'opération de *Canary Wharf* a fait l'objet d'une campagne de promotion marketing qui la désignait comme «*a Wall Street on water* ».

[79] Publicité de la LDDC in Philip Ogden, *op.cit*., p. 28.

Aujourd'hui encore, les agences immobilières n'omettent pas d'utiliser le point de vue sur l'eau comme argument de vente et de justificatification des prix immobiliers. Ainsi au moment du lancement de l'immeuble *Cascade*, situé en bordure de la Tamise et dont les fenêtres rondes étaient censées rappeler les hublots d'un bateau, les encarts publicitaires invitait à

« Enjoy the Thames, the *City*, the lifestyle, the price. »

L'une des images, peut-être la plus souvent reprise dans les documents officiels de la *LDDC*, et emblématique de ce décalage entre le discours et la réalité de la mise en valeur de l'eau, est celle des petits optimistes du *Docklands Sailing Club* voguant au gré du vent sur le *Millwall Dock*.

b. Des discours contredits par la géographie des lieux : « le discours des bancs »

Des discours à la réalité des processus de construction

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.

L'ambiguïté originelle vis-à-vis du potentiel aquatique et le décalage, entre les discours et les pratiques opérationnelles, sont clairement lisibles dans un article de presse, publié par le *Moniteur*, du début des années 1990, qui rend compte de l'état d'avancée des travaux sur le site de *Canary Wharf*. En décrivant factuellement les opérations en cours et en se faisant dans le même temps, l'écho du discours officiel des responsables de l'opération, l'auteur de cet article met à jour, sans s'en rendre compte, une contradiction entre les discours des opérateurs et la réalité des aménagements. *Le Moniteur* reprend les slogans officiels de la *LDDC* qui mettent en avant le potentiel aquatique de ce nouveau quartier :

> « A *Canary Wharf* (…) on fait également tout pour organiser la vie de la « *Water City* » autour de l'eau[80] »

Mais dans le même temps, la description des travaux fait apparaître l'eau comme une contrainte, dont on cherche au maximum à pallier les inconvénients en inventant des solutions ingénieuses :

> « L'eau complique considérablement les travaux de fondations. Ainsi la plupart des bâtiments sont construits en partie sur des plates-formes artificielles dont les piles sont ancrées profondément au fond de l'eau[81]. »

Dès que l'on sort de la rhétorique des discours officiels et que l'on se penche sur les conditions de réalisation techniques et pragmatiques de cette « *Wall Street on water* », l'eau apparaît donc comme un handicap et une contrainte à surmonter. Les constructions sur pilotis, le comblement d'une partie des bassins ou la construction de terre-pleins, sont les solutions utilisées pour contrebalancer cette déperdition d'espace créée par l'eau et augmenter les superficies constructibles.

> « Mais déjà à la *LDDC*, certains envisagent un éventuel élargissement de l'aéroport en prenant de la place là où il y en a, c'est-à-dire en empiétant sur … l'eau. »

Dans le discours de ce journaliste, se manifeste donc la contradiction entre une rhétorique vantant l'originalité de ce site aquatique et la réalité des processus de construction utilisés pour faire naître cette « *Wall Street on water* ». La phrase mise en exergue de cet article reflète la réalité discursive mais non géographique de l'opération :

> « Toutes les solutions techniques retenues pour cet immense chantier sont conditionnées par deux éléments principaux : la

---

80 *Le Moniteur 9 février 1990*, p. 65. L'article poursuit en évoquant la création d'un « Wall street sur l'eau ».

81 *Ibid*, p. 66. De même à propos de *Heron Quays* : « L'omniprésence de l'eau oblige souvent à construire sur pilotis ».

présence de l'eau et la nécessité de réhabiliter des quartiers entiers ! »

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.

L'esplanade de sortie du métro

L'aménagement de l'esplanade devant la station de métro de *Canary Wharf* illustre parfaitement la non mise en valeur du potentiel aquatique, ou en tout cas, comment cet élément, qui aurait pu concourir à l'aménagement des lieux, n'est pas utilisé comme un élément de structuration de cet espace. 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. On y descend par un rampe en pente douce au pavage soigné, et aux luminaires sophistiqués, mais cette rampe d'accès à l'eau est encaissée entre ces deux réserves techniques qui en font un passage étroit et une fois arrivé au niveau de l'eau, l'espace d'où l'on peut admirer le point de vue sur le bassin est très restreint. Sil est déjà occupé par un couple ou une personne, les autres passants passeront leur chemin car la proximité physique serait trop forte.

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. L'usage paradoxal qui est fait des bords de bassins le reflète. Par une fin de journée ensoleillée, un samedi, les promeneurs qui attendent à proximité du bassin lui tournent le dos et ignorent sa présence. S'ils transforment les installations techniques en plage artificielle, ils s'allongent au soleil en tournant le dos au bassin. Alors que les bords de l'eau pourraient être un espace à l'aménité naturelle polarisante, la non prise en compte de ce potentiel dans l'aménagement des lieux, fait qu'ils ne constituent pas un élément structurant du tissu urbain et ne participent pas à agrémenter l'atmosphère des lieux. L'eau est simplement une donnée du site que les opérateurs

ont conservé par endroits, mais qu'ils ont fait disparaître ailleurs, laxe central sur lequel sont implantés les principaux *buildings* ayant été en partie conquis sur l'eau du bassin central.

Le « discours des bancs »

Certains détails d'aménagement sont explicites et traduisent bien l'ambivalence du potentiel aquatique dans la philosophie opérationnelle des aménageurs. La disposition des bancs le long des bassins peut se révèler extrêmement « parlante » et trahir cet intérêt uniquement formel pour l'eau, voire le désintérêt dont elle fait l'objet. En face de la nouvelle porte d'entrée du centre commercial, située au centre de la *Churchill Place*, on a certes aménagé une promenade soignée (bancs, plantations d'alignement, grille d'arbre) mais les bancs tournent le dos à l'eau et font face au véritable objet du spectacle : le centre commercial. Le point de vue sur l'eau est totalement ignoré et négligé, le seul élément digne d'intérêt apparaissant, selon le « discours des bancs », comme cet immense *shopping mall*.

2. Des accès compliqués

a. Street level / promenade level

La qualité et le soin apportés à l'aménagement des bords de bassins, ainsi que leur référencement comme des « *footpath* », traduisent la volonté des aménageurs d'en faire des lieux de promenades. Ainsi que ce soit le long du *Fisherman's Walk* (le long du bassin le plus au nord des *West India Docks*) ou du *Mackenzie Walk* (qui borde la partie conservée du bassin central) les aménagements sont réalisés pour en faire des promenades agréables : des plantations d'alignement cherchent à reproduire le cadre de la flânerie d' un espace public haussmannien, des bancs sont disposés régulièrement pour inviter à la halte et au repos des promeneurs et des éléments décoratifs (statues, sculptures) sont disposés régulièrement pour enjoliver les lieux. Toutefois, malgré le soin de ces aménagements, les bords de bassins sont pratiquement toujours déserts, quels que soient l'heure ou le jour de la semaine. Ces promenades ne sont fréquentées que par quelques touristes égarés ou utilisés par les ouvriers des chantiers encore en construction alentour (près de Morgan Stanley en juin 2004). Seuls les bords de bassins sur lesquels ouvrent des terrasses de café sont

fréquentés, bien que la présence de cette animation commerciale ne suffise pas toujours à drainer des flux importants de passants.

On peut s'interroger sur les raisons qui font que ces lieux au bord de l'eau ne sont pas des espaces plus fréquentés, notamment à l'heure du déjeuner par les travailleurs de *Canary Wharf*.

Tout d'abord, ces promenades ne mènent nulle part : cette absence de sens dans la logique de leur tracé fait qu'on n'a pas de prétexte pour les emprunter. Le salarié pressé ne s'y rendra pas à l'heure de sa pause déjeuner, et le flâneur londonien n'y viendra pas pour se divertir ou se promener le week-end.

En effet, ces promenades se raccordent brutalement et sans transition à une voirie d'une échelle totalement disproportionnée. Ainsi le *Fisherman's Walk* se termine par un petit passage, qui a plus une allure d'arrière-cour que de promenade, et débouche sur l'artère routière de *Hertsmere Road* où la largeur du trottoir n'invite plus d'aucune manière à la flânerie et à la déambulation, et qui conduit au grand axe très emprunté par la circulation automobile et les bus de *Westferry Road*. Ainsi, le piéton qui aurait souhaité faire le tour de *Canary Wharf* en suivant le fil de l'eau des bassins se retrouve d'une certaine manière «le bec dans l'eau ». La promenade s'achève en queue de poisson : elle ne présente aucun intérêt pédestre et donc aucune raison d'être empruntée sur un mode longitudinal et linéaire.

D'autre part, la déambulation au bord de l'eau pâtit d'une accessibilité compliquée, nécessitant des déplacements dans un sens vertical, qui contribuent à en diminuer la fréquentation. L'opération de *Canary Wharf* est conçue sur deux niveaux distincts : le niveau de l'eau (désigné comme « *promenade level* » dans la signalétique de *Canary Wharf*) et le niveau de la rue (« *street level* »). Cette déconnexion du niveau de l'eau et du niveau de la rue contribue à diminuer la fréquentation des bords de bassin, puisqu'il faut descendre pour y parvenir.

Exception qui confirme cette règle : les seuls bords de bassins vraiment fréquentés sont ceux où le niveau du sol se situe au niveau de l'eau. On trouve un seul exemple de ce cas de figure, le long du bassin nord des *West India Docks*, du côté du *Museum of Docklands*. La comparaison avec l'autre rive du bassin est patente. Du côté du musée, la promenade en bord de bassin est au ras de l'eau. Les promeneurs sont relativement nombreux, s'attablent aux terrasses des cafés qui donnent sur le quai ou s'arrêtent sur les bancs au bord de l'eau. En face, la promenade plantée du

Fisherman's Walk est obstinément déserte, et la terrasse du bar (le *Cat and Canary*) présente plus souvent les pieds des chaises renversées sur les tables et les parasols fermés et battus par le vent que des gens attablés à l'ombre de ces parasols. Outre le fait que cette promenade est assez ventée et très souvent à l'ombre, du fait des tours qui la surplombent – alors que le quai en face est bordé par d'anciens entrepôts dont la hauteur induit un prospect plus équilibré avec la largeur de l'espace non bâti – le *Fisherman's Walk* pâtit du fait qu'il se trouve en contrebas du niveau de la rue (ici la *North Colonnade*), à l'écart de axes de circulation. Il faut donc y descendre de manière volontaire et avec un motif, sans quoi il n'y a pas de raison de s'y rendre.

L'urbanisme de dalle a fait la démonstration de la perte de fréquentation qu'engendrait l'empilement vertical des circulations. La superposition des lieux constitue un obstacle majeur à la fréquentation horizontale de ces espaces fragmentés verticalement. A *Canary Wharf*, les vrais cheminements de circulation sont en fait indépendants de ces promenades, pourtant très soigneusement aménagées.

b. Sas couverts

Les promenades en bord de bassin souffrent aussi de points d'accès compliqués. Très souvent, l'accès se fait par un sas vitré qui constitue en fait des portes d'entrée du centre commercial. Pour accéder à l'eau à partir du niveau de la rue, il faut pousser une porte, pénétrer dans ce sas vitré, descendre un escalier, parcourir une galerie couverte et franchir à nouveau une porte qui ouvre sur la promenade en bord de bassin. L'accès à l'eau ne se fait donc pas de plein pied, ni de manière très lisible.

Ces différents paramètres techniques (accès couvert, superposition de deux niveaux) – qui résultent de choix politiques et économiques – expliquent la très faible fréquentation des bords de bassins et l'inutilité des aménagements réalisés pour en faire des promenades agréables et fréquentées de manière spontanée et récurrente. Les bords des bassins de *Canary Wharf* sont pavés, plantés, décorés mais désespérément vides de toute fréquentation humaine.

Ces conditions d'accès compliquées et cette absence d'intégration dans la structuration morphologique des lieux font que les bords de bassins sont quasiment toujours déserts.

3. Des extensions privatives des volumes bâtis. Une circulation verticale plus qu'horizontale

Si les bords de bassins ne font pas l'objet d'une fréquentation horizontale et linéaire pour les raisons que l'on vient d'évoquer, ils font toutefois l'objet d'une utilisation particulière

Les promenades en bord de bassin sont moins des promenades publiques que les extensions privatives des bureaux qui les surplombent. L'espace à l'aplomb de la tour devient, pour quelques minutes, à différents moments de la journée, l'aire récréative des fumeurs de la société installée dans les étages ces locaux. L'usage qui est fait de la promenade est alors bien spécifique. L'espace utilisé est très réduit : il se limite aux quelques m² au pied de la tour, l'utilisation qui en est faite est d'ordre statique et non dynamique : les salariés descendent fumer, stationnent au pied de la tour le temps d'une cigarette, puis remontent. Enfin, les personnes présentes sur les lieux sont exclusivement des employés des bureaux de la tour. On n'est plus alors dans un usage caractérisé par une déambulation horizontale, de relative longue durée, qui serait le fait d'une population non identifiable, mais dans une fréquentation verticale et statique qui est uniquement le fait des employés de la compagnie occupant cet immeuble. Dans la réalité, les promenades en bord de bassin sont moins le support de déambulations horizontales qu'utilisées de manière statique, ponctuelle et verticale, notamment par les fumeurs.

La tenue des usagers de ces lieux est révélatrice de l'usage qui en est fait et des modalités de sa fréquentation : quels que soient le temps et la saison, les personnes que l'on peut observer au pied de ces immeubles sont en bras de chemise, formant des petits dominos noirs et blancs, plantés verticalement au pied des tours. Cette tenue « légère » montre bien que ces promeneurs d'un type particulier ne sont là que pour un laps de temps très réduit et effectuent un déplacement vertical et statique.

Ce phénomène peut s'observer au pied de toutes les grandes tours d'immeubles de bureaux qui ont vue sur l'eau. Ainsi la promenade qui borde le bassin sud des *West India Docks* n'est animée que de manière très ponctuelle et dans un système de circulation verticale par les employés de *Clifford Chance*. De même, ce sont les employés de *Barclay's* ou de *HSBC* qui viennent dans les abris pour fumeurs situés sur la promenade du bassin nord.

Malgré l'aménagement de la promenade dans un sens longitudinal (bancs, plantation d'alignement) censé engendrer des déambulations horizontales, l'usage qui en est fait obéit à une logique verticale et statique.

Section C: « Le ventre des Docklands »

Sur le plan morphologique, les espaces publics, dans leur version minérale ou aquatique, ne sont pas les éléments d'articulation et de structuration du tissu urbain à *Canary Wharf*. Ils se contentent d'être des objets, posés entre les volumes bâtis, avec lesquels ils n'entretiennent pas de relation de dépendance et de détermination morphologique réciproque. Cette absence de rôle dans la morphologie des lieux a des incidences sur la fréquentation. N'étant pas les maillons morphologiques du tissu urbain, ils ne polarisent pas les flux et les déplacements et ne constituent pas des lieux à l'animation dense et intense.

Cette faiblesse de la fréquentation des espaces publics contraste avec l'animation qui règne dans « le ventre de *Canary Wharf*», à savoir la galerie marchande située sous l'axe central du site.

1. Les «*public open spaces*» : des objets décoratifs mettant en valeur les gratte-ciels

a. Des espaces décors

Les 4 espaces qualifiés et répertoriés comme des «*publics open spaces* » par le *Canary Wharf Group*, (*Canada Square Park*, *Cabot Square*, *Colombus Courtyard* et *Jubilee Park)* ne jouent donc aucun rôle morphologique dans la géographie des lieux et ne sont que des pastiches formels des référents dont ils s'inspirent. Ils sont en fait davantage des espaces décoratifs, à l'aménagement soigné et luxueux, servant de décors mettant en scène les volumes bâtis. Ils constituent les portes d'entrée privée, minérale ou végétale, des immeubles qui les dominent.

Canada Square Park avec sa pelouse et sa sculpture centrale sert avant tout de hall d'entrée à la *Main Tower*, située au *One Canada Square*. L'agencement de la trame viaire et la continuité piétonne, entre le *lobby* de l'immeuble et cette place, montre bien que celle-ci est conçue comme le prolongement extérieur et végétalisé du *building*

le plus emblématique de *Canary Wharf* plus que comme une place en soi jouant un rôle polarisant et redistributeur à l'échelle de l'opération.

Ce statut d'extension non bâtie de la *Main Tower* est implicitement exprimé dans le guide d'architecture conçu par le *Canary Wharf Group* qui admet que pour prendre pleinement conscience et apprécier au mieux le dessin et l'agencement de la place, il faut la voir des étages élevés des *buildings*.

> « As Canada Square Park is viewed from high-rise offices, it is designed as a "geometric carpet", with the circular shape of The Big Blue and twelve square planters irregularly placed to look like *confetti* thrown from above. The planters are filled with 7,000 flowers of uniform, single colours to enhance the geometric design. »

Ainsi l'aménagement de *Canada Square Park* ne prend tout son sens que vu du haut des *buildings* qui l'environnent. Au sol, le regard n'embrasse qu'une portion de cet espace qui ne se donne pas à lire d'un seul tenant. En effet, la différence de niveau entre la rue et la pelouse centrale, à laquelle on accède par quelques marches, contribue à écraser l'ensemble et à empêcher une vision globale des lieux. La géométrie de cet espace n'a de sens que vu de haut. La fonction de cette place est purement décorative et cette décoration est au service des compagnies privées, propriétaires ou locataires des immeubles riverains.

Canada Square Park est un vaste tapis vert étalé au pied du plus haut *building* d'Angleterre, un décor tendu à l'arrière des fenêtres des bureaux. Cette place sert aussi d'arrière-plan soigné pour le restaurant, « le Plateau », situé au 4ème étage de l'immeuble faisant face à la *Main Tower*. Ce restaurant de standing mentionne d'ailleurs ce point de vue dans ses plaquettes publicitaires et l'intègre dans son aménagement intérieur[82].

Cabot Square sert aussi principalement de décor mettant en valeur les *buildings* environnants dont les images se reflètent dans le plan d'eau de la fontaine. Là encore, la présentation du guide est révélatrice. *Cabot Square* est présenté comme l'endroit le

---

[82] Ce restaurant de standing qui se veut « *an oasis of fine dining in the heart of Canary Wharf* » présente ce point de vue comme un des atouts et des élements d'attraction du restaurant : « Plateau enjoys a prime 4th floor location at the top of the Canada Place building with spectacular views across Canada Square Park and the mini metropolis of Canary Wharf and boasts a really splendid private dining room. This haven of a room is located within the main restaurant and is separated by full height glass doors which left open allows diners to engage in the general ambiance of the restaurant ad the dazzling backdrop of *Canary Wharf* » (citation tirée du prospectus du Plateau).

plus adapté pour admirer les bâtiments qui l'environnent plus que comme un espace public valant pour lui même.

Enfin, *Columbus Courtyard* est une place à l'écart des cheminements, qui ne s'inscrit pas dans la géographie des déplacements et ne joue pas de rôle structurant dans la morphologie du site. Elle est là aussi un décor extrêmement soigné et travaillé, servant de hall d'entrée aux compagnies qui occupent les *buildings* qui l'encadrent, et de cour de récréation luxueuse pour leurs salariés.

Quant au *Jubilee Park*, il sert principalement de porte d'entrée au centre commercial dont l'un des points d'accès se trouve en son milieu. Le vaste sac de course posté à l'entrée du parc, et portant toutes les marques et les logos des enseignes présentes dans la galerie marchande, invite bien à pénétrer dans le parc mais pour mieux accéder au centre commercial. Le parc n'est pas un espace vert conçu comme un espace de flânerie ou de promenade, il est avant tout un la porte d'entrée végétale du centre commercial. Sa principale fonction, révélée par l'observation des flux, est de servir de passage vers la galerie marchande souterraine, plus que d'offrir un espace de promenade aux passants de *Canary Wharf*. Ce parc est un sas végétal de transit plus qu'un lieu de flânerie. Les personnes que l'on y croise sont plus des clients du centre commercial qui le traversent que des promeneurs qui s'y arrêtent.

L'espace non bâti n'a donc pas de rôle dans la morphologie des lieux : les places ne fonctionnent pas comme des nodalités redistributrices des flux, ni comme des lieux d'attraction et de convergence, susceptibles d'en faire le support d'une animation sociale variée, et les rues et les avenues ne font que tourner sur elles-mêmes.

L'espace est pensé et organisé en fonction des volumes bâtis et les espaces non bâtis ne sont là que de manière ponctuelle pour constituer des espaces de mise en scène et de mise en valeur des volumes bâtis. Leur existence – morphologique - et leur sens –symbolique - sont totalement subordonnés aux volumes bâtis. Ils ne sont que des éléments de décor au service des objets bâtis.

b. le problème de la représentation

L'aporie de ce pastiche formel, qui imite certains codes et détails, mais ne recrée pas la logique d'ensemble des espaces publics haussmanniens, peut se lire dans les modes de représentation utilisés pour donner à voir l'opération.

Dans les plaquettes de promotion du *Canary Wharf Group*, ou dans les publications élogieuses[83], les vues au sol sont peu utilisées pour montrer le paysage urbain de *Canary Wharf*. Ces publications promotionnelles ont recours soit à d'anciennes maquettes ou à des images de synthèse (alors que l'opération est pratiquement achevée), soit à des photographies aériennes (obliques ou verticales). Ce point de vue en hauteur permet de prendre du champ et de créer un dégagement qui n'existe pas au sol compte-tenu des caractéristiques morphologiques du site.

La comparaison avec les espaces publics haussmanniens s'avère surtout pertinente lorsque l'on occupe la position du voyeur de M. de Certeau. Vus du ciel, ou en plan, les « *public open spaces* » de *Canary Wharf* peuvent présenter une parenté formelle avec le modèle qu'ils pastichent mais, vus du sol, leur absence d'intégration dans un maillage continu et hiérarchisé, invalide la comparaison.

West India Avenue vue du sol

[83] K.L. Al Naib, *op.cit.*

West India Avenue vue du ciel

Cette absence de rôle morphologique et cette disjonction entre les vides et les pleins engendrent des problèmes de mise en scène pour les volumes bâtis. Ainsi, il n'existe qu'un seul endroit dans *Canary Wharf* où la *Canada Tower* est saisissable dans son entier et correctement visible (depuis *Westferry Circus*). En dehors de ce point de vue ou du « point de vue d'Icare », la *Canada Tower* ne s'inscrit dans aucune perspective et, vue du sol, apparaît massive et peu saisissable dans son entier. Cette absence de dégagement (et de mise en valeur des *buildings*) est reconnue de manière indirecte dans le guide d'architecture :

> « After taking look at the pier, stand at the bottom of the steps and look up towards One Canada Square, the first tower at *Canary Wharf*. It is from here you can see the tower with some perspective. Perfectly aligned with *Westferry Circus* and West India Avenue, the Cesar Pelli designed tower stands an imposing 50-storeys high and is the tallest building in Britain. »

Canada Tower vue depuis Westferry Circus

L'absence de dialogue entre le bâti et le non bâti et la prépondérance de l'objet se traduisent par une absence de point de vue d'ensemble ou de dégagement perspectif : on est soit au pied des tours, soit à l'extérieur de *Canary Wharf.*

Un très grand soin a été apporté aux aménagements de détail, mais aucun rôle morphologique n'a été attribué à ces espaces non bâtis. Ce sont au final de purs objets esthétiques, qui servent de décor et d'espaces de mise en scène pour les espaces bâtis qui les entourent. L'espace public n'est pas l'outil morphologique qui sert à structurer ce quartier et la disproportion entre espace bâti et espace non bâti montre la prééminence des premiers : ce sont eux qui dictent la géographie et l'organisation des lieux. On est dans le règne de l'objet et non pas du vide, dans celui du plein et non pas du creux, dans celui de l'objet architectural et non pas de l'espace

public. Fondamentalement, le schème morphologique utilisé pour construire la ville a changé.

On peut dès lors s'interroger sur la pertinence de l'appellation de « *public open spaces* ». Outre le fait que ces espaces sont totalement privés sur le plan foncier, ils ne jouent en rien le rôle morphologique des espaces publics qui maillent et structurent la ville construite à partir de l'invariant de leur creux[84].

2. La vraie vie est ailleurs

a. Des pastiches formels vidés de toutes pratiques

Si leur absence de rôle morphologique dans l'organisation viaire fait des « *public open spaces* » de *Canary Wharf* de simples pastiches formels du modèle haussmannien, ils s'en écartent également en termes d'usage et de fonctionnalité.

En effet, on peut se demander dans quelle mesure ce ne sont pas également des *ersatz* de rues et de places en termes de support de flux. En effet, *Canary Wharf* semble s'être érigé en marge de la circulation de la ville. Le stationnement le long de la chaussée étant interdit dans *Canary Wharf*, les voitures ne semblent pas invitées à pénétrer dans la zone : elles doivent obligatoirement utiliser les parkings souterrains, ou stationner dans les parkings extérieurs environnants les abords de *Canary Wharf*. Cette contrainte de stationnement fait que les rues de *Canary Wharf* sont empruntées par les voitures uniquement pour se rendre ou sortir des parkings souterrains. Elles ne sont utilisées en tant qu'axe de circulation que par les taxis ou les bus qui traversent la zone. La circulation à l'intérieur de l'enceinte de *Canary Wharf* semble en grande partie factice : elle est essentiellement le fait de taxis ou de bus qui ne font que

[84] Le *Canary Wharf Group* recourt même à cette terminologie pour designer des espaces privés couverts. Ainsi les *East and West Gardens* qui sont des lobbies séparant les *buildings* situés au sud de *Canary Wharf* sont désignés comme des « *major public spaces* » : « 50 and 40 Bank street were both designed by Cesar Pelli & Associates where they form part of the urban façade that defines the southern edge of *Jubilee Park* and are situated between two major public spaces : the East and West Winter Gardens ».La comparaison va même plus loin puisque d'après le guide, rapportant les propos de Cesar Pelli qui a conçu ces espaces, ceux-ci sont appelés à être les centres de la vie urbaine du XXIème siècle, et se veulent les équivalents des places italiennes du XVIIème siècle. Dans la réalité, ce sont des espaces privés (et non publics) couverts (et non à l'air libre) qui sont uniquement traversés par des flux de personnes se rendant au métro ou dans la galerie marchande (et non pas des espaces polarisants proposant des activités urbaines ou au sens plus large une urbanité attractives en soi) : à propos du *East Winter Garden* : « Pelli based the design of the space on the Winter Gardens in Manhattan's Battery Park. He often refers to these spaces as "public living rooms": areas intended to become centres of activity for urban life; the 21st-century equivalent of the 17th-century Italian piazza. ». On trouve ce même abus de langage avec le terme de place utilisée pour désigner certaines parties de la galerie couverte et privée du centre commercial (« *Cabot Place West* » et « *Cabot Place East* »).

tourner en rond autour de l'axe central (sur *North* et *South Colonade*) ou la traverser de part en part (ils entrent par *Westferry Circus* et ressortent du côté de *Cartier Circle*), les autres véhicules restant en marge de cette opération pourtant dotée de belles avenues. Tout se passe comme si au final la voirie ne servait pas réellement à la circulation. La pauvreté des panneaux indicateurs routiers trahit ce simulacre de circulation dans les rues de *Canary Wharf* : ils n'indiquent que des parkings ou des sens interdits.

Une rue « irréelle » de *Canary Wharf*, vue de puis le DLR

Les rues de *Canary Wharf* semblent alors irréelles. Elles sont désertes la plupart du temps, l'usage de la chaussée étant plutôt détourné par les joggeurs qu'utilisé par la circulation automobile, qui ne les emprunte que pour entrer et sortir des parkings souterrains.

Elles ne sont pas non plus le cadre d'une intense fréquentation par des passants. Le terre-plein central végétalisé que l'on retrouve sur certains axes, comme *West India Avenue* à l'entrée ou *Bank street*, illustre le paradoxe de cet aménagement qui se résume à un pastiche de formes, dépourvues de leur fonctionnalité. Cette zone centrale qui, sur les grands boulevards parisiens, était conçue comme un lieu de flânerie et de déambulation est ici un espace inaccessible : en effet, il sert d'espace pour 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 (notamment à travers les plantations d'alignement et le mobilier urbain) mais ce modèle urbanistique a été vidé de sa signification technique et symbolique : ce n'est plus ni un maillon d'articulation, intégré dans un système plus vaste, servant à la distribution des flux et à la structuration du tissu urbain, ni le support d'une vie sociale variée – au sens le plus large.

De même les promenades sont peu utilisées par des promeneurs. Les bords de bassins ont fait l'objet d'un aménagement soigné sur l'ensemble de leur linéaire mais restent désespérément déserts. Ils ont utilisés des matériaux de très grande qualité mais ne sont pas le support d'une intense promenade publique comme cela peut être le cas dans d'autres sites fluviaux dans Londres. Ces espaces extérieurs ne sont au mieux que des extensions privatives des *buildings*, des cours de récréation luxueuses pour les fumeurs des immeubles de bureaux qui les surplombent. Quelques soit la saison, le temps, l'heure de la journée ou de la semaine, ces promenades sont désertes.

On a donc affaire à une reproduction mimétique de certaines formes archétypiques mais qui tourne à vide. Ces formes ont été vidées de leur sens en étant découplée de leur fonctionnalité technique et sociale. Il est impossible de recréer le boulevard haussmannien si les voitures ne circulent ni ne stationnent sur la chaussée, si le terre-plein central des avenues est occupé par des buissons ou des évacuations de réseau techniques et si ces axes ne sont pas interconnectés avec des places ou un autre réseau de rues et d'avenues. 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. Elle se contente simplement d'être un décor, rempli de tous les détails que des architectes américains considèrent comme les plus représentatifs et emblématiques de l'urbanisme haussmannien. On a alors des plantations d'alignement, des places avec des fontaines, des luminaires très stylisés mais en aucun cas un espace public dont la complexité technique et symbolique participe de l'urbanité de la ville.

La faiblesse de la fréquentation des «*public open spaces* » s'explique par leur absence de rôle dans la morphologie de ce tissu urbain. A *Canary Wharf*, les rues ne sont pas le support de l'animation urbaine : la vraie vie est ailleurs. La galerie marchande et le centre commercial, qui se trouvent sous la dorsale centrale, constituent l'axe polarisant les flux réels de déplacements et le vrai lieu d'animation de ce quartier.

b. Le « ventre des Docklands »

La faiblesse de la fréquentation des « *public open spaces* » contraste en effet avec l'animation qui règne dans le « ventre des *Docklands* ». Au final, les espaces extérieurs ne sont pas le support d'une vie urbaine variée et intense. La vraie vie est dans la galerie souterraine du centre commercial qui tisse une deuxième ville sous la ville et concentre l'essentiel des flux et de l'animation reproduisant, comme dans tout centre commercial, le schème de la rue.

L'observation des cheminements montre que ce sont « *les entrailles des Docklands* » qui polarisent les déplacements et drainent les flux des travailleurs au moment de la pause du déjeuner ou même en fin de journée pour rejoindre le métro.

Invisible depuis l'extérieur, cette animation souterraine est décelable dans les cheminements qui se dessinent à l'extérieur. Ainsi si *Cabot Square* constitue une place où l'on s'arrête pour déjeuner ou prendre un café, elle est davantage traversée par des hommes et des femmes qui rejoignent «*Cabot Place* » c'est-à-dire l'une des portes d'entrée de la galerie marchande. De même, l'observation des déplacements dans le *Jubilee Park* nous fait comprendre que le vrai pôle d'attraction n'est pas l'espace vert en lui-même mais la galerie marchande à laquelle on peut accéder par une porte située en son milieu. La motivation du déplacement n'est pas une promenade dans un espace vert agréable ou une pause sur une place ensoleillée mais l'entrée dans le centre commercial.

L'importance de ce réseau de circulation souterrain se lit aussi dans les cheminements utilisés pour rejoindre le métro. En effet, les employés des *buildings* de l'axe central ne sont pas obligés de passer par les espaces extérieurs pour rejoindre le métro. Un réseau souterrain leur permet d'aller de leur bureau à la station de métro de *Canary Wharf via* la galerie du centre commercial. L'accès au réseau de transport *public* se fait donc *via* cette épine dorsale souterraine et privée. Ce sont les *lobbies* des *buildings* qui se substituent au réseau d'espaces publics pour indiquer le chemin du métro à l'aide d'une signalétique parfois sommaire[85] .

Paradoxalement, à *Canary Wharf*, ce sont les espaces couverts et privés qui innervent la vraie circulation. Les *lobbies* des compagnies privés et la galerie du centre commercial se substituent au réseau d'espace public 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.

Conclusion

Au final, *Canary Wharf*, conçu par un promoteur canadien, selon le master-plan d'architectes américains, est un mélange d'un style architectural américain mêlé à des références à l'urbanisme haussmannien. La logique verticale des gratte-ciels se

[85] On peut accéder à la *Jubilee Line* par le lobby du *One Canada Square* ou par celui de *City Group*.

juxtapose à la logique horizontale de l'urbanisme haussmannien. Toutefois aucun de ces deux modèles n'est importé dans sa globalité urbanistique et dans un cas comme dans l'autre le mimétisme se réduit à un pastiche de formes : formes en creux pour les « *public open spaces* » inspirés des boulevards haussmanniens, et formes pleines pour les gratte-ciels inspirés du *downtown* new-yorkais. Ce pastiche formel a pour conséquence d'introduire une rupture entre espaces bâtis et espaces non bâtis. Ils ne sont pas pensés ensemble comme des éléments se déterminant de manière réciproque. Les gratte-ciels new-yorkais sont pensés indépendamment du substrat de l'espace public et sont posés sur leurs parcelles sans qu'une logique d'articulation ne vienne les relier au réseau des rues. De leur côté les « *public open spaces* » constituent des pièces autonomes qui ne sont pas articulées entre elles et n'impriment pas leur carcan creux aux éléments bâtis. Ce sont des pièces de vide posées entre des pièces (beaucoup plus importantes) de plein.

Conclusion de la première partie

A l'échelle des *Docklands*, de l'Ile aux Chiens et plus encore de *Canary Wharf*, l'espace public n'est pas conçu comme le schème de structuration morphologique du tissu urbain. Il n'est pas l'élément à partir duquel s'organise la ville, que ce soit à une échelle infra-locale et supra-locale. A l'échelle des *Docklands*, il ne sert pas à greffer ce nouveau quartier au reste de l'agglomération. A l'échelle de l'Ile aux Chiens, il ne sert pas à articuler entre elles les différentes pièces de ce nouveau puzzle urbain. A l'échelle de *Canary Wharf*, les espaces publics font l'objet d'une attention particulière et d'un aménagement soigné mais se limitent à un pastiche formel des référents dont

ils s'inspirent. Ils ont été conçus et réalisés uniquement pour servir de décors aux volumes bâtis qui les environnent. Ils constituent une pièce du puzzle comme une autre, un élément vide qui s'intercale entre des volumes pleins mais aucun rôle morphologique ne leur est prêté. Cette absence de rôle morphologique engendre une atrophie fonctionnelle des espaces publics : les «*public open spaces* », malgré le soin dont ils ont fait l'objet, ne sont pas le support de la circulation ni des lieux d'animation publique. A *Canary Wharf* les véritables éléments polarisants et attractifs sont les espaces couverts, privés et marchands du centre commercial, situé sous l'axe principal de l'opération.

Deuxième partie

Des pratiques fragmentées, une urbanité désenchantée

Introduction

Après avoir étudié le paysage urbain des *Docklands* et plus particulièrement celui de l'Ile aux Chiens et de *Canary Wharf,* en s'attachant à comprendre le rôle et le statut des espaces publics dans ce nouveau morceau de ville, nous allons désormais nous intéresser aux pratiques qui se déroulent dans ces nouveaux espaces et à l'urbanité produite par cette opération de régénération. Quelles sont les caractéristiques socio-spatiales de ce nouveau morceau de ville ? Quel type de pratiques ces aménagements rendent-ils possibles ou impossibles ? A quelle urbanité a-t-on abouti ? Désormais, « remis sur la carte », les *Docklands* sont devenus un lieu de

vie, animé par différents types d'activités. Pour analyser ces pratiques et évaluer l'urbanité de ces lieux, nous nous focaliserons essentiellement sur l'Ile aux Chiens et sur l'ensemble de *Canary Wharf*.

L'une des particularités de ce nouveau morceau de ville est d'engendrer des pratiques fragmentées. Cette fragmentation se manifeste selon 3 modalités. Les pratiques sont fragmentées dans le temps, dans l'espace mais aussi dans les usages. La fréquentation des espaces publics de *Canary Wharf* obéit à des rythmes alternés et des modalités très tranchées en fonction des heures ou des jours de la semaine. Sur le plan spatial, les déplacements des passants qui n'ont pas d'attache particulière à *Canary Wharf* sont souvent morcelés et émiettés. Enfin, cette fragmentation spatio-temporelle redouble une fragmentation dans les usages. Les espaces publics de *Canary Wharf* sont investis, de manière successive et disjointe, par des populations variées qui viennent y accomplir différents types d'activités : on vient à *Canary Wharf* pour travailler, faire des achats ou se divertir mais sans que ces différentes activités ne soient réalisées de manière conjointe par différentes populations qui se partageraient l'espace public. Cette fragmentation des pratiques affecte le rapport du citadin à l'espace urbain en général et aux espaces publics en particulier.

Dans le chapitre 5, nous tenterons d'évaluer l'urbanité globale de ce nouveau morceau de ville. Cette urbanité, relevant de l'esthétique post-moderne, est souvent qualifiée de chaos ou de collage. L'hétérogénéité de ce nouveau morceau de ville, qui contraste avec l'unité de la ville centre, résulte moins de la variété des styles architecturaux que du principe urbanistique retenu pour penser l'aménagement de cet espace. La logique de l'objet, corollaire inverse de l'absence d'espace public, qui prime dans l'aménagement des lieux rend compte de ce chaos. En effet, avec la disparition de l'espace public, c'est l'invariant morphologique capable d'absorber l'hétérogénéité architecturale de la ville qui disparaît et, avec lui, cette capacité de fusion de la prolifération architecturale en une unité urbanistique. C'est aussi l'invariant temporel qui permet à la ville de perdurer dans la longue durée tout en se transformant qui se retire du champ urbain. L'urbanité des *Docklands* caractérisée par la prépondérance de la logique de l'objet pose donc la question de la capacité d'évolution de la ville et de sa durabilité. Au terme de cette opération de régénération, on peut se demander si les *Docklands* constituent « *a sustainable city* ». Enfin, la

troisième caractéristique de cette urbanité repose sur la disjonction qu'elle a introduite entre deux notions, pourtant au fondement de l'art d'édifier : la *commoditas* et la *voluptas*. A l'instar du mouvement moderne contre lequel, il s'est pourtant érigé, le courant post-moderne a continué à penser séparément le fonctionnel et l'esthétique, concourant à la perte de sens et au désenchantement de certains lieux contemporains.

Chapitre 4
Des pratiques fragmentées

Après avoir étudié le paysage urbain des *Docklands*, nous allons désormais nous intéresser aux pratiques dont il est le support.

La méthode utilisée dans ce chapitre relèvera de l'éthologie urbaine. Des observations *in situ* ont été effectuées à différents moments de la journée, de jour comme de nuit, à différents jours de la semaine, ainsi que le week-end. Ces observations ont été répétées à plusieurs reprises, afin de dégager des régularités ou des exceptions dans ces pratiques. Les observations ont été réalisées principalement à l'intérieur de *Canary Wharf*, ainsi que le long de la Tamise, en suivant la promenade

aménagée en bordure du fleuve, le « *Thames Path* ». Dans *Canary Wharf*, mes postes d'observation ont été installés dans les « *public open spaces* » de la géographie officielle des lieux (notamment à *Cabot Square*, *Canada square Park* et *Jubilee Park*, mais aussi dans les rues et les avenues de l'enceinte)

L'autre outil méthodologique utilisé ici est l'enquête réalisée auprès de 43 employés de la compagnie *CSFB*. L'échantillon comporte des hommes et des femmes à part à peu près égale. Les âges s'échelonnent de 25 à 46 ans et la moyenne d'âge est de 35,4 ans. Ils travaillent à *CSFB* depuis 5 ans en moyenne (8 mois pour le dernier arrivé et 11 ans pour le vétéran). Ces personnes ont répondu à un questionnaire transmis directement, ou par le biais d'Internet[86]. Les résultats de cette enquête complètent les conclusions tirées de l'observation des pratiques *in situ*.

Section A - Des pratiques fragmentées dans le temps

A *Canary Wharf*, la fréquentation des espaces publics obéit à des rythmes fragmentés et alternés. En fonction des heures de la journée et des jours de la semaine, le nombre et le type de passants varient de manière extrêmement tranchée. Si l'on observe, sur une durée relativement longue, et à intervalles répétés, les pratiques à *Canary Wharf*, on voit se dessiner une géographie de la fréquentation qui obéit à un rythme binaire dichotomique opposant un rythme diurne / nocturne, semaine / week-end, et à l'intérieur d'une même journée : heure d'entrée et de sortie des bureaux / heures de milieu de matinée et d'après-midi.

Cette fragmentation temporelle de la fréquentation est particulièrement sensible dans les «*public open spaces* ». Certains bords de bassins – ceux sur lesquels donnent les terrasses de cafés[87]- certaines places (essentiellement *Cabot Square*) et plus encore la galerie du centre commercial sont des espaces très fréquentés de jour et en semaine. En revanche, ces mêmes espaces sont quasiment déserts le week-end, le soir, et à certaines heures au sein de la journée.

[86] Voir questionnaire en annexe.
[87] Notamment le *Mackenzie Walk* qui est ensoleillé une bonne partie de la journée et sur lequel donnent les terrasses de *All Bar One*, *Café Rouge* et *Henry Addington Bar*

1. En semaine et au sein de la journée : les vases communicants et le règne des « *black coats*»

En semaine, au sein de la journée, la fréquentation des «*public open spaces* » fluctue de manière assez contrastée du «tout plein » au «tout vide ». Les espaces publics se vident et se remplissent inversement au rythme d'entrée et de sortie des bureaux. A midi, ces espaces sont noirs de monde, au sens propre, comme au figuré, durant quelques heures précises : les terrasses de café ou la place de *Cabot Square* accueillent les employés des compagnies installées à *Canary Wharf*. L'uniformité vestimentaire de ces salariés fait du noir, ou du blanc quand il fait beau, la teinte dominante des espaces publics. En semaine, les espaces publics sont sous le règne de ce que j'ai appelé « les *black coats* ».

Le matin et l'après-midi en revanche, aucune catégorie socio-économique ne vient prendre le relais des travailleurs et ces espaces se vident, une relation quasi parfaite de vase communiquant s'établissant avec les espaces de bureaux. Dans les temporalités creuses de la journée, les espaces non bâtis de *Canary Wharf* se donnent donc à voir dans leur esthétique soignée mais sans qu'aucune animation ne vienne habiter ces lieux – en dehors des déambulations des hommes de la sécurité privée de *Canary Wharf* (en bleu) ou du passage des hommes assurant le nettoyage des lieux (en jaune). Hormis ces notes bleues et jaunes, rien ne vient animer ces écrins minéraux ou végétaux qui restent vides. De même, les lieux d'usage publics, comme les restaurants et les cafés, se vident complètement, aucune clientèle alternative ne venant se substituer aux « *black coats* ». Ce rythme dichotomique met en exergue toute fréquentation qui s'effectue selon d'autres modalités temporelles. Il paraît saugrenu de se trouver dans un café le matin ou au beau milieu de l'après-midi, ceux-ci étant déserts durant ces intervalles de temps.

Un indicateur assez parlant de cette géographie de la fréquentation à géométrie diamétralement variable est la passerelle piétonne qui relie les deux côtés du bassin nord des *West India Docks*. Animée par un passage incessant de personnes allant déjeuner dans les cafés et restaurants situés à côté du musée des *Docklands* et retournant ensuite dans leur tour de bureaux, elle redevient immobile et déserte au cœur de la matinée et de l'après-midi. Si l'on veut filmer des gens à *Canary Wharf*, il faut être dans les espaces extérieurs avant 9h, entre midi et 14h, et entre 17h et 19h, aucune autre catégorie de personnes ne venant prendre le relais des travailleurs et mixer les sources de fréquentation.

En fin de journée, ces espaces retrouvent une animation aussi dense qu'elle a été absente, et relativement soudaine : à partir de 17 h et de manière inflationniste jusqu'à 18 h et 19 h, ces espaces deviennent des lieux très animés. Cette animation s'exprime selon deux modalités. Elle prend une forme statique – surtout le vendredi soir – lorsque les travailleurs s'arrêtent dans les *pubs* et les cafés, comme c'est la tradition en fin de semaine en Angleterre. Lorsqu'il fait beau, les clients des bars débordent sur les terrasses des cafés, qui peuvent même être occupées les jours où la température n'est pas très élevée grâce à des systèmes de parasols chauffants installés presque systématiquement. Toutefois, l'animation des espaces publics est davantage due aux flux qu'au stationnement. La principale source d'animation de ces espaces repose sur les flux de transit des travailleurs qui quittent leurs bureaux et se dirigent vers la station de métro de *Canary Wharf*. De véritables colonnes noires quadrillent alors les places et les bords de bassins de *Canary Wharf*, alimentées de manière incessante pendant quelques heures. Les «*public open spaces* » sont donc animés de manière soudaine, ponctuelle, et sur un mode privilégiant le passage plus que le stationnement. Les flux de « *black coats* » leur confèrent, le soir et le matin, une animation aussi éphémère qu'uniforme. Cette animation des « *public open spaces* » par les déplacements « bureau–métro » fait qu'en semaine les espaces publics sont sous le règne des « *black coats* ». La prédominance des costumes sombres explique cette uniformité, mais elle est également due à l'absence de mixité dans la fréquentation de ces lieux en semaine.

Si l'on observe les flux de personnes empruntant les escalators de la station de métro de *Canary Wharf* (située sur la *Jubilee Line*, qui relie l'ouest et l'est de Londres), l'orientation des flux et leur importance respective rendent clairement compte du type de fréquentation temporelle de ce quartier. En fin de journée, les escalators descendant, c'est-à-dire amenant des personnes sur les quais du métro, sont largement empruntés par rapport à ceux ascendant. Le soir on part de *Canary Wharf* et on n'y vient peu. En outre, de manière prépondérante, toutes les personnes quittant *Canary Wharf*, utilisent des rames se dirigeant vers le *West End*. Une géographie sociale et spatiale de la fréquentation de *Canary Wharf* peut ainsi être esquissée grâce à ce que l'on peut appeler « l'enseignement des escalators ».

2. La vie nocturne de Canary Wharf : « la lumière est allumée mais la maison est vide »

Au-delà de 19h, l'animation des lieux retombe et le soir venu, *Canary Wharf* est vide. Même si ce quartier cherche à devenir un quartier vivant aussi la nuit, la fréquentation reste timide. Un cinéma a ouvert et une programmation culturelle prévoit des événements nocturnes. Les bars tentent d'allonger la durée de fréquentation des lieux en élargissant leurs horaires d'ouverture jusque là assez strictement calqués sur les horaires de bureaux. Certains ouvrent le soir et le week-end, affichant nettement cette nouveauté aux portes des établissements : « *now open on saturday* »[88]. Si *Canary Wharf* est un lieu de sortie le soir, et notamment le samedi soir – avec en particulier la fréquentation du restaurant le « Plateau » - cette fréquentation reste modeste et les *public open spaces* assez déserts.

L'enquête réalisée auprès des salariés de *CSFB* corrobore l'observation *in situ* et confirme la faiblesse de la fréquentation nocturne. Sur 43 personnes ayant répondu à l'enquête, les ¾ disent ne venir à *Canary Wharf* qu'en semaine – c'est-à-dire uniquement sur leur lieu de travail. En outre, pour ceux qui déclarent venir à *Canary Wharf* en dehors des heures de bureaux (le soir ou le week-end) la corrélation est systématique, avec une résidence dans le quartier (*Docklands E 14* ou *Limehouse*). Enfin, parmi ce groupe, seule la moitié affirme sortir « fréquemment » à *Canary Wharf*, tandis que l'autre ne considère *Canary Wharf* que comme un lieu de sortie « occasionnel ».

En creux, la faible fréquentation de *Canary Wharf* le soir peut se lire sur la carte du métro de nuit qui représente avec des points brillants, les lignes et les stations ouvertes toute la nuit : un grand trou noir dessine l'emplacement de l'île aux Chiens. L'enquête réalisée par *Transport for London* illustre bien la réalité de la fréquentation actuelle : la possibilité d'allonger le passage du métro dans la nuit est soumise à débat et cherche à obtenir une garantie d'utilité auprès du public susceptible de l'utiliser : « *Have your say : Should the tube run later at the week-end ?* »

Paradoxalement, si *Canary Wharf* est quasiment désert la nuit, l'importance de l'éclairage, maintenu dans les immeubles de bureaux, donne l'impression que ce quartier est animé et vivant. Ce décalage, entre l'animation réelle et les lumières de la

[88] Juin 2004.

ville, semble être l'expression géographique d'une expression anglaise qui dit littéralement « *la lumière est allumée mais la maison est vide*[89] ».

3. Le week-end : le retour de la « société civile »

Enfin, *Canary Wharf* présente aussi une géographie différente en semaine et le week-end, en ce qui concerne la fréquentation.

Alors qu'en semaine, les places de *Canary Wharf* (notamment *Cabot Square*) sont fréquentées - surtout quand il fait beau – par des hommes et des femmes durant la pause déjeuner et que les espaces en bords de bassins sont quadrillés par les flux de « *black coats* » le matin et le soir, le week-end, *Canary Wharf* voit apparaître, de manière timide, d'autres catégories sociales. Le samedi et le dimanche, la population que l'on croise est plus bigarrée : en termes d'âge, de niveau social ou d'appartenance ethnique. On voit apparaître quelques poussettes, on croise le pas plus lents des personnes âgées, tandis que des jeunes font du *skate-board* là où les employés des compagnies de *Canary Wharf* déjeunaient la veille. Sur le plan social, l'uniformité du costume noir disparaissant, l'origine sociale des personnes semble plus variée et une mixité ethnique s'affirme – là aussi sans doute du fait du port de certains vêtements non occidentaux, notamment chez les Pakistanais. Cette mixité du week-end se juxtapose temporellement à l'uniformité de la fréquentation de semaine : les « *black coats* » ont délaissé les lieux, ou alors y reviennent sous couvert de l'anonymat de la « société civile ». On a donc une juxtaposition dans le temps de deux types de fréquentation : la population des cols blancs ou des « *black coats* » étant maître des lieux en semaine, tandis que le week-end, la galerie marchande du centre commercial et les supermarchés drainent une clientèle plus mélangée venant des quartiers environnants (notamment de *Poplar*).

Toutefois cette fréquentation plus mixte de fin de semaine concerne des flux beaucoup moins importants.

La fragmentation temporelle des lieux redouble donc une fragmentation sociale et fonctionnelle. Les espaces publics de *Canary Wharf* vivent selon des modalités alternatives et juxtaposées temporellement, mais sont aussi fréquentés par

[89] Le sens figuré de cette expression est : « être dans la lune »

des populations qui se succèdent sur les lieux, sans s'y mêler. On vient à *Canary Wharf* pour travailler, faire des achats voire se divertir mais sans que ces différentes activités ne soient réalisées de manière conjointe par des populations variées qui se partageraient l'espace public. *Canary Wharf* appartient aux *black coats* la semaine, à la population civile le week-end. La nuit, le quartier est entre les mains des hommes de la sécurité ou des hommes de ménage. Cet usage alternatif des lieux et cette absence de mixité sociale sont parfois clairement institués voire revendiqués. Ainsi il n'est pas rare de trouver à l'entrée des pubs ou des restaurants un panneau indiquant : « *Sorry* : *No Children allowed in or out* ».

Cette fragmentation des pratiques dans le temps et ce rythme alternatif diurne / nocturne sont le fait de tout centre d'affaires monofonctionnel – la *City* ayant d'ailleurs donné son nom pour désigner le phénomène éponyme. A *Canary Wharf*, elle se double d'une différence dans la géographie des déplacements qui présente une face diurne et une face nocturne. La carte de nuit et de jour de *Canary Wharf* n'est pas la même.

En effet, certains accès au métro, se font, comme on l'a vu, par les *lobbies* des *buildings*, c'est-à-dire des espaces couverts et privés. Or ces *lobbies* ferment à partir d'une certaine heure (entre 23 h et 1 h du matin selon les cas) soustrayant une partie de la géographie de la ville aux pieds des citadins et supprimant des réseaux de circulation. Une différenciation entre la géographie diurne et nocturne des lieux apparaît ainsi du fait de la spécificité des réseaux de circulation à *Canary Wharf*. Ainsi le passage par le *West Winter Garden*, emprunté par les passants venant du sud de l'Île aux Chiens, pour rejoindre le métro, n'est plus opérationnel la nuit. Un éventuel passant ne pourra donc pas utiliser la passerelle qui franchit les *West India Docks* et rejoindre le métro *via* cet « *open space* » couvert et privé. Il devra faire un détour et emprunter les artères routières de *Marsh Wall* et *Westferry Road* avant de pouvoir rentrer dans *Canary Wharf* au niveau de *Heron Quay* et rejoindre la station de métro de *Canary Wharf*. De même, la galerie du centre commercial ferme après 23 h. La vraie épine dorsale de l'enceinte de *Canary Wharf* disparaît donc la nuit.

La substitution d'un réseau d'espaces privés, couverts et commerçants au réseau d'espaces publics, ouverts et polyfonctionels se traduit par une fragmentation des déplacements dans le temps. A *Canary Wharf*, les réseaux de circulation diurne et

nocturne ne sont donc pas les mêmes. Quand les *lobbies* ou la galerie commerçante ferment, c'est une partie du réseau de circulation qui disparaît du plan de circulation de la ville. Une portion de cette ville est alors soustraite à la géographie possible des déplacements du citadin.

Section B – Des pratiques fragmentées dans l'espace

A *Canary Wharf*, et dans l'Île aux Chiens d'une manière générale, les pratiques se caractérisent également par une fragmentation dans l'espace. Privés du fil directeur de l'espace public, les déplacements sont marqués par un morcellement et un émiettement plus ou moins importants selon les endroits.

1. L'émiettement « planifié » des déplacements des usagers

a. Du Harbour Exchange au métro de Canary Wharf

Cette fragmentation spatiale et ce morcellement des déplacements résultent d'un parti pris d'aménagement. L'absence du recours à l'espace public, comme outil morphologique pour structurer et développer ce morceau de ville, se traduit par cette « géographie mosaïque ». En effet, puisque chaque opération a été conçue et réalisée de manière autonome et autocentrée, comme on l'a vu au chapitre 2, laissant à la voirie le rôle de ruban circulatoire pour la desserte automobile, le piéton, lorsqu'il souhaite passer d'un de ces ensembles à l'autre, transite inévitablement par des sortes de «zone-tampon », d'entre-deux résiduels, qui se découpent en creux entre les unités de bureaux ou de logements. Privés du fil directeur de l'espace public, les passants accolent des morceaux hétéroclites pour construire la géographie de leur cheminement, lorsque celui-ci ne passe pas par les canaux techniques spécifiquement conçus. Cette juxtaposition d'entités autocentrées, engendre un morcellement du territoire de la ville dont chaque élément s'accole aux autres sans être relié par un fil directeur qui servirait à se repérer et se déplacer. Cette solution de continuité, liée à l'absence d'espace public, ou en tout cas à la pauvreté de son rôle dans la morphologie de la ville, se ressent nettement dans les déplacements piétonniers : ceux-ci sont fait de pièces et de morceaux hétéroclites que la force de la nécessité des

déplacements quotidiens a assemblé, leur conférant pour toute cohérence celle que leur donnent les piétons qui en inventent le tracé.

Ce morcellement des déplacements est lisible dans le cheminement des travailleurs dont les bureaux sont situés dans l'ensemble du *Harbour Exchange* ou du *South Quay Plaza*, par exemple, et qui cherchent à rejoindre la station de métro de *Canary Wharf*. Leur cheminement est fait d'un assemblage d'espaces hétéroclites dont ils détournent l'usage initial, pour construire et « inventer » ce trajet. Tout d'abord, ils empruntent la rue intérieure de leur ensemble de bureaux, après avoir monté les marches ou franchis la barrière pour en sortir, ils longent l'étroit trottoir qui borde l'artère routière de *Marsh Wall*, passent à l'arrière d'un autre ensemble qui tourne le dos à la rue (le *South Quay Plaza*), empruntent un chemin privé en bord de bassin, *a priori* interdit au passage du public, franchissent l'eau par une passerelle, qui n'est peut-être que provisoire[90], pénètrent dans le *West Winter Garden*, espace couvert, répertorié comme un « *public open space* » dans la nomenclature du *Canary Wharf Group*, avant de rejoindre les rues irréelles de *Canary Wharf*, peu empruntées par la circulation des voitures, et l'esplanade piétonne qui s'ouvre à la sortie du métro. L'absence d'espace public engendre ce cheminement hétéroclite, morcelé dans l'espace mais aussi dans le temps puisque, on l'a vu, le *West Winter Garden* ferme le soir.

b. Le jeu de saute-mouton

Le déplacement, dans cette ville faite de pièces et de morceaux privés, s'apparente 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. Des moyens de transports sophistiqués nous font pénétrer immédiatement et aisément au cœur de chaque ensemble. Par le métro on arrive en plein cœur de *Canary Wharf*, au pied de la *Main Tower*, le *DLR* nous conduit à la périphérie immédiate de *South Quay Plaza* ou du *Harbour Exchange*, mais la progression, lente et continue, au travers d'une série d'espaces contigus n'est pas une modalité opératoire. Les aménageurs de cet espace ont pensé et réalisé l'accès au cœur de ces entités mais, si l'on sort des tracés imposés

[90] D'après Ludo Campbell-Reid (entretien de juin 2004).

par ces modalités techniques d'accès (métro, route), on se retrouve dans des zones d'entre-deux dans lesquelles la présence du piéton n'a pas été envisagée.

Pour les employés des sociétés implantées à *Canary Wharf* ou dans l'Ile aux Chiens, le trajet pour se rendre à leurs bureaux est aisé s'il recoupe l'un des cheminements prévus par les aménageurs. S'il est un peu différent, moins central, plus en marge du cœur de l'opération, il lui faudra l'inventer en accolant des pièces et des morceaux du puzzle urbain qui ne s'emboîtent pas parfaitement, le « liant » de cette grammaire urbaine n'ayant pas été planifié et réalisé : à savoir l'espace public.

Il est donc difficile d'inventer de manière heureuse son chemin à *Canary Wharf* et dans l'Ile aux Chiens. Si l'on suit les sentiers tracés par les opérateurs, on circule dans un monde fonctionnel et esthétique si l'on aime cette architecture. Si l'on veut circuler en marge des grands courants de déplacements, on découvre le revers d'une médaille moins brillante : on peut en l'espace de quelques mètres et de quelques minutes passer d'une esplanade brillamment pavée et agréablement plantée (exemple : *Columbus Courtyard*) à un étroit trottoir le long d'une voie routière qui longera ensuite un chantier (du côté de *Westferry Road*) avant de se prolonger dans des zones de faible densité ou de butter sur un mur empêchant la poursuite de la promenade.

L'émiettement des déplacements dans cette ville est donc la norme, qu'il soit la résultante de choix urbanistiques assumés ou le résultat non prévu d'une certaine logique d'aménagement.

C'est au bord de la Tamise que l'on ressent le plus fortement la fragmentation spatiale des déplacements. Un exemple archétypique de cette fragmentation des déplacements dans l'espace est fourni par le tracé du *Thames Path*, promenade aménagée en bord de Tamise. La fragmentation des déplacements y est due à la privatisation des berges du fleuve, qui s'exprime selon des modalités variées. Cette appropriation peut se faire selon des modalités formelles et se justifier *de jure*, ou plus informelle et se faire *de facto*. Pour le non riverain, c'est-à-dire pour le plus grand nombre, l'appropriation des bords de la Tamise par les riverains se traduit par un émiettement des déplacements.

2. Le *Thames Path* : la fragmentation *de jure*

a. L'absence de continuité linéaire

L'accaparement des berges peut se faire *de jure.* La promenade est physiquement interrompue, par un mur ou une grille, lorsqu'une enclave résidentielle privée a directement, et exclusivement, accès au bord de la Tamise. Le promeneur doit alors contourner par l'arrière ces ensembles résidentiels et est invité à poursuivre sa promenade, toujours sur le *Thames Path*, mais selon un tracé quelque peu paradoxal : renvoyée à l'arrière, la promenade officielle du bord de la Tamise longe l'artère routière de *Westferry Road,* le temps de contourner cet « obstacle ».

La fragmentation du linéaire du *Thames Path*

Si l'on observe de manière répétée, les comportements des promeneurs empruntant le « *Thames Path* », on voit ainsi régulièrement des poussettes, des joggeurs ou des cyclistes – c'est-à-dire des personnes que l'on peut supposer être venues expressément pour profiter de l'aménité du bord de l'eau – poursuivre leur promenade le long de *Westferry Road* avant de pouvoir, un peu plus loin, rejoindre le bord du fleuve. L'ironie du tracé de cette promenade est expressément affichée par les panneaux « *Thames Path* » qui tournent au sens propre le dos à la Tamise, lorsque

la promenade en bord du fleuve est interrompue, et l'indiquent dans la direction opposée (vers *Westferry Road*), avant de pouvoir petit à petit indiquer à nouveau un chemin au tracé plus cohérent avec l'objet qu'il désigne.

Cette fragmentation physique de la promenade résulte de l'accaparement *de jure* des bords de l'eau par un ensemble résidentiel, qui n'a d'ailleurs pas manqué d'orchestrer sa campagne publicitaire autour du point de vue unique qu'offraient ces appartements. La vue sur la Tamise et l'accès aux berges sont alors exclusivement réservés aux habitants des *riverside* appartements, c'est-à-dire aux citadins capables de s'offrir financièrement l'un de ces appartements, et soustraits aux pas et au regard du public. Cette privatisation des bords de l'eau se manifeste symboliquement dans l'orientation antagoniste, au niveau des points de rupture, des balcons et de la signalétique du *Thames Path.*

***Riverside appartments* en bordure de la Tamise**

b. La faiblesse des transversales

Ce morcellement du linéaire, engendré par cet appropriation *de jure*, fait que le *Thames Path* est peu fréquenté à cet endroit. L' absence de linéaire continu décourage la flânerie : la promenade perd de son charme lorsque l'on sait qu'il faudra 3 fois en l'espace de 3 km faire un crochet par *Westferry Road* dont l'intérêt ludique est limité.

D'autre part, cette fragmentation formelle induit une deuxième conséquence morphologique qui est aussi responsable de la faible fréquentation de cette promenade au bord de l'eau. Le long du « *Thames Path* », de petites portes ouvrent sur la promenade au bord de l'eau, mais celles-ci sont systématiquement fermées[91], avec généralement un système de digicode. Ces portes donnent accès aux jardins privés des ensembles résidentiels qui longent le bord de l'eau. Les transversales qui relient le *waterside* à l'arrière du tissu urbain sont donc majoritairement des passages privés, réalisés dans le cadre de ces opérations immobilières. En dehors de ces liaisons privées, peu de transversales existent pour raccorder la promenade en bord de Tamise à l'épaisseur du tissu urbain. L'absence de porosité et de perméabilité avec le tissu environnant transforme cette promenade en un axe purement linéaire, coincé entre l'eau et ces ensemble résidentiels qui le bordent. L'existence de points d'entrée diversifiés (à partir de différentes stations du *DLR* par exemple) permettrait une fréquentation plus importante et des usages plus variés : si on peut accéder au *waterside* en différents points, on peut plus facilement décider d'y venir, même pour un temps plus court et un déplacement plus restreint. Cette multiplicité des possibles créée des occasions de déambulation plus contrastées et plus nombreuses. Cette faiblesse de la porosité de la promenade sur le plan transversal constitue un obstacle à une déambulation quantitativement importante en termes de flux.

[91] Des panneaux rappellent même parfois aux résidents de ces ensembles la nécessité de bien refermer la porte derrière eux.

La présence d'enclaves résidentielles privées le long du *Thames Path* nuit au développement de liaisons transversales

3. Le *Thames Path* : la fragmentation *de facto*

a. « Un état d'esprit incompatible avec la libre circulation »

L'appropriation des berges de la Tamise peut être aussi plus informelle. Elle est alors moins marquée physiquement dans l'espace, mais est tout aussi sensible pour le passant qui, *de facto* – en conscience ou non – soustraira cet espace de la géographie de ses déplacements. L'espace reste physiquement accessible mais est tout aussi peu fréquenté. Ainsi, en certaines portions du « *Thames Path* », pourtant libres d'accès, on a intuitivement et insidieusement l'impression de ne pas être à sa place, mais d'être presque chez quelqu'un. On a alors affaire à ce que l'on pourrait appeler une appropriation *de facto* des berges de la Tamise par les appartements qui les bordent.

Différents paramètres expliquent cette appropriation informelle, invisible dans le paysage, mais sensible dans les pratiques.

Dans ces portions du *Thames Path*, aucune barrière physique n'interrompt la promenade. Seules les différences dans le revêtement au sol ou la collection

hétéroclite de lampadaires soulignent les changements dans la propriété foncière. Dans ces portions, deux aménagements sont juxtaposés en parallèle de part et d'autre d'une frontière invisible : l'un, public, longe le bord de l'eau, l'autre, privé, lui est immédiatement accolé. On a ainsi deux mondes qui coexistent tout en s'ignorant, puisque chacun prévoit d'éclairer une zone pourtant limitrophe. Cette juxtaposition de rues ou de jardins privés, parallèlement à la promenade publique donne l'impression d'être chez quelqu'un, et d'y avoir pénétré alors même que l'on n'y a pas été invité. On a ainsi l'impression d'être transformé en voyeur, lorsque par un dimanche ensoleillé, les habitants de ces appartements prennent un bain de soleil sur leur balcon ou dans leur jardin au rez-de-chaussée. La promenade au bord de la Tamise se transforme alors davantage en une extension privative (au moins visuellement) des logements de standing du bord de la Tamise, plus qu'elle ne constitue une véritable promenade publique.

Dans ce cas, l'appropriation des berges de la Tamise est informelle[92] : elle se fait *de facto,* sans marquage physique dans l'espace, mais est tout aussi sensible pour le passant car :

> « Il y règne un état d'esprit incompatible avec la libre circulation »[93]

b. Un linéaire résidentiel

Cette impression d'être chez quelqu'un, et non pas sur une promenade publique, est aussi due au fait que ce linéaire est exclusivement bordé d'ensembles résidentiels. Cette monofonctionnalité résidentielle du linéaire explique aussi sa faible fréquentation. Le cheminement du public longe des bâtiments dont la fonctionnalité ne peut susciter aucun motif de déplacement, aucun mobile de promenade.

Pour qu'un axe devienne une promenade publique, un certain nombre de qualités morphologiques sont requises (notamment la continuité linaire et l'existence de transversales assez fréquentes le raccordant au tissu environnant) mais il doit aussi concentrer des «prétextes » aux déplacements. Ici seule la fonction logement se retrouve sur ces lieux et, hormis pour les riverains, elles ne présentent aucune

---

[92] Cette appropriation informelle, mais nettement perceptible par le passant, est du même ordre que celle produite dans les espaces publics à *Canary Wharf* en semaine. L'uniformité vestimentaire des travailleurs, qui constituent l'essentiel des personnes fréquentant les lieux, fait que l'on se sent étranger dans ce quartier lorsque l'on n'est pas conforme au modèle vestimentaire dominant.

[93] Thierry Paquot, « L'urbanisme comme bien commun », *Esprit*, octobre 2002, p. 75.

fonctionnalité pour les simples passants[94]. Rien ne justifie de se rendre sur les lieux. Cette résidentialité du linéaire lui confère une valeur d'usage limitée tandis que la valeur d'échange que ces logements en retirent est très importante.

Malgré le potentiel attractif de cet espace au bord de l'eau, cette promenade reste peu fréquentée – même le week-end lorsqu'il fait beau. Cette faible fréquentation s'explique par une série de paramètres, à la fois morphologiques et fonctionnels : l'absence de continuité linéaire, la raréfaction des possibles dans les cheminements et l'absence de « prétexte » dans le déplacement nuisent à sa fréquentation et expliquent que même par un dimanche chaud et ensoleillé, elle est moins fréquentée que la promenade de *South Bank*[95] par exemple, par un dimanche gris et froid. Aménagée par le *Greater London Council*, cette promenade sur la rive sud de la Tamise, est une promenade publique très fréquentée, par un public varié. La présence d'activités, publiques comme privées, mais autres que résidentielle le long du linéaire en fait un lieu d'intérêt public, où les finalités (et donc les motivations) du déplacement peuvent être diverses et susciter cette mixité sociale. La continuité du cheminement sur plusieurs kilomètres, ainsi que l'existence de transversales, qui le raccordent à l'épaisseur du tissu environnant et multiplient les points d'entrée et de

---

[94] Cette absence de mise en valeur publique des bords de la Tamise peut être lue comme une constante dans l'histoire de la capitale et comme une spécificité de la métropole. En effet, au début du XXème siècle, J. Conrad soulignait déjà l'absence de planification et d'une quelconque linéarité d'une promenade au bord de l'eau ainsi que l'absence d'animation socioculturelle susceptible de faire des ces espaces un lieu de vie particulièrement animé : il écrit à propos du *waterside* de Londres qu'il est « *the waterside of watersides* » mais qu'il s'en distingue radicalement : « It is to other watersides of river ports what a virgin forest would be to a garden. It is a thing grown up not made. It recalls a jungle by the confused, varied and impenetrable aspect of the buildings that line the shore, not according to a planned purpose but as if sprung up by accident from scattered seeds. (...) In other river ports it is not so. They lie open to their stream, with quays like broas clearings, with streets like avenues cut through thick timber for the convenience of trade. I am thinking now of river ports I have seen – of Antwerp for instance; of Nantes or Bordeaux, or even old Rouen, where the night watchmen of his, elbows on rail, gaze at shop-windows and brilliant cafés, and see the audience go in and come out of the opera-house. But London, the oldest and greatest of river ports, does not possess as much as a hundred yards of open quays along its river front. Dark and impenetrable at night, like the face of a forest, is the London waterside. » Joseph Conrad, *The Mirror of the sea*, Londres, 1906 (cité par M. Hebbert, *London*, Londres, Wiley, 1998, p. 184).

[95] Toutefois la présence de cette promenade publique en bord de Tamise est lue par certains comme une exception dans la géographie londonienne – confirmant la règle d'appropriation à des fins privées et la non considération de ce type de site comme un bien commun devant être protégé et mis en valeur dans le cadre de l'intérêt général et afin de satisfaire le plus grand nombre. Charles II fit ainsi réaliser une promenade publique en rive sud de la Tamise mais celle-ci était d'une extension limitée et au final « un accident » urbanistique dans le paysage urbain londonien : « Bazalgette stopped short of the City boundary and the plane trees, lampposts and cast iron benches of the Victoria, Albert and Chelsea Embankments were a unique 3 ½ mile interlude in 70 miles of waterfront dominated by the dirty, utilitarian, workday business of goods – handling ad manufacturing » M. Hebbert, op. cit. p. 183. Cette promenade a été étendue à l'occasion du Jubilée de la reine Elizabeth II.

sortie, confèrent à la déambulation un charme, qui peut constituer sa propre raison d'être et expliquer ce plébiscite du public.

La fragmentation du territoire des *Docklands* et donc des déplacements – si l'on prend le point de vue du passant - peut résulter d'obstacles formels et explicites (grille, barrière, panneau interdisant l'entrée à toute personne étrangère à ces lieux - ce qui englobe une très vaste catégorie de personnes, puisque les privilégiés qui peuvent pénétrer dans ces lieux sont par définition minoritaires). Mais elle peut aussi s'exprimer de manière informelle, par un ensemble de signaux (notamment vestimentaires ou comportementaux) qui engendrent un phénomène de fragmentation voire d'exclusion tout aussi efficient. Ainsi, de manière formelle ou informelle, des pans entiers du territoire sont soustraits à l'usage commun.

Section C – Des pratiques fragmentées dans les usages

1. La prédominance de l'acte de consommation

Différentes pratiques sont rendues possibles par la géographie et l'aménagement de *Canary Wharf*. La première d'entre elles est évidemment la fonction de travail, puisque *Canary Wharf* est avant tout un centre d'affaires drainant plus de 63 000 personnes chaque jour vers ses bureaux. On a vu qu'en semaine les lieux étaient principalement investis par les «*black coats* », la seule mixité sociale étant introduite par les personnes travaillant aussi à *Canary Wharf* mais sous « des couleurs » différentes : les hommes bleus de la sécurité ou les hommes jaune du nettoyage.

Ces personnes, et celles fréquentant les lieux le week-end, viennent également à *Canary Wharf* pour faire des achats, de première nécessité (supermarchés) ou relevant d'une gamme plus diversifiée de services banaux. La galerie marchande du centre commercial abrite un éventail relativement large d'enseignes, même si certaines personnes ayant répondu à l'enquête notent, dans les défauts et les carences du site, une certaine pauvreté de l'offre commerciale en termes de marques.

Les personnes que l'on croise à *Canary Wharf* y viennent aussi pour se divertir. Elles sortent dans les bars ou les restaurants du site[96], même si on l'a vu, la

[96] Cf : liste en annexe

fréquentation reste relativement modeste et que l'allongement des horaires d'ouverture ne rencontre pas toujours un succès significatif. Une programmation d'événements culturels tend aussi à donner une vie plus variée – en termes de contenu, d'horaires, de fréquentation- à ce site[97].

Toutefois, quelle que soit la diversité de l'offre d'activités, la caractéristique commune aux différentes pratiques possibles à *Canary Wharf* est de relever d'un acte de consommation. Les déplacements se soldent quasiment toujours par un acte consumériste. Que l'on vienne faire ses courses, sortir au restaurant, assister à un événement culturel, la gamme d'activités possible à *Canary Wharf* est de l'ordre de la consommation. La fonction travail peut être englobée de manière extensive dans cette catégorie si l'on considère que le travail est le préalable nécessaire et indispensable à l'acte de consommation. La fréquentation du site est donc forcément monétarisée et se solde toujours par un échange commercial.

L'enquête réalisée auprès des employés de *CFSB* traduit cette prépondérance de l'acte de consommation dans les pratiques possibles.

Dans la liste proposée dans le questionnaire, à la question « *Why do you come for ?* », la rubrique « *to make some shopping* » est une réponse validée dans 100% des cas, ceux qui déclarent y venir « *for a walk* » ne constituent que 50% des personnes interrogées, tandis que la réponse « culture » n'est jamais utilisée[98]. D'autre part, cette prépondérance de l'acte de consommation se lit aussi au travers des questions semi directives et des réponses plus libres, apportées pour justifier ce que la personne aime ou n'aime pas à *Canary Wharf.* Qu'ils soient positifs ou négatifs les jugements portés sur *Canary Wharf,* soulignent la prépondérance de l'acte de consommation. Parmi les réponses les plus récurrentes, dans les caractères appréciés ou critiqués des lieux, on peut retenir :

What do you like in *Canary Wharf* ?	**What do you dislike in *Canary Wharf* ?**
- Café-style seating at the bars in summer - Improvements of the last years : more shops, more restaurants, cinemas - Good shopping and plenty of bars and restaurants	- expensive - shopping malls with little individuality - price of food and drink - lack of shops in choice - lack of cheap coffee and sandwiches

[97] Cf : programme du printemps 2005 en annexe

[98] Ces réponses ne concernent qu'1/4 des personnes interrogées, celles ayant affirmé venir à Canary Wharf en dehors des heures de bureau.

Le fait que beaucoup de personnes interrogées (environ 1/3) évoquent la cherté de la vie à *Canary Wharf* renforce cette dimension de ce quartier. A *Canary Wharf*, on ne trouve pas « la gratuité » de l'urbanité de la ville traditionnelle au sens propre du terme. Pour exister à *Canary Wharf*, il faut être un consommateur : si vous n'êtes pas un travailleur, un client du centre commercial, un consommateur des bars et des restaurants, rien ne justifie votre présence sur place. La déambulation gratuite, l'errance anonyme ne sont pas des modalités de fréquentation urbaine possibles à *Canary Wharf*. On y vient essentiellement pour travailler ou pour consommer.

Cette prépondérance de l'activité de consommation se lit aussi dans le paysage. L'aménagement de la *Churchill Place*, par exemple, est explicite et révélateur de la philosophie opérationnelle des aménageurs : cette nouvelle place n'est pas un espace non bâti, conçu comme un lieu de rassemblement ou d'échange social. Son centre est plein, occupé par la porte d'entrée somptueuse du centre commercial situé en dessous.

Cet investissement de la ville par la sphère marchande se lit nettement dans ce que l'on peut appeler la « commercialisation » des places publiques[99]. Ainsi, une fois par an, l'exposition « Motorola » se tient dans les « espaces publics » de *Canary Wharf*. Différents modèles de voitures sont exposés sur la pelouse de *Jubilee Park*, *Canada Square Park* ou sur le marbre de *Cabot Square*, offrant aux passants la possibilité d'admirer ou d'essayer ces voitures. La fréquentation n'est jamais aussi forte et l'affluence aussi importante que ces jours là. L'animation des espaces publics repose donc entre les mains d'une opération commerciale événementielle, et non pas sur la gratuité des déambulations du public.

La marchandisation des espaces publics apparaît, par contraste, lorsque l'on retourne dans le centre-ville de Londres et que l'on compare, cet espace mis en scène par le privé, aux espaces publics de la ville traditionnelle.

Le Jubille Park n'offre ni la mixité sociale ni la mixité fonctionnelle des squares de *Bloomsbury* ou de *Soho* : peu de personnes s'y arrêtent et ce parc, on l'a vu, joue davantage le rôle de porte d'entrée bucolique du centre commercial. De même, les passants ne seront jamais arrêtés à *Canary Wharf* par un spectacle de rue comme

[99] Voir M. Zepf in J.Y. Toussaint et M. Zimmermann, *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechnqiues et universitaires romandes, 2001

ceux que l'on peut voir à *Covent Garden* ou par les bonimenteurs de *Hyde park Corner.* A *Canary Wharf*, on ne peut pas « descendre dans la rue » pour faire entendre sa voix – que ce soit de manière individuelle ou collective. Seule la fréquentation de la galerie marchande du centre commercial de *Canary Wharf*, située sous le niveau de la rue, s'apparente à celle d'Oxford *Street* en termes de flux quantitatifs. Toutefois, les personnes arpentant d'un point à l'autre cette galerie ne sont là que pour procéder à un acte de consommation, qu'ils réaliseront ou non, et leur déplacement est orienté et finalisé vers cet acte d'achat. La diversité, voire le mystère, des motivations des marcheurs de *Oxford Street* n'existent pas à *Canary Wharf*. La finalité des déplacements est réduite ici à un seul et unique motif. Sur *Oxford Street* les occasions de consommer sont nombreuses et l'acte de consommation est bien souvent le prétexte pour se rendre sur ces lieux, mais les actes – formels ou informels, symboliques ou réels – qui s'y déroulent recouvrent une gamme de possibles infiniment plus variée.

Cette dimension consommatrice est étroitement corrélée au statut privé des lieux et à la fausse dimension publique des espaces extérieurs. Réalisés par des acteurs privés, les espaces publics, malgré leur nom, ne peuvent pas offrir aux passants la gratuité des déplacements et des déambulations qu'offrent les « vrais » espaces publics, c'est-à-dire des espaces juridiquement public sur le plan foncier et conçus et entretenus par la puissance publique. La marchandisation et la commercialisation de « *public open spaces* » de *Canary Wharf* sont des dimensions inhérentes à leur statut foncier. La dimension consommatoire est, par définition, la seule possible dans la sphère privée marchande. Les pratiques qui s'y déroulent en portent alors nécessairement la marque.

2. La nécessité d'être affiliée

La prépondérance de l'acte de consommation dans les pratiques induit et impose une condition particulière pour participer pleinement à l'urbanité de ces lieux.

Puisque pour justifier de sa présence sur les lieux, il faut être un consommateur, cette orientation consumériste des pratiques implique d'être, de manière systématique et répétée, affilié à l'une ou l'autre des instances maîtresses des

lieux[100]. Les conditions d'une pleine appartenance à cette ville passent nécessairement par une affiliation. Il faut faire partie d'un groupe identifiable pour pouvoir pénétrer dans les lieux. Le simple statut de citadin ne suffit plus à légitimer sa présence sur les lieux. Il faut être un salarié de telle compagnie pour pénétrer dans les *buildings*, un consommateur pour pénétrer dans les bars, un client du centre commercial pour avoir quelque chose à y faire. On ne peut pas simplement être un citadin à *Canary Wharf*, les modalités de production de ce nouveau morceau de ville ne nous en fournissant pas les raisons d'être. Il est à noter que cette justification de sa présence sur les lieux ne se fait pas nécessairement vis-à-vis d'une tierce personne, elle commence par une auto-justification : si on n'a pas de projet relevant de la consommation, on ne se rendra pas à *Canary Wharf*.

a. Qui profite de l'eau ? Voyeur versus marcheur

Cette nécessité d'être affilié pour pouvoir être un «citadin » à part entière dans cette ville, ou à tout le moins, un usager qui profite des avantages qu'elle propose, se manifeste dans le traitement qui est fait du potentiel aquatique.

On a vu au chapitre 3 que l'eau n'était pas intégrée dans la géographie de *Canary Wharf* comme un élément de structuration du tissu urbain, voire avait pu être considérée comme un handicap. Dans le chapitre 4, on a vu que les promenades aménagées en bord de bassins sont peu fréquentées et ne constituent pas des pôles d'attraction et d'animation importants dans la géographie sociale de *Canary Wharf*.

L'eau a pourtant fait l'objet d'une mise en valeur à *Canary Wharf*. Mais l'exploitation du potentiel aquatique se fait selon des modalités spécifiques, qui reposent sur ce principe d'affiliation. La vue sur l'eau, que ce soit celle des bassins ou de la Tamise, est une aménité réservée à quelques « *happy few* ». Pour pouvoir profiter de la vue sur l'eau, il faut être membre d'un groupe au sens large et être affilié à une certaine catégorie d'usagers.

La vue sur l'eau des bassins est réservée aux salariés travaillant dans les étages élevés des buildings implantés en bord de bassins. C'est aussi une aménité qui est

[100] Terme emprunté à Thierry Paquot : « Ces territoires à usages privés transforment la ville ouverte en un ensemble urbain à la carte dans lequel le citadin « entier » n'existe plus : il lui faut être affilié à un ou plusieurs clubs, ce qui lui donne l'accès à tel ou tel endroit réservé. Cette sélection par l'affiliation, c'est-à-dire par le montant des ressources et le réseau relationnel, est contraire avec *l'esprit de la ville*, salué, au siècle de la métropole par Georg Simmel comme étant civilisationnel » (Thierry Paquot, art. cit., p. 77).

proposée aux futurs propriétaires des *riverside* ou des *dockside appartments*, qui fait de cette situation un argument marketing. Enfin, l'aménité visuelle peut aussi être exploitée par les restaurants et réservée à leurs clients. Ainsi le restaurant *Waterfront*, situé dans l'ensemble du *South Quay Plaza*, offre à ses clients une agréable vue sur l'eau des bassins depuis les terrasses extérieures ou la salle. Le nom de ce restaurant souligne toute l'exploitation commerciale qui est faite de ce potentiel. Au final, à *Canary Wharf*, pour bénéficier de la vue sur l'eau, il faut être dans la position du voyeur de Michel de Certeau, position que l'on occupe à condition d'être affilié à un groupe donné[101]. Le point de vue sur l'eau dans les *Docklands* n'est pas gratuit et offert à tout un chacun. L'eau est une aménité dont on profite si l'on est le client d'un restaurant, le propriétaire d'un appartement ou l'employé d'une compagnie. Pour le passant ancré au sol, le potentiel aquatique est peu présent et n'intervient pas dans sa géographie physique ni mentale. Les images publicitaires des compagnies cherchant à recruter des employés ou celles des agences immobilières ne deviendront des réalités que pour ceux à qui s'adressent ces messages publicitaires.

Au final le potentiel que représentait leau n'est pas mis en valeur dans le cadre de l'intérêt général[102]. Les bords de bassin ne sont pas mis en valeur dans une optique d'aménagement public global, mais font l'objet d'une exploitation fragmentée et commercialisée, par les différents acteurs qui s'approprient, selon des modalités variées, l'accès ou, tout au moins, la vue sur l'eau.

Toutefois, on ne peut pas faire de mauvais procès à la *LDDC*. Si on lit avec attention ses slogans publicitaires et que l'on évite de s'identifier aux personnages présents sur les photos mettant en scène la vie rêvée dans les *Docklands*, on se rend compte que ce rêve a un prix et ne deviendra une réalité que pour ceux capables de se l'offrir.

« Does your present office overlook brick and mortar ? Or water ? »

---

[101] On retrouve ici la dichotomie mise en valeur par Michel de Certeau du haut du *World Trade Center* à New-York. La vision du marcheur et du voyeur situé en haut d'une des tours jumelles a par définition une lisibilité très différente. A *Canary Wharf*, cette différence de lisibilité est encore accentuée par les choix urbanistiques et les partis-pris des opérateurs en matière d'aménagement.

[102] Contrairement à ce qu'affirment certaines publications élogieuses sur les *Docklands* présentant l'eau comme « major water facility in the heart of the city to the benefit of all » (Al Naib, *op.cit.*)

« Does it have a lunch queue / or a lunch view ? »[103]

Implicitement, il apparaît clairement que l'aménité visuelle de l'eau est proposée à une certaine catégorie de personnes, qui en bénéficieront en tant que membre affilié à un groupe, que cette affiliation soit de longue durée (pour les salariés des compagnies) ou de courte durée (pour les clients des restaurants).

L'affirmation de S.K. Al Naib qui conclut, qu'après un débat au sein de la *LDDC* sur le sort et l'usage à réserver à ces plans d'eau

> « Gradually the attitude to making the Water City dream a reality became widely accepted »

est à nuancer : ce rêve n'est devenu une réalité que pour une certaine catégorie de Londoniens.

Au final, le potentiel aquatique est exploité mais fait l'objet d'une affectation sélective[104] . Là encore, de manière cryptée, l'article du Moniteur, déjà évoqué dans le chapitre 3, traduit bien cet accaparement de la vue sur l'eau :

> « Partout enfin, de larges baies vitrées et des balcons sont créés pour offrir la vue sur l'eau et sur les quais. »

L'eau n'est qu'une sorte de vitrine, originale et agréable, pour les clients des restaurants ou du centre commercial, les employés des immeubles de bureaux ou les propriétaires des *dockside* et des *riverside appartments*. On pourrait construire une interprétation symbolique et métaphorique des hachures irrégulières qui forment une frise le long des galeries vitrées donnant accès, à l'eau et au centre commercial : cette frise des temps modernes pourrait être lue comme un vaste code barre qui est

---

[103] « Life is more beautiful in *Docklands* » – part of the *LDDC* 's advertising campaign in the 1990s to attract more companies to move their offices to *Docklands*. The budget was over £1 million a year (A. Al Naib, *op.cit*., p 37)

[104] En outre l'architecture de gratte-ciels retenue pour le développement de *Canary Wharf* engendre la privatisation d'une autre ressource « naturelle » que l'on pourrait considérer comme « publique » : le soleil. Il est en quelque sorte réservé aux étages élevés des tours qui en bénéficient jusque tard le soir et profitent des rayons du soleil couchant tandis que l'ombre qu'elles portent et les dimensions modestes des espaces extérieurs les ont plongé très tôt dans l'ombre. Cette raréfaction au sol du soleil due aux tours ainsi que l'accentuation du vent, phénomène bien connu engendré par les gratte-ciels, constituent des conditions climatiques qui ne favorisent pas la déambulation ou la station arrêtée dans les espaces extérieurs de *Canary Wharf*.

l'intermédiaire qui conditionne le bénéfice visuel que les Londoniens peuvent espérer tirer de ce site aquatique. Compte tenu de la logique d'aménagement de *Canary Wharf*, les usagers des lieux ne peuvent bénéficier de l'eau que par l'entremise d'un code barre, c'est-à-dire d'un processus d'affiliation.

b. Des enclaves privées emboîtées : les poupées russes privées

La géographie sociale et spatiale de *Canary Wharf* fonctionne sur ce principe d'affiliation qui confère aux choses et aux lieux une valeur d'échange. Cette logique d'affiliation repose dans sa nature même sur un principe d'exclusion / absorption. Pour exister et perdurer, les lieux qui instaurent un « droit d'entrée » doivent nécessairement procéder à des exclusions qui corrélativement garantissent la valeur de l'inclusion et de l'affiliation à ces lieux.

Ainsi, même dans les enclaves privées, d'autres enclaves privées, plus petites se reconstituent et séparent ceux qui ont le droit d'y pénétrer de ceux qui n'y ont pas accès. Dans les bars et les restaurants, il est possible, et très fréquent, de réserver une partie du restaurant, qui sera *de facto* soustraite à la possibilité de choix d'emplacement des autres consommateurs mais restera bien visible sous leurs yeux. Un simple cordon et un écriteau indiquent que cette enclave est réservée à « *Sophie et ses amis* » ou collègues ou aux « *employés de CSFB* » ou *HSBC*. Une succession d'enclaves de plus en plus privées s'emboîte au sein de l'enceinte privée, comme des poupées russes et la hiérarchie sociale des lieux se fonde sur les droits de passage que l'on possède ou non pour y accéder.

Cette logique d'affiliation confère aux lieux une valeur d'échange qui prime sur la valeur d'usage qui peut en être fait.

3. L'absence de gratuité des déplacements : *Canary Wharf* n'est pas le lieu de la *praxis* : tout relève de la *poïesis*

Si, comme on l'a vu dans la première partie, à *Canary Wharf*, on est un invité (« *you are a guest* »), on y est donc principalement invité à consommer. On y est donc aussi et peut-être surtout un consommateur. Cette prédominance de l'acte de consommation a des répercussions importantes sur le mode d'habiter ce morceau de ville.

a. Un lieu avant tout fonctionnel

L'usage des lieux est fortement fonctionnalisé, c'est-à-dire que toute pratique est systématiquement orientée vers un but précis. Chaque activité à *Canary Wharf* constitue une action dont la finalité n'est pas l'action elle-même mais est extérieure à l'action. Elle tende vers un accomplissement dont la fin est extérieure à elle-même. On vient à *Canary Wharf* pour travailler, en tant que salarié de telle compagnie privée, pour sortir, en tant que client des bars ou des restaurants, pour faire du *shopping*, en tant que chaland fréquentant le centre commercial ou sa galerie marchande, pour se divertir, en tant que spectateur de tel ou tel spectacle ou manifestation culturelle. En revanche, malgré le soin apporté à l'aménagement de ces espaces dits publics, on n'y vient pas pour flâner, circuler sans but, profiter du bord de l'eau. Chaque déplacement et chaque pratique sont finalisés, orientés vers un but précis qui se traduit, en général, par un acte de consommation.

Cette fonctionnalisation des pratiques transparaît dans les réponses aux questions semi-directives de l'enquête. Parmi les principaux points positifs de ce quartier on trouve :

- purpose-built area designed for financial groups
- built for convienience
- easy to drive to
- good office space with gym
- clean and tidy
- efficient space
- modern
- easy to get around
- designed for people

Ainsi, à côté de la prépondérance de l'acte de consommation déjà mentionnée, le deuxième trait saillant de cette enquête est que *Canary Wharf* est un lieu fonctionnel et apprécié en tant que tel. C'est un lieu où il est aisé de travailler ou de faire ses courses, même l'aspect de forteresse détachée de Londres est présenté comme une qualité, notamment par ceux qui habitent relativement loin (Kent) et apprécient de pouvoir facilement « *run from the office away from traffic* ». A propos des « *public open spaces* », seuls leurs aspects pratiques et fonctionnels sont évoqués : « *well-designed* », « *well maintained* », « *always full of flowers* », « *there could be more seats* ». Le regard des personnes interrogées semble être focalisé sur des aménagements de détail et se borne à relever la grande qualité de ceux-ci. Même chez ceux qui disent venir à

Canary Wharf en dehors des heures de bureaux, ce quartier n'est pas apprécié pour des raisons ayant trait à l'atmosphère, à l'urbanité ou au charme des lieux, qualités plus informelles et difficiles à formuler car n'entrant dans aucune catégorie fonctionnaliste, mais qui composent souvent la tonalité des discours mélioratifs sur les espaces publics réussis et fréquentés.

Corroborant cette spécificité du site, les critiques se focalisent, pour l'essentiel, sur cette hyper-fonctionnalisation. Ainsi, parmi les critiques qui reviennent le plus souvent, l'absence de caractère (« *characterless* », « *lack diversity of character* ») et la finalisation de l'usage des lieux (« *it is mainly for working people and is very quiet at the week-end* ») sont le plus souvent mentionnés. De même l'absence de mixité sociale et le règne des *black coats*, figurent parmi les aspects négatifs du site : « *same, same, same people* »

b. L'impossibilité de déploiement d'une praxis

Cette marchandisation de la ville et cette fragmentation des pratiques urbaines ont un retentissement sur le mode même d'habiter la ville. Au final, seules les conditions de réalisation d'une *poïesis* sont réunies dans cet espace urbain[105]. L'avènement d'une *praxis* est quasiment impossible, compte-tenu de l'aménagement des lieux et de la conception qui le sous-tend. On ne vient pas à *Canary Wharf* sans un but précis, pour une action dont la finalité serait inhérente à l'action elle-même. La flânerie, qui pourrait être considérée comme une action relevant de la *praxis* en milieu urbain, c'est–à-dire une action incluant sa propre fin, n'est pas une pratique suscitée par cette urbanité et susceptible de s'y déployer.

---

[105] La *praxis* désigne chez Aristote, une action immanente ayant sa fin propre, et qui dès lors peut être considérée comme parfaite et achevée comme acte (voir et penser sont considérés comme relevant de la praxis), tandis que la *poïesis* est une action transitive, qui vise une fin extérieure à elle-même et qui à ce titre est considérée comme un moyen (Aristote, *Métaphysique*, 6, 1048a25-1048b30, traduction J. Tricot, Vrin, Paris, 1953 ; Aristote, *Ethique à Nicomaque*, Livre I, 1, traduction J. Tricot, Vrin, Paris, 1990, p 32-33). « Tout art et toute investigation, et pareillement toute action et tout choix tendent vers quelque bien, à ce qu'il semble. Aussi a-t-on déclaré avec raison que le Bien est ce à quoi toutes choses tendent. Mais, on observe, en fait, une certaine différence entre les fins : les unes consistent dans des activités, et les autres dans certaines œuvres, distinctes des activités elles-mêmes. Et là où existent certaines fins distinctes des actions, dans ces cas-là les œuvres sont par nature supérieures aux activités qui les produisent. (…) Si donc il y a, de nos activités, quelque fin que nous souhaitons par elle-même, et les autres seulement à cause d'elle, et si nous ne choisissons pas indéfiniment une chose en vue d'une autre (car on procéderait ainsi à l'infini, de sorte que le désir serait futile et vain), il est clair que cette fin-là ne saurait être que le bien, le Souverain Bien ». La finalité de la praxis est l'*eupraxis* l'« action heureuse et bonne » : « Tout art et toute investigation, et pareillement toute «action » (*praxis*) et tout choix tendent vers quelque bien, à ce qu'il semble » (Aristote, *Ethique à Nicomaque*, I , 1, 1094a1-1094a5). La *praxis* se distingue de la *theoria*, la « contemplation ». Dieu, « pensée de la pensée » contemple mais n'agit pas au sens de la *praxis*. Son activité est purement théorétique. En revanche l'homme doit partager son activité entre contemplation et action.

Avec la perte de l'espace public institué comme fil directeur morphologique de la ville, on perd la potentialité et la possibilité de flâner, de circuler sans but, de se laisser porter au gré de ses pérégrinations. Les *Docklands* sont un espace commode pour travailler, faire du *shopping*, voire se loger (pour une certaine catégorie de personnes) mais pas pour déambuler et « ne rien faire » comme dans les rues ou les parcs de la ville dont le tissu urbain est organisé à partir du schème de l'espace public.

Pourtant l'absence de finalité dans les pratiques urbaines est peut-être au cœur de la quintessence de l'urbanité. Lorsque cette gratuité dans les pratiques urbaines disparaît, le citadin devient un consommateur plus qu'un citadin et la finalisation de chacune de ses pratiques, orientées vers un acte de consommation, empêche la possibilité d'expérimenter d'une action de l'ordre de la *praxis*. Ce qui peut s'apparenter à des pratiques urbaines, similaires à celles de la ville traditionnelle, se réduit en fait à une juxtaposition de différentes fonctionnalités qui s'opèrent sur un mode fragmenté et émietté, spatialement, temporellement et socialement, du fait de la logique à l'œuvre dans l'aménagement de cette ville. La gratuite (au sens propre comme au sens figuré) des espaces publics de la ville traditionnelle, qui transcende la pure fonctionnalité, n'existe pas dans les «*public open spaces*» soumis à la logique marchande de la sphère privée.

La disparition de la potentialité de déploiement d'une *praxis* dans ce nouveau morceau de ville remet en cause la capacité à habiter « poétiquement le monde » et participe peut-être de ce désenchantement du monde qui affecte notamment les métropoles contemporaines.

Les actes de ces citadins-consommateurs, ou de ces consommateurs d'urbain, relèvent essentiellement de la *poïesis* : toute action est orientée vers un but, qui constitue la fin en soi de l'action. La conception et l'aménagement des lieux empêchent qu'adviennent des actes qui soient leur propre finalité c'est-à-dire qui relèvent de la *praxis*. Cette fonctionnalisation des usages et cette orientation prépondérante des pratiques vers un acte de consommation ont un retentissement sur le mode d'habiter ce type d'espace, et sur les rapports du citadin à son milieu urbain.

Conclusion

Au final, l'urbanité de *Canary Wharf* et des *Docklands* diffère de celle de la ville « traditionnelle » dans la fragmentation des territoires et des pratiques qui s'y déroulent. On y fait la même chose que dans la ville traditionnelle mais de manière alternative et séparée : en semaine on ne voit que les « *black coat* », les poussettes, les jeunes, les personnes âgées n'apparaissent qu'en fin de semaine.

L'autre différence, c'est que pour exister à *Canary Wharf*, il faut être un consommateur : on n'a pas de raison d'être – et donc de venir - à *Canary Wharf* si on n'est pas un travailleur, un consommateur du centre commercial, un client des bars et des restaurants. Rien ne justifie voire ne légitime votre présence si vous ne souhaitez pas acheter quelque chose : la déambulation gratuite, l'errance anonyme ne sont pas des modalités urbaines possibles en ces lieux.

Au total, la privatisation des espaces non bâtis, que nous étudierons plus en détail aux chapitres 6 et 7, fragmente et fonctionnalise l'usage de l'espace. Elle lui confère une valeur d'échange plus que d'usage et nous transforme en consommateur plus qu'en citadin. Elle cantonne nos actions au registre de la *poïesis*, le déploiement d'une *praxis* n'étant pas une modalité possible dans l'urbanité de cette ville[106].

[106] « Les nouvelles configurations territoriales qui se manifestent au sud comme au Nord expriment les nouvelles conditions de l'homme moderne (…) et confirment l'émiettement du temps destinal de chacun par un émiettement de ses espaces de vie, tant réels qu'imaginaires. » (Thierry Paquot, art. cit., p. 78).

Chapitre 5
Une urbanité désenchantée

Après avoir analysé le paysage urbain des *Docklands* et décrit les pratiques socio-spatiales qui y prennent place nous allons clore ces deux premières parties par une évaluation de l'urbanité de ces lieux.

Au terme des trois premiers chapitres, il est ressorti que la logique d'aménagement n'a pas retenu l'espace public comme un schème morphologique susceptible de structurer ce nouveau quartier, quelle que soit l'échelle considérée. A l'échelle des *Docklands* ou de l'Île aux Chiens, la voirie publique est réduite à sa fonction circulatoire. La disparition de ce liant de la grammaire urbaine des lieux fait du paysage de ce nouveau morceau de ville un patchwork d'entités privées, sans trait d'union public. A l'échelle de *Canary Wharf*, les espaces publics ont fait l'objet de

toute l'attention des aménageurs. Toutefois, ils ne possèdent pas plus de rôle structurant dans la morphologie des lieux. Ce sont des espaces décoratifs mettant en scène les gratte-ciels, les prolongements non bâtis des volumes bâtis. Les « *public open spaces* » de *Canary Wharf* sont de simples pastiches formels des référents dont ils s'inspirent.

Le chapitre 4 a montré la spécificité des pratiques dans cette ville conçue sans espace public, pratiques caractérisées par la fragmentation et la logique d'affiliation.

Ce chapitre 5 tentera d'évaluer les répercussions de l'absence d'espace public en termes d'urbanité. Comment fonctionne un morceau de ville conçu sans espaces publics ? Quelles sont ses capacités d'évolution et de transformation ? Est-ce-qu'un tissu sans espace public peut constituer la trame urbaine d'une « *sustainable city* » et possède la possibilité de se reconvertir et de se reconstruire sur lui-même ? La disparition de l'espace public présente la valeur heuristique de faire apparaître, en creux, les spécificités et les atouts d'un tissu urbain pensé et structuré à partir de ce schème.

Ce chapitre appuiera son analyse essentiellement sur des exemples tirés de *Canary Wharf.*

Section A - L'absence d'invariant morphologique. La question de l'hétérogénéité architecturale

Canary Wharf offre, sur 29 ha, un des condensés les plus denses et les plus variés de la production architecturale post-moderne de la fin du XXème siècle. On présente souvent l'enceinte comme une galerie d'art permettant d'admirer quelques-uns des spécimens les plus caractéristiques du courant post-moderne[107].

[107] « Each building or element of townscape (such as Canary Wharf) is constructed according to its own whims or technical dictates, so that the landscape gradually evolves into a canvas of diverse intentions and mixed media (...) Interestingly, as the area has become more developed the sense of arbitrariness has increased, and so too has the tension and beauty" (Brian Edwards).

1. Le chaos post-moderne

a. Un condensé de l'architecture post-moderne

Le label de «post-moderne» désigne et, par là même, unifie, un courant architectural qui fait de l'hétérogénéité l'un de ses fondements constitutifs[108]. En effet, l'un des principes de l'architecture post-moderne est de faire référence à d'autres styles et de recourir à des partis pris architecturaux utilisés en d'autre temps ou d'autres lieux. Constitué en réaction contre les théories du mouvement moderne, ce courant cherche à revaloriser les héritages historiques locaux et les aspects symboliques de l'architecture[109]. Il puise alors, de manière indifférenciée, dans le répertoire, très divers, des formes engendrées par l'histoire de la ville. Ces formes peuvent être associées ou hybridées sans tenir compte de leur décalage chronologique, ou géographique, initial. La palette des référents utilisés étant très vaste, le résultat architectural peut donc être extrêmement varié en fonction des choix opérés par chaque maître-d'œuvre. Sous cette étiquette commune se cache donc des productions architecturales extrêmement diverses. Variété et hétérogénéité sont donc la marque spécifique de l'architecture post-moderne.

Canary Wharf n'échappe pas à la règle, bien au contraire[110]. Dans le guide architectural édité par le *Canary Wharf Group* pour présenter le patrimoine architectural du site, la quasi-totalité des bâtiments y sont répertoriés. Chacun renvoie à un référent culturel et spatio-temporel différent. Cette juxtaposition de plusieurs siècles d'histoire architecturale fait d'ailleurs expressément partie des souhaits et des objectifs des concepteurs du site :

---

108 La définition du postmodernisme donnée dans le dictionnaire de philosophie Larousse insiste sur l'absence d'unité de ce courant et la difficulté à le considérer de manière unitaire : "Parler de postmodernisme est une facilité de langage car l'on serait bien en peine de fournir un véritable contenu à cette notion qui se présente comme une mosaïque non unifiée de tendances disparates. Il s'agit plutôt d'une attitude culturelle née d'une réaction contre l'idéologie moderniste qui perpétuait un culte de l'avant-garde et l'autonomisation à outrance de l'acte artistique. »

109 cf: le livre-manifeste de Jencks qui rejette le fonctionnalisme issu des théories de Le Corbusier : Jenks C., *Le langage de l'architecture postmoderne*, Paris, Denoël (traduction française), 1999 [1977].

110 « The hands-off approach produced a curiously piecemeal environment (...) Examples of young, exhilarating architecture were mixed in with the mediocre and the crass. » (S. Williams, *ADT Architecture Guide. Docklands*, Londres, Architecture Design and Technology Press, 1990). «Two admired schemes were on adjacent quays in WI Dock. Heron Quays was a development of offices and workspaces designed by Nicholas Lacey in a racy yacht-club style, with single-pitch roofs, colourful red and purple cladding, and lightweight structures cantilevered over the water's edge. Advertised at its opening in1985 as 'the business heart of the EZ', its architecture captured 'the ethos of the EZ – masts adspars, steel and glass, sometimes glitzy, sometimes brash, often evocative... exciting and challenging'. Just to the north on the parallel quay of Canary Wharf, the post-modernist Terry Farrell had made a lively conversion of a banana warehouse into a film studio for Limehouse Productions. However, these were the high points of EZ design. » (Michaël Hebbert, *op.cit*., p. 191-192).

« Here[111] you can see one of the governing ideas of *Canary Wharf*'s master plan in practice: heralding the future while simultaneously drawing reference to the past[112]. »

D'autres temps et d'autres lieux sont donc convoqués à *Canary Wharf*, ou tout au moins imités, d'après ce que les aménageurs considèrent comme leurs aspects emblématiques.

Bâtiment ou « public open space »	**Référence**	**Commentaires des guides du Canary Wharf Group (« Architecture and design » ou « public open spaces »)**
Westferry Circus	Crescent géorgien	« Westferry Circus was conceived in the manner of traditional London crescent with a double ring of shaded promenades. »
Bâtiments autour de *Westferry Circus*	Néo-classicisme	« The interlocking eight-to-ten-storey buildings were designed to have common neo-classical facades, with the focus upon the definition of open space rather than the specifics of buildings design; upon the configuration of voids rather than solids (...) The objective was to create a strictly contemporary idiom of the scale mass and decoration found in urban landscapes from the Renaissance up to the end of the last century. »
Columbus Courtyard	Place italienne	« It was designed to be the piazza space at *Canary Wharf*, updated with the use of modern materials and reinforced by the Italian façade on the western side of 7 Westferry Circus. »
à propos du 17 *Columbus Courtyard*	Venise	« These modern aspects contrast with the glass panelling on the eastern side of the building, intended to be reminiscent of a carpet being hung over a balcony as typically seen in the streets of Venice. »
À propos de la statue dans *Columbus Courtyard*	Grèce ancienne	« This 3 meter-high bronze sculpture consists of a mask-like face with traditional features as favoured by ancient Greek and Roman sculptors. To truly draw reference to the sculptures of ancient Greece, the mask is incomplete, as if it is the surviving piece of the whole. »
25 *Cabot Square*	Entrepôts du XIXème siècle	Morgan Stanley's « designed by Sol and inspired by the 19th-century warehouses that once stood here. »

[111] C'est-à-dire à *Canary Riverside*
[112] Guide "Architecture and design"

Bâtiment ou « public open space »	**Référence**	**Commentaires des guides du Canary Wharf Group (« Architecture and design » ou « public open spaces »)**
10 Cabot Square	Architecture géorgienne et victorienne	« Contrasting the modern, reflective buildings of the south side is SOM's classically pediment Barclays Capital building in the North East corner (10 *Cabot Square* / 5 the North Colonnade) with its street-level arcades and wood-bowed shop fronts. Inspiration here was also drawn from the many Edwardian warehouse buildings that once dotted the Thames. This inspiration was merged with references to London's existing built environment as seen in the traditional Victorian shopping arcades and the Georgian terraces of the great civic buildings of the *City*. Celtic relief, omnipresent throughout British history is used on both the exterior and interior surfaces of the building and was pre-cats as negative moulds in Belgium. Here the primary material used is re-constituted stone (concrete with limestone aggregate). »
1 Canada Square	Saint Paul, Houses of Parliament	« Cesar Pelli specifically chose British steel to reflect Britain's heritage as an industrial nation. The actual shape of the tower was inspired by the simple geometric forms of London's most dominant and admired buildings: St Paul's and the two towers of the Houses of Parliament. »
station du *DLR*		« The 3—metre arching steel and glass canopy that covers the station as intended by designer Cesar Pelli to be a modern representation of the great vaulted spaces of London's 19th – century railway stations. »
20 *Canada Square*	Gares du XIXème siècle	« As this building was designed with McGraw Hill in mind as one of the major tenants, SOM drew reference to some of the art-deco elements of Raymond Hood's design for McGraw Hill's original headquarters on Manhattan's W 42nd Street in NY. »
East Winter Garden	Place du XXIème siècle qui se veut l'équivalent des places italiennes du XVIIème siècle	« Pelli based the design of the space on the Winter Gardens in Manhattan's Battery Park. He often refers to these spaces as "public living rooms": areas intended to become centres of activity for urban life; the 21st-century equivalent of the 17th-century Italian piazza. »

La principale caractéristique de l'architecture de *Canary Wharf* repose donc sur ce mélange de styles architecturaux. L'importation de signes et de symboles tirés

d'autres contextes géographiques ou d'autres périodes historiques, constitue un des partis pris esthétiques présidant à l'aménagement du site[113].

Sur quelques hectares se juxtaposent donc des bâtiments dont les styles sont inspirés de référents spatio-temporels très différents. Les hauteurs, les volumes, les matériaux utilisés sont extrêmement variés. L'un des contrastes les plus forts est peut-être celui entre la *Canada Tower* et *Heron Quays*. A quelques centaines de mètres de distance, autour des bassins des *West India Docks*, une tour carrée aux façades de verre de 50 étages, surmontée d'un sommet pyramidal, se juxtapose à deux chalets en bois rouge et mauve, hauts de seulement 2 étages.

Le chaos post-moderne

[113] « The instinct amongst developers and their architects (both often North American) is to distrust taste and to place their faith in the values of the new class that Docklands itself has helped manufacture. Hence classical and avant-garde buildings sit happily alongside Hollywood enlarged versions of the Piazza San Marco from the Isle of Dogs to Tower Bridge" Brian Edwards, *London Docklands. Urban design in age of deregulation*, Oxford, Butterworth Architecture, 1992, p. 167

Autour de *Cabot Square*, les bâtiments entourant la place, affichent aussi des styles divers. Le trio de tours de *HSBC*, *Citygroup* et *Canada Tower* dominent de leurs façades de verre la place du côté est, mais à leur pied, l'entrée de *Cabot Place* est constituée d'une rotonde semi-circulaire de style néo-classique. Dans l'angle nord-est de la place, le bâtiment de la *Barclay's* (10 *Cabot Square* / 5 *North Colonnade*) tire son inspiration des anciens entrepôts édouardiens mais se veut aussi un mélange de références aux arcades commerçantes victoriennes et aux bâtiments publics géorgiens de la *City*. Dans le coin nord ouest (1 *Cabot Square*), le bâtiment de *CSFB* compte 18 étages et présente une façade de pierre, tandis que sur le côté sud, les bâtiments de *Morgan Stanley* (25 *Cabot Square*), qui s'inspirent aussi du style des anciens entrepôts, mais varient surtout volumes et embrasures pour profiter au mieux de leurs 4 côtés d'exposition[114].

Cette hétérogénéité architecturale a souvent été qualifiée de chaos – dans un sens péjoratif ou mélioratif selon les auteurs :

> « The Isle of Dogs is the one place in London, and maybe Europe, where large scale chaos produces a truly dynamic and exciting landscape. The largely happy chaos of the place is clearly un-English and often inconvenient to those who read the visual clues of environment in European terms (...) The Isle of Dogs has a distinct feeling of place, albeit disjointed and alien to British traditions[115]. »

Cette architecture est également fréquemment comparée à un collage, dont le principe d'agencement s'apparenterait à celui de la peinture cubiste.

> « Collage in Docklands is a matter of disjointed developments rather than the detailed complexity of individual places. Fragments of heritage, new squares and skyscrapers are superimposed like some fantastic painting. It is an open sketchy canvas with lines of

---

114 "the waterfront side of the building relies heavily on limestone to create the strong, solid effects of merchants' warehouses. This carriers through to the street level on the others sides while the higher elevations on the northern and western fronts are more "cage-like" with the use of single windows as opposed to bands" (guide "Architecture and design").

115 *Ibid.*, p. 166.

development drawn across a landscape which seems ever to be suspended between order and disorder[116]. »

Dans le chapitre 8, on s'interrogera sur la pertinence de ces critères esthétiques ou picturaux pour qualifier l'urbanité d'un lieu géographique et sur l'incidence de la comparaison de la ville avec une galerie d'art.

b. L'uniformité de l'architecture de verre

Toutefois, en dépit de cette hétérogénéité explicitement souhaitée, on peut noter que la prédominance de l'architecture de verre concourt à recréer une relative uniformité[117]. Le recours récurrent à des façades vitrées, qui réfléchissent le ciel ou les espaces non bâtis, donne une uniformité à l'ensemble de ce quartier d'affaires, qui contrebalance en partie l'hétérogénéité architecturale volontairement produite par cette esthétique du collage et l'emprunt à des styles variés.

Au final, malgré le parti pris d'hétérogénéité, qui est au fondement de l'architecture post-moderne, le quartier de *Canary Wharf* présente une uniformité architecturale plus grande que bien d'autres quartiers de Londres, notamment celui de la *City*, où sont juxtaposés spatialement, mais aussi chronologiquement, des bâtiments, conçus selon des styles et avec des matériaux propres à chaque époque. Ainsi, dans la perspective de *Holborn Viaduct* et *Newgate Street*, dans la *City*, par exemple, on a, successivement, dans un périmètre très restreint : le dôme de Saint Paul, les orgues de métal et de verre de l'immeuble de la *Lloyd's* construit par R. Rogers, ouvert en 1986, puis plus loin le style palladien de *Mansion House*.

L'architecture de *Canary Wharf* pourrait alors être, paradoxalement, définie comme un « chaos uniforme ». L'esthétique post-moderne engendre un morceau de ville à l'urbanité chaotique, mais parallèlement, l'emploi quasi systématique des façades de verre miroitantes, induit une grande uniformité .

---

116 Brian Edwards, *op. cit.*, p. 166.

117 Ces façades miroirs sont aussi l'une des marques de l'architecture internationale de la seconde moitié du XXème siècle avec l'apparition des structures métalliques porteuses et l'habillage des parois par des panneaux de verre

2. Le « complexe de San Giminiano » ou le paradoxe post-moderne

L'impression de chaos dans l'architecture de la ville post-moderne est souvent justifiée par ce parti pris esthétique de faire référence à des styles très variés. Toutefois, cette hétérogénéité est inhérente à la ville, que l'on peut qualifier d' « ante-moderne », dont elle s'inspire. Or elle n'y a pas engendré cette urbanité du collage ou du chaos. En effet, l'hétérogénéité reproduite *hic et nunc* par la ville post-moderne a été accumulée progressivement dans la ville « ante-moderne » mais y coexiste spatialement aujourd'hui. Ainsi, l'hétérogénéité architecturale caractérise aussi bien la ville ante que post-moderne, celle-ci ayant seulement réalisée synchroniquement ce que celle-là a produit diachroniquement.

On peut alors s'interroger pour savoir pourquoi le chaos l'emporte dans la ville post-moderne ? Pourquoi n'a-t-elle n'a pas reproduit la diversité dans l'unité de la ville historique ? En outre, l'hétérogénéité architecturale de la ville post-moderne est peut-être au final moins grande que celle du modèle où elle puise son inspiration et ses multiples référents.

Ainsi, la ville post-moderne qui fait de l'hétérogénéité architecturale un de ses parti pris architecturaux fondamentaux serait plus homogène esthétiquement que la ville ancienne, mais son urbanité relèverait du collage et du chaos, alors que inversement, la ville « ante-moderne, qui compacte pourtant plus de diversité stylistique et architecturale se caractériserait par une unité plus grande.

Paradoxalement, la ville post-moderne se caractérise par l'hétérogénéité ou le chaos alors que les références qu'elle utilise sont empruntées à la ville « historique » qui allie l'unité dans la diversité. Comment s'explique ce résultat antinomique par rapport au modèle choisi ?

a. Une ville conçue en fonction du plein de l'objet bâti

Si l'on sait d'où viennent l'uniformité de la ville post-moderne et l'hétérogénéité de la ville «ante-moderne », on peut se demander à quoi sont dus *a contrario* l'unité de l'une et le chaos de l'autre ?

Le terme de chaos ou de collage qui revient souvent pour qualifier la ville post-moderne – aussi bien comme une critique, un jugement neutre ou une valorisation d'une esthétique nouvelle – peut s'expliquer de manière morphologique. Cette impression de chaos et de collage résulte du principe urbanistique retenu pour présider à l'aménagement de *Canary Wharf.*

Quantitativement, le *ratio* espace bâti et espace non bâti n'est pas particulièrement déséquilibré : 25 des 71 acres de *Canary Wharf* sont occupés par des squares, des plans d'eau et des promenades en bordure de quais. Pourtant, malgré cette proportion relativement importante d'espaces non bâtis (35%), l'impression de densité et de minéralité est très forte à *Canary Wharf.*

Celle-ci est liée au principe mis en œuvre pour réaliser cette ville. L'architecture post-moderne, bien que s'inscrivant en réaction au courant moderne et voulant aller à contre-courant, a utilisé le même schème morphologique pour élaborer la ville post-moderne que celui utilisé par le mouvement moderne[118] : c'est le plein qui est le principe structurant, le volume bâti, l'élément à partir duquel la ville est pensée et conçue. La prépondérance de la logique de l'objet dans l'aménagement rend omniprésent les volumes architecturaux, bien que le ratio bâti / non bâti ne soit pas spécialement déséquilibré.

Canary Wharf et les ensembles de l'Île aux Chiens, relèvent donc plus d'une logique urbanistique s'apparentant à celle du mouvement moderne. Ce nouveau morceau de ville pourrait aussi être désignée comme une ville de l'age II pour reprendre la terminologie de Christian de Portzamparc, c'est-à-dire une ville dans laquelle le principe topique est le plein. Pour Portzamparc, cette manière de penser l'espace urbain, née avec le mouvement moderne, a constitué un « *big bang* »[119] dans l'histoire de la ville, rompant avec deux millénaires de mode de pensée et de faire la ville. Pour lui, le creux de l'espace public est le schème utilisé pour construire la ville, avec des variantes historiques et culturelles, jusqu'à l'apparition de la théorie du Mouvement Moderne.

---

[118] Le mouvement moderne en faisant du logement la cellule de base de production de la ville et en rejetant le principe d'alignement du bâti par rapport au non bâti (article 27 de la Charte d'Athènes) afin de déconstruire ce « chemin des ânes » que constituait la rue a fait du volume le schème à partir duquel la ville s'organise

[119] Christian de Portzamparc: « Vers la ville de l'Age III » in *Ville – Architecture*, n° 4, novembre 1997, p. 6.

« Cette structure du vide de l'espace collectif a adopté les configurations et les topographies les plus diverses avec une fertilité merveilleuse. Quelques cent trente mille villes sont créées à partir de ce schème pendant le Moyen-âge en Europe. A la Renaissance avec l'invention de la perspective, il devient la forme esthétique de la ville et de la représentation théâtrale. Dans la Rome de Sixte Quint, le schème de la rue est magnifié et le dessin dans l'espace de ce réseau des grandes circulations est la figure clé de ce que l'on a appelé « l'enchaînement baroque ». Ensuite il règle tous les plans d'embellissement et d'agrandissement des villes jusqu'au XXème siècle[120]. »

« Chez Palladio ou Schinkel, chez Cerda ou Haussmann, chez Sitte ou Perret, partout une même topologie est à l'œuvre, une même forme qui assemble à elle seule toute une civilité. »[121]

« Subitement après la guerre, dans tous les plans, les objets solitaires règneront partout et sur toute la terre. L'élargissement des vides devient extension illimitée, réseau isotrope. L'idée même du vide de l'entre-deux sera effacée de la conscience des urbanistes. »[122]

« Lorsque Le Corbusier, Gropius et tous les pionniers ont inventé l'architecture et la ville moderne à travers le programme du logement, ils ont analysé les différents éléments bâtis, ont recomposé des unités, ont construit un mécano, analysant et séparant les réseaux, les flux. Ils ont constitué des objets à poser sur le sol comme sur un fond indifférencié, et à brancher sur des réseaux. Ils ont dans cette démarche analytique déconstruit la rue qui nous apparaît comme unité synthétique et forme symbolique. Que le résultat donne de longues barres en grecque, des barres parallèles, des tours alignées, jetées en désordre ou selon un plan masse, on est toujours dans une méthode qui perçoit et conçoit à partir du plein des objets. »[123]

---

120 *Ibid.*, p. 6.
121 *Ibid.*
122 *ibid.*, p. 7.
123 *ibid*, p. 6.

Paradoxalement, le mouvement post-moderne, pourtant né en réaction au mouvement moderne, continue de penser et de concevoir la ville avec les mêmes schèmes : c'est le volume bâti qui constitue l'élément à partir duquel la ville s'organise.

C'est ce mode de penser la ville et ce schème d'organisation qui rendent compte de l'hétérogénéité de la ville post-moderne – hétérogénéité qui se retrouve dans l'architecture mais pas dans la morphologie de la ville ante-moderne. L'hétérogénéité de la ville post-moderne n'est pas tant due à la multitude signes et de références qu'elle utilise qu'à sa logique urbanistique. Pensée à partir de l'objet, cette ville ne s'est pas dotée d'un outil d'unité exceptionnel : celui qu'offre l'espace public qui par son unité et son uniformité est capable d'absorber l'hétérogénéité architecturale la plus luxuriante.

b. Le rôle du vide : l'invariant morphologique capable d'absorber l'hétérogénéité architecturale

Le vide de l'espace public comporte une qualité morphologique fondamentale. Par sa continuité et son uniformité, due à sa nature en creux, il constitue l'invariant morphologique capable d'absorber l'hétérogénéité architecturale de la ville, et par là même offre un vaste champ de liberté à la créativité du maître d'œuvre. Les styles architecturaux peuvent donc être extrêmement variés à une même époque, ou successivement dans le temps, l'hétérogénéité architecturale sera fondue dans une relative unité grâce au vide de l'espace public. Les parcelles peuvent accueillir des volumes de style très différents, que ce soit dans la nature des matériaux utilisés (bois, pierre, béton, verre), les éléments de décoration (façade lisse, bossage, balcon) ou les hauteurs (des maisons peuvent être juxtaposées à des gratte-ciels), l'espace public offre, par son creux, une cohérence et une stabilité visuelles qui unifient et homogénéisent ces différents signes architecturaux. Les styles, les formes et les hauteurs peuvent se juxtaposer dans l'espace, et - on va le voir dans la section suivante -, dans le temps, le creux de l'espace public garantit la cohérence du tissu urbain. Dans la ville dite de « l'Age I » pour reprendre la terminologie de Christian de Portzamparc, c'est-à-dire celle qui utilise l'espace public comme schème structurant et principe d'ordonnancement des constructions, celui-ci absorbe l'hétérogénéité des styles et des âges du bâti pour restituer une cohérence et une lisibilité au tissu urbain tout en autorisant la plus grande diversité architecturale. Il est inutile d'imposer

l'uniformité architecturale de *Regent Street* pour créer une unité et une cohérence. C'est l'espace public qui s'en charge lorsque les constructions architecturales en tournant vers lui leurs façades, l'instituent en tant que schème morphologique structurant de la ville.

Dans les *Docklands*, la production de l'architecture post-moderne est relativement uniforme mais l'urbanité des lieux assez chaotique. Cette impression de chaos résulte non pas des partis pris architecturaux (qui font pourtant de l'hétérogénéité leur pierre angulaire) mais de la logique morphologique à l'œuvre dans la conception et l'aménagement de ces lieux. L'espace public est un objet décoratif extrêmement soigné ou un axe fonctionnel mais n'est pas le schème la structuration urbaine et le fil directeur spatio-temporal de la ville. Les « *public open spaces* » ou la voirie publqiue ne peuvent donc pas jouer ce rôle d'invariant morphologique qu'ils remplissent dans la ville historique et absorber l'hétérogénéité architecturale de la production post-moderne.

Paradoxalement, on a une uniformité architecturale plus grande que dans la ville traditionnelle (du fait de la redondance des façades de verre) mais une impression d'hétérogénéité plus forte qui vient du fait que le vide de l'espace public, invariant morphologique fondamental de la ville traditionnelle, n'est pas utilisé pour relier et assembler ces différents morceaux du puzzle urbain. La logique d'aménagement est une logique de l'objet. La seule règle qui semble orchestrer les rapports morphologiques entre les vides et les pleins (malgré l'existence d'un *master-plan*) semble être ce que j'appelle : le « *complexe de San Gimignano* » : à savoir qui construira la plus grande tour et qui se trouvera dans l'ombre de qui.

Section B – L'absence d'invariant temporel : Le problème de la durabilité de ce morceau de ville

Si l'espace public constitue un invariant morphologique qui permet d'absorber l'hétérogénéité architecturale et la profusion d'esthétiques diverses, et par là même, contribue à créer une unité urbaine dans la diversité, il présente également pour la ville un avantage en termes de développement temporel et de durabilité.

L'espace public est l'invariant temporel de la ville, qui garantit sa pérennité et son passage dans le temps, tout en lui offrant les conditions de changement et de renouvellement. Cette capacité est inhérente à sa temporalité. En effet, l'espace public a une durée de vie qui excède largement celle des espaces bâtis qui l'entourent. Citant Paul Vidal de la Blache qui affirmait que le caractère essentiel de la route était de « *s'imprimer dans le sol* », Jean Louis Gourdon prête la même spécificité à la rue et souligne la temporalité spécifique de cette forme urbaine, pour qui « les siècles ne sont rien », et qui, par nature, s'inscrit dans la longue durée[124].

1. L'espace public : l'invariant temporel qui rend compatible l'évolution et la pérennité

a. L'invariant temporel qui assure la pérennité de la ville

Un élément rassurant

L'espace public constitue un invariant temporel de part sa nature juridique (en tant que propriété de la puissance publique). Il est l'élément morphologique qui perdure dans le tissu urbain. Le tracé des routes et des rues est ce qui se modifie le moins ou en tout cas le plus lentement – en dehors des épisodes de rénovation. Il passe d'une génération à l'autre, d'une époque à l'autre, en conservant le même tracé. Il constitue donc un canevas stable, et presque immuable, au milieu des bouleversements et des changements qui affectent la ville et ses « habits architecturaux ». Propriété publique et lieu d'accès public, il est, par sa nature juridique et fonctionnelle, très résistant aux changements et au passage du temps. Les régimes politiques peuvent se succéder, les conditions de transport évoluer, les densités urbaines se modifier, il imprime toujours la même marque dans la spatialité de la ville.

L'espace public est donc la face immuable et la figure stable de la ville. Cette garantie de pérennité, voire de quasi éternité, présente pour certains auteurs un caractère rassurant – au sens presque psychologique. Ainsi, pour Philippe Panerai, la stabilité du plan de la ville offre l'avantage de contrebalancer l'incertitude de l'avenir et contient une dimension rassurante qui permet de mieux accepter l'inconnu des mutations à venir :

---

[124] « Que sont les siècles pour la rue ? » Jean Louis Gourdon, « De la voirie à la rue : pour « habiter le temps », *Urbanisme*, n° 292, janvier / février 1997, p. 127.

> « Paradoxalement la stabilité apparaît sans doute d'autant plus nécessaire que l'avenir semble incertain. Les mutations économiques ne se font pas sans violence mais celle-ci est moins dure à supporter dans un cadre connu. L'espace [public] forme un système de repères dont la permanence possède un caractère rassurant.[125] »

La transmission d'une culture urbaine

Par ailleurs, cette pérennité du tracé de la ville permet la transmission inconsciente d'une culture urbaine entre les différentes générations qui se succèdent au sein du tissu urbain.

En effet, cette stabilité du réseau viaire s'inscrit au fondement de la culture urbaine du citadin qui y puise, de manière presque inconsciente, des points de repères lui permettant d'appréhender et d'apprivoiser le tissu urbain et ses évolutions. Ce « *savoir-faire* » ou ce « *savoir-être* » urbain du citadin ne fait l'objet d'aucun apprentissage formel : d'une manière qui semble innée, on sait « *comment ça marche* ». Cette évidence opératoire du tissu urbain est en grande partie due à la stabilité et à l'invariance du tracé des espaces publics qui constituent des éléments stables dont on sait, consciemment ou non, qu'ils seront toujours là[126].

Cette culture urbaine acquise de manière intuitive et cet «art de faire au quotidien » qui se transmet de manière informelle, deviennent inopérants lorsque les conditions d'évolution du milieu urbain se modifient. L'absence d'espace public fait ressortir les « mille et un » services qu'il rend au citadin sans que celui-ci ne s'en aperçoive, et qu'il acquis et inscrit dans son «savoir-faire urbain ». En effet, cet élément morphologique est au cœur même de l'organisation technique et matérielle de la ville. Il est, au sens propre et au sens figuré, le fil directeur de la ville et donne un sens et une lisibilité aux cheminements du citadin, il structure notre manière de penser et donc de pratiquer la ville. Instinctivement par exemple, nous savons que la façade des immeubles qui donne sur la rue est la façade 'avant' et que sur la cour donnent les façades moins importantes. De la même manière, le passant sait que sa

---

[125] Philippe Panerai, *Analyse urbaine*, Marseille, éditions Parenthèse, 1999, p. 155

[126] « Cette somme de détails banals qui facilitent la vie quotidienne : l'adresse, l'indication que l'on peut donner, l'évidence du statut des espaces, les choix possibles (…) participent d'une culture locale qui caractérise chaque ville et favorise le sentiment d'appartenance et la cohésion sociale. En ce sens le plan de la ville est un des éléments de la citoyenneté. » (*ibid.*, p 155)

progression pédestre le fait avancer (ou reculer) dans la progression numérique des immeubles[127]. Lorsque l'espace public joue ce rôle d'invariant temporel, le citadin, même s'il n'est pas du quartier ou de la ville, possède les codes pour se repérer et évoluer à l'intérieur du tissu urbain, codes qui n'ont jamais fait l'objet d'un apprentissage mais qu'il a appris de manière instinctive par sa pratique quotidienne de la ville. En revanche, dans un quartier qui nie la permanence de l'espace public, tout non-habitant ressent très vivement sa position d'étranger : il ne dispose d'aucun point de repère pour évoluer parmi les volumes bâtis de cette cité, « *posés comme des morceaux de sucre sur le sol* »[128].

Ainsi *Canary Wharf*, malgré la qualité d'aménagement et d'entretien des espaces publics, est un lieu où l'on manque de repères et où l'adressage peut être problématique. A cet égard, il est intéressant de noter que les localisations sont rarement effectuées à l'aide de l'adresse postale recourant au numéro et au nom de la rue, mais par le biais du nom du propriétaire, ou du locataire, des lieux –souvent inscrit tout en haut de la tour. Un mode de repérage fondé sur l'onomastique des propriétaires des volumes bâtis (qui n'est pas éternelle) se substitue à celui utilisant les codes classiques de la voirie[129]. Cet adressage particulier souligne là encore le poids de l'objet bâti par rapport à l'espace non bâti : la rue ne sert plus à localiser les bâtiments et à établir leur adresse, c'est l'objet bâti – visible de loin et imposant de près – qui devient l'élément référent le plus efficient pour se déplacer.

b. Le triptyque morphologique qui permet la combinaison des deux temporalités intrinsèques à la ville

S'il garantit la stabilité et la pérennité du tissu urbain par la quasi invariance de son tracé, l'espace public offre dans le même temps à la ville ses capacités

---

127 L'équivalence des façades, qui ne permet plus de distinguer une façade avant et arrière, constitue l'un des problèmes de repérage dans les grands ensembles. De même, la numérotation complexe des tours et des barres, affranchies de l'alignement, engendre ce sentiment d'être perdu dans une « cité » qui n'est pas la nôtre.

128 Christian de Portzamparc souligne cette familiarité instinctive induite par la ville de l'Age I et au contraire cette étrangeté irréductible de la ville de l'Age II en l'expliquant ainsi : « Dans l'Age I, l'espace m'est perceptible, parce que la matière bâtie est autour de moi comme une enveloppe et le vide est le principe topique, dans l'autre cas, dans le schème de l'Age II, celui de la ville pensée à partir des objets, le plein est le principe topique : je suis autour, à côté de la matière bâtie ».

129 C'est le cas notamment sur les plans où les noms des tours sont quasiment systématiquement indiqués et où lorsque l'adresse des *buildings* existe, elle figure toujours en caractère plus petit que le nom de la compagnie y possédant ses bureaux.

d'évolution. En effet, cette stabilité est la condition *sine qua non*, le pré-requis qui permettent à la ville d'évoluer. La permanence des espaces publics constitue un point de repère stable qui permet de digérer les changements des autres paramètres morphologiques du tissu urbain et d'affronter les mutations de la société. La forme architecturale, l'usage du sol, les conditions de circulation ou les modes d'échanges commerciaux peuvent se modifier, la permanence du tracé de l'espace public offre le cadre stable qui rend possible ces mutations.

Toutefois, plus que l'espace public en lui-même, c'est la relation combinatoire entre espace bâti et espace non bâti qui est fondamentale pour combiner durabilité et évolutivité et pour inscrire ces mutations dans une certaine permanence. Trois éléments morphologiques entrent dans cette relation de dépendance réciproque : l'espace public, le parcellaire et les volumes bâtis.

La loi de la production et de la transformation des villes[130] repose sur ce triptyque morphologique[131]. Du tracé du réseau viaire, du découpage parcellaire et de la disposition du volume bâti dépendront les caractères et les spécificités du paysage urbain.

Au sein de ce triptyque, chaque élément présente une temporalité spécifique. Le bâti, le parcellaire et la trame viaire possèdent en effet un rythme d'évolution qui leur est propre. Le tracé des voies perdure à travers les siècles, imprimant des traces quasi immémoriales dans la géographie des lieux, le parcellaire offre une résistance relativement forte aux changements et perdure aussi sur un temps assez long, enfin la temporalité des volumes bâtis est beaucoup plus courte et s'apparente plus à celle des hommes, une forme architecturale se substituant à une autre, au gré des changements de propriétaires. Alors que voies et parcelles se perpétuent sur la longue durée, le bâti se renouvelle à court terme. C'est la combinaison de cette triple temporalité qui permet à la ville de se renouveler tout en perdurant.

---

130 Loi présente aussi bien à New York, Chicago, Barcelone ou Vienne selon Jean Louis Gourdon (Jean Louis Gourdon, « De la voirie à la rue : pour « habiter le temps », *Urbanisme*, n° 292, janvier / février 1997 et Jean Louis Gourdon, *La Rue. Essai sur l'économie de la forme urbaine*, L'Aube, 2001.

131 Les « rapports ternaires entre le tracé du domaine public, essentiellement les voies ; le découpage du domaine privé, la partition de l'aire en parcelles ; et enfin la distribution sur la parcelle, en particulier l'édification » Gresset Ph., in *Ville-architecture* n°4, p. 23, DGUHC/ministère de l'Equipement, novembre 1997. P. Pinon établit aussi trois figures morphologiques clés dans l'évolutivité de la ville, triptyque dans lequel l'espace public occupe un rôle essentiel : il s'agit des voies, des parcelles et du bâti : « La ville est faite de trois structures et non de deux. (…) Les maisons sont posées et non collées. Cette distinction entre ancrage au sol et accolement ressemble à un détail, mais ce n'en est pas un, car elle met en jeu le rôle essentiel du parcellaire.» (Pinon P., « La ville ne s'invente pas », *AMC*, n° 69, mars 1996, p. 55).

Ainsi, l'espace public est le moyen qui permet à la ville de se renouveler dans la continuité, de perdurer dans le changement. Les parcelles bordières des rues peuvent revêtir des habillages architecturaux aussi variés que changeants, la stabilité du tracé de la rue permet à la ville de traverser les siècles. Les modes architecturales peuvent se succéder, les matériaux utilisées évoluer, les savoir-faire et les conditions techniques s'améliorer, la ville conserve un dessin propre qui permet aux nouveaux arrivants de mettre leurs pas dans ceux de leurs prédécesseurs tout en les transformant et en inventant leur propre cadre urbain.

L'espace public présente donc l'avantage de permettre le renouvellement de la ville tout en garantissant une certaine permanence. Cette stabilité présente des avantages à la fois en termes techniques et économiques, les nouveaux acteurs sachant où et comment implanter leur bâtiment, mais aussi en termes culturel et humain, une mémoire patrimoniale et architecturale se transmettant de manière informelle de génération en générations.

L'espace public instaure ainsi une sorte de « pacte » entre permanence et mutation, stabilité et mutabilité[132]. Il est l'invariant qui permet à la ville de concilier le temps long – nécessaire pour inscrire la ville dans une temporalité historique et assurer le passage aux générations d'après – et le temps court, des citadins du siècle en cours. Cette co-présence d'une double temporalité est au cœur même de la qualité urbaine. Elle est ce qui confère le charme des lieux habités dans le présent mais dotés d'une épaisseur historique. La relation combinatoire espace bâti / espace non bâti est

[132] « Ce que réalise une voie urbaine est comme un pacte entre la permanence d'une forme spatiale et la mutabilité des usages riverains, un pacte résultant de la conjonction entre un acte public inscrivant une trace spatiale et temporelle, et une multiplicité d'actes privés singuliers, coutumiers ou inédits, - un pacte qui ne serait pas réduit au plan mais que le tracé, al forme et la règle inscrivent dans le texte de la ville ; qui serait le fruit de l'association féconde enter une domanialité unique, liée à l'espace public, et une pluri-domanialité des parcelles riveraines ; qui articulerait la stabilité de la forme, garantie par la collectivité publique, et la mobilité des investissements marchands, sociaux, symboliques… Pacte ou convention au sens d'un accord général sur la conservation de la forme, tous y trouvant avantage (…) Une forme globale *tient* l'ensemble, lui permettant de perdurer, œpendant qu'à chaque mutation toute parcelle, tout immeuble ou partie d'immeuble peut « refaire sa vie » avec un autre utilisateur ayant sa propre stratégie d'utilisation, d'investissements, sa propre vision de l'usage, en accord ou en rupture avec les usages et les investissements environnants. (…) La *forme-rue* est l'instrument de ces processus progressifs. (…) De cette caractéristique, le système de la rue tire évidemment de nombreuses qualités : aptitude aux changements d'usage, plasticité, capacité de recyclage… « (Jean Louis Gourdon, « De la voirie à la rue : pour « habiter le temps », *Urbanisme*, n° 292, janvier / février 1997, p. 21-22).

ce qui permet à la ville de s'inscrire dans la longue durée et à l'individu d' « habiter le temps »[133]

Ce triptyque aux rythmes d'évolution variés permet de tenir compte de la double temporalité constitutive de la ville[134]. La qualité d'un tissu urbain réside dans cette capacité à conjuguer simultanément la stabilité et le changement, le temps long de l'histoire de la ville et le temps court de l'histoire des hommes[135].

L'espace public joue donc un rôle clé dans le devenir et la permanence de la ville ; mais plus encore c'est la relation de dépendance, et d'institution réciproque, qu'il entretient avec les volumes bâtis qui lui permet d'inférer aussi fortement sur l'évolution de la ville. Le maintien d'une relation de dépendance morphologique entre le bâti et le non bâti constitue donc une clé de développement durable pour la ville, grâce à cette double inscription temporelle qu'elle permet de réaliser. Un dialogue entre « *l'immeuble et la rue*[136] » est ainsi un des moyens morphologiques de conférer à la ville une durabilité que ne comporte pas les solutions de la *tabula rasa*, ni même de la muséification.

c. Canary Wharf : a « sustainable city » ?

On a vu dans les chapitres 2 et 3, comment, dans les *Docklands*, ce lien de dépendance réciproque entre les espaces bâtis et les espaces non bâtis avait été rompu. Les vides et les pleins ont été pensés et réalisés séparément. Cette dissociation morphologique engendre pour la ville des problèmes d'évolutivité et pose la question de ses capacités d'adaptation. Si les volumes et les creux s'ignorent,

---

133 J. Chesneaux, *Habiter le temps*, éditions Bayard, Paris, 1996. Voir aussi Jean Louis Gourdon, art. cité).

134 Jean Louis Gourdon souligne à quel point ces deux temporalités sont constitutives du temps urbain : « La ville ne peut se passer d'un dispositif qui lui permette de lier le changement et la permanence, le renouvellement et la durée, le présent et le devenir, de créer entre eux une solidarité et un équilibre qui les entraînent le plus loin possible dans le temps et portent les transformations. » (Jean Louis Gourdon, « De la voirie à la rue : pour « habiter le temps », *Urbanisme*, n° 292, janvier / février 1997, p. 123).

135 « La qualité du tissu ancien (qui devrait être en fait la qualité de tout tissu urbain pour peu qu'on l'y autorise) tient à sa capacité d'assurer simultanément la stabilité et le changement. D'un côté la permanence des tracés, l'existence de monuments – on se rappellera que le monument est littéralement ce qui demeure, ce qui perdure – la convention qui régit l'espace public, la persistance des activités et des symboles. De l'autre la malléabilité des constructions, le changement des usages, la reconversion des bâtiments, la substitution de certains d'enter eux » (Philippe Panerai, *Analyse urbaine*, Marseille, éditions Parenthèse, 1999, p. 153)

136 Cf : le titre de l'ouvrage de F. Loyer, *Paris, XIX ème siècle. L'immeuble et la rue*

si les bâtiments tournent le dos à la voire, le rôle de chacun s'atrophie, et se radicalise, en se recentrant de manière univoque autour de la seule fonction qu'on lui attribue[137]. Les conditions de perpétuation de la ville et de son passage à la postérité deviennent alors problématiques : qu'adviendra-t-il de l'espace au bord du *Millwall Bassin* lorsque le *Harbour Exchange* aura disparu et que la rue piétonne n'existera plus. Les bords de bassins seront à nouveau désaffectés et la voirie se retrouvera « seule » dans cet espace.

De même, on peut s'interroger sur les capacités de renouvellement et de transformation d'un ensemble comme *Canary Wharf* . Peut-il évoluer par morceaux ? Quel paysage succèdera à cette architecture de gratte-ciels de verre, le jour où les entreprises de la finance ne seront plus les moteurs de l'économie ou, avant ça, ne souhaiteront plus avoir leurs bureaux implantés dans les *Docklands* ? Faudra-t-il tout démolir pour tout reconstruire ou certains éléments pourront-ils être conservés et si oui lesquels ? On peut notamment se demander quel est l'avenir des « *public open spaces* » ? Ces espaces, privés sur le plan foncier, peuvent du fait de leur nature juridique, faire l'objet d'une évolution dont le rythme s'apparente à celle des volumes bâtis. Si le propriétaire des lieux décide de bâtir sur la place de *Cabot Square* ou la pelouse de *Canada Square Park*, ces « *public open spaces* » disparaissent de la trame urbaine. Dans cette enceinte privée, la temporalité des espaces non bâtis recoupe celle des volumes bâtis privant la ville de son invariant temporel qui lui garantit la stabilité et la permanence dans la longue durée. *Canary Wharf* ne possède comme temporalité et modalité morphologique de renouvellement que celles des volumes bâtis. Dans ce cadre là, les conditions de permanence et de stabilité de la ville ne sont plus garanties. Du fait de sa logique d'aménagement et de la spécificité de sa temporalité d'évolution, *Canary Wharf* ne possède pas les qualités morphologiques de ce que les urbanistes anglais appellent « *a sustainable City* ».

Ce morceau de ville, dont la logique de production ne conjugue plus les éléments morphologiques permettant de combiner le temps long et le temps court de la ville, pose la question des modalités d'évolution de ce tissu urbain : sur quelles

[137] Jean Louis Gourdon (art. cité, p. 23) note que dans un « effet de redoublement, l'autonomie de la voirie engendre celle des lieux d'habitation, centres commerciaux, parcs industriels, centres de services et d'administration, etc., chacun ayant sa logique de construction et sa viabilités propres. » De même Philippe Panerai souligne que « l'excès de fonctionnalisme des aménagements de voirie stimule l'excès de formalisme des constructions » (*Cahier TVA*, Cetur, 1993).

bases et à quel rythme cette ville peut-elle évoluer et se transformer et parallèlement se maintenir et perdurer ?

2. Du danger de la fonctionnalisation de l'espace public

a. L'espace de la voirie versus la scène urbaine

Si ce lien combinatoire entre espace bâti et espace non bâti permet de conjuguer la double temporalité de la ville, il est aussi le moyen de préserver la polyfonctionnalité de l'espace public, constitutive de sa nature même, et d'empêcher de fonctionnaliser à l'excès cet espace vide. Ce lien morphologique entre bâti et non bâti, entre vide et plein, est en effet nécessaire pour instaurer l'espace public en scène de la vie urbaine.

On a vu dans le chapitre 2, comment les rues, vers lesquelles ne s'ouvraient plus les façades des immeubles, étaient devenues des *roads* plus que des rues et comment cette rupture du dialogue morphologique entre le bâti et le non bâti plaçait l'espace public face à une seule alternative possible : la solution circulatoire ou le *footpath*. Dans chaque cas, la solution choisie se traduit par une hyper et mono fonctionnalisation de l'espace public, celui-ci devenant de manière exclusive, soit un axe circulatoire, soit un cheminement piétonnier.

Le dialogue bâti / non bâti est ce qui permet d'échapper à une hyper-fonctionnalisation de l'espace public et au contraire de garantir son statut polyfonctionnel et son rôle de scène urbaine[138].

Dans la logique d'aménagement de la ville « historique », ou « ante-moderne », l'espace non bâti est le double, invisible mais nécessaire, de l'espace bâti, son *alter ego* avec lequel il entretient une relation qui est constitutive de l'espace urbain.

---

[138] « La dialectique entre la permanence des tracés, voire d'une partie des bâtiments, et l'évolution des usages constitue dans les faits la meilleure critique du fonctionnalisme. L'espace de la ville s'il répond à des fonctions n'est pas fonctionnalisé. Sa logique est autre et c'est ce qui lui permet d'accueillir les changements tout en restant lui même. Ceci s'observe aux différentes échelles. Celle des grands tracés et des espaces publics qui conçus ou organisés pour des raisons diverses (l'agriculture, la défense, l'embellissement) se sont finalement assez bien adaptés aux conditions nouvelles de la circulation automobile et de la vie moderne (…) Mais cette non fonctionnalisation de l'espace urbain ne se confond pas avec la « polyvalence » tant prônée dans les années 1970. la capacité d'un espace à accueillir successivement plusieurs usages ne se traduit pas par la disparition de ses qualités formelles. Contrairement à l'espace polyvalent dont la forme se dilue généralement dans l'incertitude de son statut, les espaces de la ville ont une forme précise qui les distingue des espaces voisins et qui leur confère une identité » (Philippe Panerai, *Analyse urbaine*, Marseille, éditions Parenthèse, 1999, p. 154).

Du dialogue, ou de la tension, qui s'instaurent entre les volumes bâtis et les espaces non bâtis, naît la scène de la vie urbaine, sur laquelle va pouvoir se dérouler le spectacle dont sont partie prenante tous les citadins[139]. Cette relation entre vide et plein est fondamentale pour faire naître un espace urbain qui ne soit pas un simple support technique pour les flux de déplacements, ou un simple espace décoratif, mais la scène de la vie urbaine.

A partir du moment où les bâtiments tournent le dos à l'espace non bâti de la rue pour se recentrer sur une organisation intérieure, ce dialogue entre espace bâti et espace non bâti disparaît et engendre la disparition corrélative de l'espace public. Les activités privées continuent à se dérouler à l'intérieur de des volumes bâtis, mais l'espace pour le déploiement d'une activité publique n'existe plus. Les « usagers » de cet espace ne fréquentent donc plus un espace public mais ne font que se déplacer, d'un point à un autre, en parcourant des cheminements piétonniers, des artères routières, ou des galeries couvertes, toutes sortes de supports techniques, censés faciliter de manière plus ou moins efficiente les déplacements et la circulation, mais qui en aucun cas ne peuvent prétendre au titre d'espace public et constituer le cadre partagé de différentes activité.

A partir du moment où l'espace public disparaît du fait de la non instauration d'un dialogue entre bâti et non bâti, la vie se passe ailleurs, dans les espaces privés, couverts. La scène publique a disparu et avec elle la possibilité concrète et matérielle d'une vie publique[140].

b. Un espace hyper-adapté mais peu adaptable

L'absence de dialogue morphologique avec les volumes bâtis engendre donc une atrophie de l'espace public assigné à une mono fonctionnalité qui lui fait perdre son statut spécifique de scène privilégiée de la vie urbaine.

Par ailleurs, la monofonctionnalité de l'espace urbain recèle un danger quant à sa capacité d'évolution. Cette hyper adaptation de l'espace non bâti pose des problèmes en termes d'évolutivité et de durabilité. Paradoxalement, un espace hyper

---

139 La terminologie employée pour désigner le statut du citadin à *Canary Wharf* est d'ailleurs révélatrice de cette atrophie de l'espace scénique urbain : il est souvent désigné comme le « spectateur » de cette urbanité. L'analogie entre le théâtre et la ville se prolonge dans la ville post-moderne mais du statut d'acteur, le citadin est devenu spectateur d'un spectacle dont il ne fait plus partie. Cette externalisation du citadin est en partie due à la disparition de cet espace scénique que constituait l'espace public et qui faisait de chaque citadin des acteurs, au registre plus ou moins limité, du spectacle urbain.

140 Christian de Portzamparc souligne comment dans la ville conçue en fonction de l'objet, le citadin se trouve toujours à côté de l'objet, donc forcément à l'extérieur.

adapté est peu adaptable[141]. En effet, que devient cet espace quand disparaît la fonction pour laquelle il a été conçu ? Que deviendront les axes routiers de Marsh Wall et Westferry Road si la circulation automobile n'est plus prépondérante ? Comment pourront être reconverties les rues piétonnes des ensembles de bureaux de l'Île aux Chiens, s'il n'y a plus de piétons ? Comment peut alors se renouveler un tissu dans lequel l'espace creux est principalement affecté à la voirie et à la circulation (quelle soit pédestre ou automobile)? Cette mono-fonctionnalité comporte la potentialité d'une crise d'usage et d'affectation quand la fonction est amenée à disparaître ou à se déplacer.

De même, on peut se demander ce que deviendront les espaces décoratifs de *Canary Wharf* lorsque les *buildings* pour lesquels ils ont été conçus auront disparu ou que l'on ne souhaitera plus avoir de tapis vert ou de place décorative à leur pied.

L'opération de *Canary Wharf* a concouru à réaliser des espaces hyper adaptés et très fonctionnels. Mais la polyvalence dans le temps et sur le plan des usages n'est pas aujourd'hui une modalité opératoire des « *public open spaces* » de *Canary Wharf*. La question qui se pose est de savoir s'ils sont adaptables et quelles sont leurs capacités d'évolution et de mutation ?

A court terme, l'hyper fonctionnalisation présente des avantages évidents[142] mais son danger se révèle sur le long terme : il réside dans sa faible capacité d'évolution. Le potentiel adaptatif d'un espace hyper-adapté est faible. Quand la fonction change, la forme n'est plus opératoire. Cette faible capacité d'adaptation est d'autant plus problématique pour les espaces publics dont la temporalité s'inscrit dans la longue durée. Comment pourront-ils offrir des solutions alternatives au tissu urbain en cas de mutations socio-économiques, s'ils ont perdu leur souplesse fonctionnelle en étant accaparé et réservé à un usage précis ? Les places de la ville historique ont pu successivement accueillir des marchés, des parkings, des terrasses de café ou être, ponctuellement, investies pour des manifestations ludiques, culturelles, politiques, parce qu'elles étaient un invariant morphologique et temporel et assigné à aucune fonction précise. La valeur d'un bâtiment, et encore moins d'un

---

141 Voir Jean Louis Gourdon, « De la voirie à la rue : pour « habiter le temps », *Urbanisme*, n° 292, janvier / février 1997.

142 Et encore Jean-Louis Gourdon à propos de la voirie s'interroge pour savoir si l'objectif pour laquelle elles ont été réalisées – à savoir le gain de temps – a finalement été vraiment atteint.

espace public, ne peut donc être mesurée à la seule réponse qu'ils apportent à une fonction donnée, à un moment donné[143].

L'espace public joue donc un rôle fondamental dans la durabilité de la ville, ou pour reprendre le terme anglais la *sustainability*. En tant qu'invariant morphologique, il permet à la ville de perdurer et de conserver une figure stable grâce à l'immuabilité de son tracé. En tant qu'élément d'une combinatoire morphologique, il est l'invariant temporel qui offre à la ville sa capacité de transformation en lui garantissant ses conditions de préservation. Grâce à l'espace public, la ville peut changer ses « habits architecturaux » sans être totalement métamorphosée.

Par ailleurs, cette relation combinatoire entre les espaces creux et pleins instaure l'espace public en scène de la vie urbaine et dépasse la simple affectation fonctionnelle de cet espace vide. Cette polyvalence d'usage, et ce statut plus général de scène urbaine, contiennent un potentiel adaptatif et une garantie d'évolutivité, que ne présente pas l'hyper adaptation d'un espace qui, au contraire, condamne à terme sa capacité d'adaptation.

Section C - La disjonction de la *commoditas* et de la *voluptas* ou l'esprit de la doctrine fonctionnaliste sans la lettre

Une autre caractéristique de l'urbanité de ce morceau de ville est la disjonction entre deux valeurs urbanistiques, que l'on peut qualifier à l'aide de la triade d'Alberti. Dans son traité sur « l'art d'édifier »[144], Alberti identifie trois éléments entrant dans le processus d'édification : la *necessitas*, la *commoditas* et la *voluptas*, ces trois éléments étant liés dans une relation hiérarchique. Pour notre propos, nous ne retiendrons que les deux derniers.

---

[143] « C'est d'ailleurs et depuis longtemps ce que les habitants avaient compris sans avoir besoin de le théoriser et accomplissaient tranquillement dans la pratique du tissu courant. Comment expliquer sinon la facilité avec laquelle les bureaux se sont installés dans des appartements, la rapidité avec laquelle des commerces se transforment et s'étendent, l'engouement pour les lofts… » (Philippe Panerai, *op.cit.*, p. 154).

[144] *De re aedificatoria*

1. La disjonction *commoditas / voluptas*

a. La triade d'Alberti

Dans le *De re aedificatoria*, son traité sur l'art d'édifier, Alberti reprend à son compte la distinction vitruvienne entre : *firmitas*, *utilitas*, *venustas*, qui sont les trois conditions que doit remplir toute construction. Il modifie les termes employés (*necessitas*, *commoditas*, *voluptas*) mais surtout fonde tout son traité sur cette triade, alors que chez Vitruve elle n'apparaît qu'incidemment[145].

Ces trois paramètres, la nécessité, la commodité et le plaisir esthétique, sont étroitement imbriqués : la nécessité et la commodité sont les conditions nécessaires, mais non suffisantes, à l'expérience de la *voluptas*, qui est :

> « Ce plaisir qu'engendre la beauté, et qui doit être la fin suprême de l'édification[146]. »

Cette triade, qui s'inscrit au cœur de l'acte d'édifier, se retrouve au cœur de la vie et de l'action des hommes. Cette concomitance entre les objectifs poursuivis par l'édification et ce triple besoin profondément humain, donne une valeur paradigmatique à l'acte d'édifier et à l'architecture.

> « Nous pratiquons certains arts par nécessité, nous en estimons d'autres pour leur utilité, les derniers enfin nous sont précieux pour le seul plaisir que procure leur étude (…) Si tu finissais par découvrir [des arts] qui non seulement te soient absolument indispensables mais qui réussissent en outre à joindre l'utilité au plaisir et à la dignité, tu ne devrais pas à mon avis exclure l'architecture de leur nombre ; car à bien y réfléchir, l'architecture est d'une parfaite commodité pour les usages publics et privés, d'un

---

[145] Voir l'introduction de Françoise Choay à la nouvelle traduction, p. 20. Cette triade structure le traité et détermine l'ordre des parties : dans la première partie (livres I, II, III) Alberti envisage l'édification du point de vue de la nécessité, c'est-à-dire étudie ses liens avec la nature et notamment les trois règnes minéral, végétal et animal. La deuxième partie (livres IV et V) est consacrée à la commodité, dont les modalités sont liées à la diversité des hommes. La troisième partie, la plus longue (livres VI, VII, VIII, IX), traite de la *voluptas*.

[146] *Ibid*

> très grand agrément pour le genre humain, et n'occupe pas le dernier rang de dignité parmi les principaux arts[147]. »

La *necessitas* est satisfaite lorsque la construction édifiée garantit l'homme contre les risques naturels et répond à ses besoins de base (Alberti se préoccupe notamment des problèmes de santé et de salubrité). Pour répondre aux besoins relevant de la *commoditas,* les hommes n'ont eu de cesse d'accomplir des prouesses techniques[148]. En effet, l'édification transforme la nature et invente constamment, en fonction de l'évolution des techniques, de nouveaux *artefacts* afin de répondre « *aux demandes que les humains sont conduits à formuler dans le double champ de leurs activités publiques et privées* »[149]. Enfin, Alberti place au niveau le plus élevé la *summa voluptas*[150], « *cette délectation procurée par la beauté [qui est] la fin ultime de l'édification* ». A cette occasion, Alberti fait du passage à la postérité la principale motivation de l'auteur de l'œuvre procurant cette *voluptas*[151]. Nous reviendrons sur ce point au chapitre 7.

Cette association de la *commoditas* et de la *voluptas* dans l'art d'édifier se retrouve chez de nombreux auteurs. Ainsi, dans son introduction à l'art de bâtir les villes, C. Sitte associe également ces deux dimensions et s'appuie pour ce faire sur Aristote :

> « C'est alors que l'on comprend mieux les mots d'Aristote, pour qui tous les principes de l'art de construire les villes se résument dans le fait qu'une cité doit offrir à ses habitants à la fois la sécurité et le

---

147 Alberti Prologue p. 47 de la traduction française. On voit bien ici que l'enjeu du traité d'Alberti ne se limite pas à de simples considérations techniques puisque par nature l'architecture infère sur la dimension humaine de l'homme et ses conditions d'existence au sens matériel mais aussi ontologique.

148 « Placé sous l'invocation tutélaire de Dédale, patron des architectes, le bilan albertien part de la captation des eaux sauvages et du percement des montagnes pour aboutir à l'érection des monuments commémoratifs, en passant par l'invention des machines de guerre, la création des routes et des villes, et en montrant comment l'acte d'édifier peut prévenir la désintégration des familles aussi bien que celle des cités ». (François Choay, *La Règle et le Modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, Seuil, 1996 [1980], p. 93.

149 *Ibid.*

150 F. Choay note que le plaisir est également désigné par le terme plus faible d'*amoenitas* (agrément).

151 « D'une part, une belle construction apporte la gloire à son auteur, non seulement en permettant de fixer la mémoire des générations futures, mais parce qu'elle appelle l'appréciation et le commentaire, cette louange (*laus*) dont le besoin est aussi profondément ancré dans l'âme du spectateur que la passion de construire dans celle du constructeur. D'autre part, plus grande sera la louange, plus rigoureuse la conformité de l'œuvre à ce que d'avance nous pouvons appeler le « principe d'économie » selon lequel rien ne doit pouvoir impunément lui être ajouté ou retranché» (François Choay, *La Règle et le Modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, Seuil, 1996 [1980], p. 94).

> bonheur[152]. Cet objectif n'est réalisable que si la construction des villes n'est pas simplement considérée comme une question de technique mais comme relevant de l'art, dans l'acception la plus précise et la plus noble de ce terme. Il en fut ainsi dans l'Antiquité, au Moyen-âge et pendant la Renaissance, partout où l'on cultivait les arts. C'est seulement dans notre siècle mathématicien que la construction et l'extension des villes sont devenues des questions presque exclusivement techniques. Aussi nous paraît-il important de rappeler une fois de plus qu'on ne résout ainsi qu'une face du problème, et que l'autre, celle de l'art, revêt une importance au moins égale[153] ».

Derrière ces binômes dont les termes peuvent varier (sécurité / bonheur, technique / art), on retrouve cette combinaison *commoditas / voluptas* au fondement de l'édification ou de la production urbaine.

Pour Alberti, ces deux qualités doivent nécessairement être associées et réunies au sein d'un bâtiment et la *voluptas* posée comme la fin ultime de l'opération d'édification (la *commoditas* n'étant qu'une condition nécessaire mais non suffisante à l'expérience de la *voluptas*).

b. Canary Wharf ou la disjonction commoditas / voluptas

A *Canary Wharf*, ces deux qualités sont présentes mais de manière dissociée. On trouve des espaces relevant de la *commoditas*, c'est-à-dire des lieux très fonctionnels. Les bureaux de ce quartier d'affaires, dotés de tous les équipements les plus modernes – notamment dans les secteurs des technologies de l'information – permettent aux sociétés d'être extrêmement bien reliées à d'autres centres d'affaires internationaux[154]. Les logements, neufs ou réhabilités, sont extrêmement confortables et présentent toutes les conditions du confort moderne, comme le rappelaient les 6 pommes alignées au pied de l'Hôtel Marriott qui déclinaient les différentes

---

[152] Selon D. Wieczorek, il s'agit sans doute d'une adaptation libre d'un passage de *La Politique* d'Aristote (livre VII, ch. II) : « C'est pourquoi il est bon de combiner ces deux façons de construire (irrégulière et régulière), et d'éviter de tracer au cordeau la cité toute entière, mais seulement certains secteurs et certains quartiers : ainsi sécurité et élégance seront harmonieusement mêlés ».

[153] Camillo Sitte, *L'art de bâtir les villes*, Paris, Seuil, 1996, p. 2.

[154] Cette prestation constituait un des arguments pour inciter les différentes compagnies à quitter leurs bureaux de la *City* où les plafonds et les planchers ne permettaient pas le passage de ces câbles nécessaires à la circulation de ces informations et de ces flux invisibles.

prestations offertes par ce *building*. Enfin, le centre commercial et la galerie marchande permettent, dans des conditions optimales de temps et d'effort, de faire des achats et se procurer différents produits marchands ou non marchands.

Par ailleurs, les aménageurs en charge de l'opération ont, volontairement, réalisé des espaces qui, à défaut de correspondre exactement à ce qu'Alberti désignait comme la *voluptas*, se veulent esthétiques[155]. On a vu au chapitre 3 comment les places, les avenues ou les promenades en bord de bassins ont fait l'objet d'un aménagement extrêmement soigné, qui recourt à tous les éléments de décoration urbaine pouvant contribuer à créer un cadre agréable : fontaine, sculptures, luminaires, plantations. Les matériaux utilisés sont de grande qualité et veulent concourir à créer un environnement esthétique.

Toutefois, la spécificité de l'aménagement de *Canary Wharf* est que ces deux qualités – fonctionnalité et esthétisme – ne sont pas combinées. On a d'un côté des bâtiments fonctionnels qui privilégient l'efficience et de l'autre, des espaces dont le rôle est exclusivement décoratif. La scission introduite dans la combinaison *commoditas / voluptas* peut se lire à différentes échelles sur le site de *Canary Wharf*.

Le double réseau de circulation : escalier contre escalator

Tout d'abord, cette disjonction *commoditas / voluptas* se manifeste dans le double réseau de circulation qui innerve *Canary Wharf*. On a vu au chapitre 3 comment les rues et les avenues constituaient un réseau de circulation factice puisque, concrètement, elles n'étaient empruntées par la circulation automobile que pour accéder aux parkings souterrains. De même, les promenades en bord de bassins ne sont pas fréquentées par des promeneurs qui viendraient profiter du bord de l'eau. Le point de vue sur l'eau n'est qu'un décor réservé aux personnes fréquentant les étages élevés des gratte-ciels. Enfin, l'usage qui est fait des places est relativement limité et se réduit en général à des flux de passage, polarisés par la galerie marchande. La conclusion du chapitre 3 avait permis de voir que « *la vraie vie est ailleurs* » : dans les

[155] La *voluptas* ne se réduit pas à un simple critère esthétique, et son existence ne peut être dissociée de celle de la *commoditas* qui, on l'a vu, constitue une condition nécessaire mais non suffisante. Son acception est plus large et cette notion désigne ce charme impalpable, difficile à saisir et à décrire qui est souvent au cœur du plaisir que les promeneurs de passage ou les habitants d'un quartier prennent à être ou à vivre en ville. On pourrait englober ce plaisir procuré par la beauté urbaine architecturale qu'Alberti désigne comme la *voluptas* par le terme générique d'urbanité.

entrailles souterraines du centre commercial qui recrée, sous le niveau de la rue, un autre réseau de circulation, beaucoup plus fréquenté et animé.

Les espaces extérieurs sont donc, en règle générale, peu animés et fréquentés tandis qu'au même moment (notamment à l'heure de la pause déjeuner) la galerie marchande est une ruche bourdonnante où, si tôt que l'on est sur cet axe, l'affluence est telle qu'il est difficile de marcher à son rythme ou de s'arrêter. Il faut caler sa déambulation sur le rythme du courant dominant sous peine d'être un élément perturbateur de ce grand flux.

On a donc d'un côté, des espaces, dits publics dans la nomenclature officielle, soigneusement aménagés mais peu fréquentés, qui sont de simples décors extérieurs, tandis qu'en dessous de ce premier niveau de circulation, le centre commercial recrée un réseau de circulation, fermé et privé, à orientation purement commerciale, et très fréquenté.

L'organisation de *Canary Wharf* repose donc sur une séparation entre espaces décoratifs et espaces fonctionnels. Deux systèmes sont juxtaposés qui, chacun séparément, cherche à appliquer l'une des deux notions d'Alberti. L'un (les « *public open spaces* ») a pour finalité explicite de créer un environnement urbain agréable, susceptible d'engendrer un plaisir esthétique. L'autre (le réseau privé et couvert du centre commercial) est un lieu commode et pratique (pour faire des achats) mais n'a pas vocation à embellir les lieux ou à faire ressentir « ce plaisir qu'engendre la beauté ». Certains lieux ont pour finalité d'être beaux et esthétiques, d'autres d'être pratiques et fonctionnels. La *commoditas* et la *voluptas* d'Alberti ne sont pas associées au sein d'un même ensemble urbanistique ou architectural, mais assignées comme une monifonctionnalité à des lieux distincts.

Cette disjonction modifie la nature même de l'une et de l'autre de ces deux dimensions, qui dans leur relation combinatoire entretiennent une relation qui serait davantage de l'ordre de la trajection[156] que de l'addition. La *commoditas* est une condition nécessaire à l'existence de la *voluptas* (un bâtiment qui ne tient pas debout ne peut pas faire naître un plaisir esthétique). Sans elle, l'expérience de la *voluptas* n'est pas possible et se réduit à la production d'un décor esthétisant que l'on jugera comme tel.

---

[156] Voir Augustin Berque. *Ecoumène*

La double logique verticale / horizontale

On retrouve cette disjonction *commoditas / voluptas* dans la juxtaposition de la double logique verticale / horizontale décrite au chapitre 3. L'emprunt du modèle architectural nord-américain a pour but de réaliser des immeubles de bureaux fonctionnels et de construire le plus de nombre de mètres carrés possibles. A *Canary Wharf*, l'emprunt à l'architecture de gratte-ciels cherche avant tout à répondre à des besoins relevant de la *commoditas*. L'importation tronquée du modèle new-yorkais et la prépondérance de la logique de l'objet montrent qu'en ce qui concerne la production des volumes bâtis, les aménageurs n'ont raisonné qu'en termes fonctionnel et cherché à répondre à des besoins matériels, sans inscrire « le plaisir de la beauté » comme la fin ultime de cette tâche d'édification.

A *contrario*, l'emprunt au modèle haussmannien se limite à un mimétisme des codes formels. Les « *public open spaces* » ne sont que des espaces esthétiques et décoratifs qui ne se sont vus attribuer aucun rôle dans la morphologie et la géographie des lieux. Dans la logique de leur conception, ils sont là uniquement pour constituer un décor agréable et procurer un plaisir esthétique.

2. Le prolongement inversé de la fracture introduite par le mouvement moderne : l'esprit du fonctionnalisme sans la lettre

Cette disjonction introduite entre la *commoditas* et la *voluptas* par l'esthétique post-moderne ne fait au final que prolonger, en l'inversant, la fracture fonctionnaliste. C'est désormais l'aspect esthétique qui prime par rapport à la fonctionnalité, le signe par rapport à la fonction, mais la dissociation de ces deux dimensions reste au cœur de cette nouvelle manière de penser la ville. La disjonction de la *commoditas* et de la *voluptas* sont au cœur de la pensée et de la logique de production de la ville moderne et post-moderne et a des conséquences similaires, sur leur urbanité.

a. L'esprit du mouvement moderne sans la lettre

Le mouvement moderne avait mis, au cœur de sa doctrine urbanistique, des principes fonctionnalistes – comme l'indique l'épithète éponyme de cette doctrine. L'objectif était d'améliorer les conditions de vie, de déplacement et de travail en milieu urbain. Les choix opérés en matière de logements, de transport ou

d'organisation des zones de travail se faisaient donc selon des critères purement pragmatiques et fonctionnalistes. Clairement, la *commoditas* primait sur la *voluptas.*

Bien que construit dans une logique d'opposition au mouvement moderne, le courant post-moderne prolonge, en l'inversant, l'esprit de la doctrine fonctionnaliste. Ce n'est plus la fonction qui prime mais la référence esthétique. Le règne de la *commoditas* est fini, vive la *voluptas* ! Les signes symboliques sont fortement valorisés par ce nouveau courant architectural qui cherche à réintroduire de « l'authentique », gommé à ses yeux par l'uniformité architecturale du mouvement moderne. Les héritages locaux sont mis en valeur – parfois jusqu'à la caricature – et le passé devient

> « Un répertoire de formes disponibles qui peuvent être conjointes ou hybridées à volonté ; création et réhabilitation se font de plus en plus interchangeables.[157] »

Une esthétique du collage généralisé, de la citation réinvestie ou détournée, du jeu avec les références et les repères se développe. La ville devient ponctuée de bâtiments faisant « *référence à* ». Cette valorisation du signe plus que du sens fait qu'on reste parfois assez embarrassé pour « *faire parler* » cette référence au-delà d'elle même, puisqu'elle est coupée de son contexte historique et géographique. L'œuvre architecturale se réduit alors à un système de signes mais sans lien avec le *topos* dans lequel elle s'inscrit.

Bien que forgé en réaction au mouvement qui l'a précédé, le courant post-moderne reproduit au final la même logique dans le processus de production urbaine. La Charte d'Athènes est vouée aux gémonies mais la logique qui consiste à penser séparément les aspects esthétiques et les aspects fonctionnels d'un lieu perdure. Les mouvements moderne et post-moderne reposent sur des bases antithétiques et mettent en avant des principes diamétralement opposés, mais au final leur mode de penser la ville relève de la même démarche : la ville n'est plus pensée comme une combinatoire de la *voluptas* et de la *commoditas* albertienne. Elle est alternativement, et séparément, pensée et réalisée, en appliquant de l'une ou l'autre de ces deux dimensions.

---

[157] *Dictionnaire de philosophie Larousse*

Ainsi, l'esprit de la doctrine fonctionnaliste perdure sans la lettre. Malgré le discrédit qui a touché cette pensée, la logique à l'œuvre dans la fabrication de la ville post-moderne s'apparente à celle ayant présidé à la production de la ville moderne. Seul l'habillage a changé[158].

b. Des dysfonctionnements plus ou moins patents mais un même échec : une urbanité désenchantée

Des dysfonctionnements différents

La ville issue de l'application des théories du mouvement moderne connaît aujourd'hui un certain nombre de dysfonctionnements ainsi que des problèmes d'évolution et de reconversion[159].

Le mouvement moderne s'est révélé incapable de produire des espaces urbains dont les qualités dépassent le seul aspect fonctionnel et, à force d'être utilitaire, a fini par vider la ville de son charme. Si dans sa version réussie, la ville moderne a assuré aux hommes un niveau de *commoditas* satisfaisant, et a même parfois présenté une amélioration par rapport aux conditions de vie antérieures, ce confort moderne, qui constituait la fin ultime du processus de fabrication de la ville, a par là même, contribué au « *désenchantement* » du monde moderne[160]. La *voluptas*, qui n'était plus pensée comme la fin ultime de l'édification, n'est pas une expérience possible

---

[158] Pour Philippe Panerai notamment, la juxtaposition de villages périurbains, accrochés aux axes routiers et autoroutiers n'est qu'un avatar de l'unité d'habitation, une variante dans la forme mais une application de l'esprit. C'est toujours la monofonctionnalité qui domine et « le fractionnement de la société en petits groupes sous prétexte d'échelle humaine et un contrôle voire un autocontrôle qui se présente comme convivialité. La ville continue à faire peur » (Philippe Panerai, *Analyse urbaine*, Marseille, éditions Parenthèse, 1999, p. 156).

[159] La crise des grands ensembles en est l'exemple le plus patent. Pour y pallier des solutions alternatives sont mises en place – notamment par le biais de la résidentialisation qui pousse à l'appropriation de certains espaces par les habitants - mais bien souvent la seule solution trouvée pour adapter les grands ensembles et les faire évoluer consiste à les détruire.

[160] Expression de Max Weber, utilisé par A. Berque pour évoquer la révolution onto-géographique instaurée par la révolution copernicienne : « L'arrêt sur objet moderne, cette dépoétisation du monde, n'est autre que le processus que Max Weber appela *Entzauberung* (démagification, désenvoûtement, désenchantement) et Heidegger *Entweltlichung* (démondanisation, démondisation). Globalement ces phénomènes ont été entraînés par (…) le passage « du monde clos à l'univers infini ». c'est en effet par suite de la révolution copernicienne que l'univers tendit alors à évincer le mondain, l'espace à se substituer à la contrée, tout en déconcrétisant le lieu ; tout cela découlant fort logiquement du fait que l'infinité de l'espace de la nouvelle cosmologie supprimait radicalement et le foyer, et l'horizon, tel est l'espace moderne. » Augustin Berque, *Ecoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Belin, 2000, p 70

dans cette ville, les conditions de son déploiement n'étant pas réunies. M. Ragon dans son *Historie de l'architecture et de l'urbanisme moderne*, montre comment le fonctionnalisme a abouti à une caricature de ville, à laquelle il manque un paramètre informel, plus difficile à évaluer et qui ne se mesure pas avec une grille d'équipements ou de services[161].

La ville post-moderne a vu naître un certain nombre de dysfonctionnements, peut-être moins patents au premier abord, mais qui remettent en cause le statut du citadin et son mode d'habiter la ville.

L'architecture post-moderne a pris le contre-pied de ce courant et choisi des privilégier l'aspect esthétique en puisant dans le répertoire des signes du passé. Mais ceux-ci, déconnectés de leur finalité et de leur usage historique, deviennent souvent un ensemble de signes dépourvus de sens[162]. Selon d'autres modalités, la ville post-moderne a ainsi également abouti à une caricature de ville, pastichant ses formes et reproduisant, de manière mimétique et formelle, certains de ses codes mais n'en créant pas l' « *esprit civilisationnel* » selon l'expression de G. Simmel. Les dysfonctionnements de la ville post-modernes sont peut-être moins patents au premier abord mais modifient en profondeur les rapports du citadin à son milieu urbain, comme on le verra dans les chapitres 7 et 8.

Ainsi, la ville née du mouvement moderne et la ville post-moderne, née en réaction, sont renvoyées dos-à-dos : dans chacun de ces deux modes de production

---

161 « Pour avoir tout sacrifié à l'utile, à l'argent, à l'hygiénique, nos urbanistes et nos architectes en sont arrivés à créer des caricatures de villes (…) De fonctionnalisme en fonctionnalisme, de dépouillement en dépouillement, d'économie en économie, on en est arrivé à oublier l'un des aspects du pré urbanisme industriel qui s'appelait « l'art urbain ». On tend à le redécouvrir aujourd'hui sous le nom « d'environnement ». » « L'urbanisme moderne a donné au peuple l'hygiène. Mais on ne vit pas seulement d'eau chaude. Le fonctionnalisme a eu le mérite de vouloir donner aux hommes le nécessaire. Mais il a oublié que les hommes ont aussi besoin du superflu » (M. Ragon, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes*, tome 1 *Idéologies et pionniers 1800-1910*, Paris, Seuil, 1986, p. 16-17.

162 « (…) la ville moderne a vu le fonctionnalisme l'instrumentaliser. La ville postmoderne, par contre, est (...) désinvestie, potentiellement déterritorialisée, déhistoricisée ou défonctionnalisée. Plus encore, dans un scénario lugubre, n'a-t-elle comme horizon spatial que la grande surface périphérique qui satellise, par un nœud autoroutier, les anciens établissements humains et le flux d'équivalences imagières du petit écran ? Plus encore, l'objet de l'hypermarché et le jeu télévisé de l'animateur ne promeuvent pas seulement l'équivalence généralisée de l'objet consommable ; ils testent par leur code-mode d'emploi nos capacités à performer des actes hypertechniques et neutres de tout choix éthique et symbolique. Cette anti-ville que la philosophie contemporaine discerne comme tendance lourde, creuse telle une taupe. Ce n'est plus la plage que risque de découvrir l'émeutier sous le pavé, mais un abonnement à un périodique exposant le fonctionnement des kits. Le scénario postmoderne pour la ville à jeter après emploi renvoie à des formes d'accumulation qui, pour le concept du moins, n'ont plus besoin de l'espace-temps urbain. Il appartient alors au mouvement social de proposer un autre avenir et de préférer la permanence organisée mais diverse de la ville au gadget déterritorialisé. » (Pierre Ansay, René Schoonbrodt, éd, *Penser la ville*, Bruxelles, AAM éditions, 1989, p. 67-68).

urbain, la scission est complète entre la *commoditas* et la *voluptas*. Chacune de ces deux villes est pensée exclusivement à partir de l'une ou l'autre de ces deux catégories, mais jamais en les combinant.

L'échec de l'objectif poursuivi

Paradoxalement, chacune de ces deux villes a échoué dans l'objectif qu'elle s'assignait.

Le mouvement moderne voulait faire une ville plus agréable et plus saine pour les habitants en leur offrant des logements ensoleillés et aérés : la crise des grands ensembles constitue un échec lourd ; il voulait créer une ville hyper fonctionnelle et améliorer la circulation : les problèmes de congestion des grandes métropoles soulignent aujourd'hui l'aporie de la méthode fonctionnaliste, sur le plan des déplacements[163].

Inversement le courant post-moderne voulait retrouver l'authenticité des lieux en faisant référence à des styles plus variés et plus ancrés dans une territorialité, il a engendré une profusion de signes qui ne font plus sens et qui juxtaposent des références, vidées de tout contenu, dans un paysage urbain de plus en plus distendu. La ville moderne se voulait hyper fonctionnelle, elle a engendré des problèmes de commodités techniques ; la ville post-moderne se voulait authentique, les critiques qu'on lui fait portent sur son artifice esthétique.

Le même échec : une urbanité désenchantée

Le point commun de ces deux modes de penser la ville apparaît dans leurs limites. Elle peut être résumée par la critique, faite à l'esthétique post-moderne, mais que l'on peut étendre au mouvement moderne. Le postmodernisme

> « ne crée pas un monde, il maquille le monde de la modernité[164]. »

---

[163] Jean Louis Gourdon pose la question de savoir si les objectifs d'amélioration de la circulation et de gain de temps qui étaient ceux du modèle de la voirie, qui devait pallier les inconvénients du modèle de la rue sont réellement atteints. En effet, compte-tenu des effets induits par cette séparation du mouvement et de l'établissement et de cette spécialisation fonctionnelle, la question se pose de savoir si ce modèle « loin d'atteindre ces objectifs, ne conduirait (…) pas finalement à la production d'un espace lent, hyperspécialisé, et donc difficilement recyclable ? » (Jean Louis Gourdon, « De la voirie à la rue : pour « habiter le temps », *Urbanisme*, n° 292, janvier / février 1997, p. 20).

[164] Château D., *L'Héritage de l'art. Imitation, tradition et modernité*, Paris, L'Harmattan, 1998, p. 423.

L'esthétique post-moderne, comme le mouvement moderne, a échoué dans son incapacité à produire un monde que l'homme puisse investir d'un sens qui lui est propre, c'est-à-dire qui soit proprement humain et habitable par l'homme

Dans une ville fonctionnelle, comme le sont par exemple les quartiers d'affaires ou les zones commerciales en périphérie des grandes agglomérations, les déplacements, les actes de consommation sont aisés et faciles, les pratiques qu'ils ne manquent pas d'engendrer leur donnent une crédibilité et une légitimité utilitaires : ils sont utilisés et intégrés dans la géographie quotidienne des citadins. Mais, ces quartiers sont dépourvus de ce que l'on peut appeler « l'âme » ou « le génie du lieu ». Ce ne sont pas des espaces où l'on se rendra en dehors de l'accomplissement de ces actions orientées vers un but précis et dont la fin est extérieure à elles-mêmes. La déficience d'urbanité de ces quartiers est soulignée dès que leur fonctionnalité tend à diminuer : aucune alternative ne vient prendre le relais de la fonction en crise à laquelle ils ont été assignés.

Inversement dans une ville qui pose comme principe liminaire et exclusif l'aspect symbolique ou esthétique, l'aporie de cette disjonction se révèle aussi. On vient voir et admirer, comme dans un musée, certains éléments esthétiques ou patrimoniaux de valeur. Le déficit d'urbanité est peut-être moins palpable mais l'absence de vitalité urbaine se lit dans la fragmentation temporelle et fonctionnelle des pratiques de ces espaces muséifiés. Ces morceaux de ville sont dépourvus d'une polyvalence spatiale, fonctionnelle et temporelle.

La disjonction de la *commoditas* et de la *voluptas* à *Canary Wharf* en fait un espace pratique, fonctionnel (les résultats de l'enquête et la réussite de *Canary Wharf* en tant que centre d'affaires le montrent), et qui possède une certaine esthétique (celle de l'architecture post-moderne et des immeubles de verre) mais cette disjonction a empêché d'engendrer ce que l'on pourrait appeler «*le génie du lieu* ». Cette absence de charme urbain, qui résulte du découplage de ces deux dimensions, se traduit dans les réponses de l'enquête : à la question : « *si vous deviez faire visiter Londres à un ami de passage, l'emmèneriez vous à Canary Wharf* ? » : la réponse est presque systématiquement non. Les rares cas où elle affirmative, cela est étroitement corrélé

au fait que c'est le lieu de travail de la personne interrogée[165] (on vient à *Canary Wharf* pour montrer son bureau comme on montre son école ou sa maison mais pas parce que c'est un endroit agréable à fréquenter)

c. L'épiphanie du sens

La combinaison de deux éléments est toujours bien plus qu'une simple addition. L'opération combinatoire (par exemple celle qui associe la *commoditas* et la *voluptas*) permet de faire advenir une troisième dimension, une troisième réalité qui transcende et dépasse les deux autres, et qui ne peut advenir si chacune de ces deux dimensions est reproduite séparément ou même si elles sont juxtaposées mais sans être combinées. Pour illustrer cette idée, on peut reprendre la métaphore du pont qu'utilise Heidegger pour faire comprendre comment un lieu s'instaure et devient un espace susceptible de posséder un sens proprement humain.

> « Le lieu n'existe pas avant le pont. Sans doute, avant que le pont soit là, y a-t-il le long du fleuve beaucoup d'endroits qui peuvent être occupés par une chose ou une autre. Finalement, l'un d'entre eux devient un lieu et cela grâce au pont. Ainsi ce n'est pas le pont qui d'abord prend place en un lieu pour s'y tenir, mais c'est seulement à partir du pont lui-même que naît le lieu[166]. »

Ainsi les berges ou le pont ne constituent pas des lieux en soi. Dissociés, ils n'ont pas de sens et ne permettent pas le déploiement d'un rapport onto-géographique de l'homme à l'étendue terrestre. En revanche, s'ils sont associés, de cette association naîtra un lieu susceptible d'être investi d'un sens par l'homme et d'être habité par l'être humain.

L'épiphanie d'une troisième dimension, instituée par la combinaison de la *voluptas* et de la *commoditas*, est suggérée dans le titre même de l'ouvrage d'Alberti. Dans son introduction à la traduction française, Françoise Choay revient sur le choix

---

[165] Les réponses sont en général positives (plus des 2/3) mais comportent souvent une clause restrictive: « *Yes, but only because I work here* », « *Yes, to show my office* », « *It depends on the person, probably not from a tourist angle if they are only here for the week-end as there is more interesting things to see in the city center but if they were staying for a while, then yes* ».

[166] Martin Heidegger, *Essais et conférences*, Paris, Gallimard, 1958, p. 183. Cité par A. Berque, *Ecoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Belin, p. 77.

du terme utilisé par Alberti[167]. Les traductions précédentes ont présenté ce traité comme un traité technique concernant l'édification, à l'instar des *Dix livres d'architecture* de Vitruve. Or, contrairement à ceux-ci, l'objectif du traité est de cerner, à travers l'étude de principes techniques et artistiques, les conditions d'édification d'un milieu humain. Elles ont ainsi oblitéré la dimension que l'on pourrait qualifier d'ontologique du traité d'Alberti[168]. En effet, de la combinaison de la triade albertienne doit naître le lieu propre à l'épanouissement de l'homme en tant qu'homme.

> « Ce traité technique est bien aussi une méditation sur le sens qui fonde le déploiement transformateur des humains dans le monde naturel. »

En d'autres termes, on peut considérer que le traité d'architecture d'Alberti porte sur les modalités de déploiement de l'écoumène, c'est-à-dire pour reprendre les termes d'A. Berque sur le « *rapport onto-géographique de l'humanité à l'étendue terrestre* »[169].

La combinaison de la *commoditas* et de la *voluptas* est constitutive de l'urbanité de la ville. C'est de cette association que naîtra un paramètre informel, inqualifiable, et difficilement saisissable que l'on peut appeler « *l'esprit de la ville* » ou « *le génie du lieu* »[170]. C'est cette combinaison qui donnera un sens au lieu qui ne se bornera pas à être un espace technique et esthétique.

---

[167] « Non pas *De architectura*, avec Vitruve (…). Ni davantage *De aedificatione*. Ce n'est pas par hasard qu'Alberti, fin latiniste, a choisi l'insolite adjectif *aedificatorius*, non attesté dans le latin classique. La traduction la plus fidèle est, en fait, *Sur la question de l'édifier* ».

[168] Hormis celle de Quatremère de Quincy dans sa *Vie d'Alberti* qui évoque cet ouvrage et le traduit par *Théorie de l'art de bien bâtir*. Pour Françoise Choay, la traduction de Jean Martine est une fausse exception puisqu'il traduit de la même manière le livre de Vitruve et celui d'Alberti sous le titre : *L'architecture et l'art de bien bastir* (Françoise Choay, introduction à la traduction d'Alberti, p. 20).

[169] Augustin Berque, *Ecoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Belin, 2000.

[170] La littérature est peut-être le *médium* qui rend le mieux compte de ce plaisir fugitif et évanescent procuré par certains lieux sans que l'on sache le décrire et encore moins l'expliquer. A ce sujet : Deleuze et ses 3 catégories pourrait rendre compte de la fréquence des occurrences d'Italo Calvino ou Georges Pérec chez les urbanistes et les géographes. Différents extraits de leurs œuvres (en général *Les villes invisibles* et *Espèces d'espaces*) sont en effet très fréquemment mis en exergue de thèse, d'ouvrages ou accolés sur les portes des bureaux des architectes et des urbanistes. Ces phrases qui flottent dans un entre-deux précédent le discours scientifique et technique et dont on ne saisit pas toujours l'enjeu de la présence semblent souvent receler en quelques mots ou en quelques lignes les clés du mystère que les longues et sérieuses pages qui suivent s'efforceront de percer. Cette impression de condensé éclairant que l'on ressent parfois à la lecture de ces citations peut s'expliquer en ayant recours aux 3 catégories définies par G. Deleuze. Il distingue 3 modes dans notre relation au monde : les *affects* (qui sont des émotions à l'état brut), les *percepts* (qui sont une prise de conscience, peut-être intuitive, mais plus élaborée des grands schèmes structurants notre relation au monde) et enfin les *concepts* qui décryptent

Un lieu qui a été conçu dans une logique qui associe la *commoditas* et la *voluptas*, et qui pose celle-ci comme la fin ultime de l'édification ou de la production urbaine, n'est au final ni esthétique, ni utile. Il a acquis – grâce à l'embrayage entre ces deux composantes – une dimension d'un autre ordre, qui lui confère un sens. Ce dépassement est la condition nécessaire à l'avènement d'un lieu avec lequel l'homme puisse entretenir des rapports ontologiques, c'est-à-dire relevant de sa propre humanité[171]. Dans ces lieux, nés de la combinaison de la *commoditas* et de la *voluptas*, les questions – aporétiques pour comprendre la ville – de : « *à quoi ça sert ?* » ou « *c'est beau / c'est laid ?* » ne sont plus pertinentes et ne se posent pas.

Pour acquérir un sens universel (c'est-à-dire parlant pour tous) un lieu doit résulter de cet embrayage ou de cette trajection, pour reprendre les termes d'Augustin Berque, entre une intentionnalité technique, utilitaire et un projet esthétique. Cette combinaison entre le technique et l'esthétique permet au bâtiment

---

et décortiquent de manière claire et consciente cette relation. Pour lui, la littérature fournirait des émotions qui serait de l'ordre du *percept* : en un raccourci fulgurant elle donnerait à voir et à comprendre des fonctionnements, ressentis à l'état brut et explicables plus conceptuellement. Il me semble que notre rapport à la ville se joue dans ses trois catégories. Pour les citadins (sans doute pour ceux nés ou grandis en milieu urbain dense) notre connaissance de la ville est intuitive et peut-être inconsciente : on sait s'y déplacer, s'y repérer, on en apprécie les charmes et les mystères malgré des désagréments patents (et souvent insupportables pour qui n'a pas cette culture de milieu urbain dense). Toutefois, le citadin est souvent bien en peine de décrire et d'expliquer ce qu'il apprécie et les ressorts du charme urbain (les enquêtes publiques souvent réalisées pour collecter l'avis des habitants d'un quartier sur tel projet ou sur les améliorations à apporter à leur cadre urbain sont souvent au pire un cahier de doléances, au mieux un recueil de prescriptions détaillées et concrètes sur la couleur des revêtements ou l'emplacement des poubelles – toute chose importante mais qui appliquée directement et à la lettre ne sauront pas recréer ces aménités urbaines et ce charme apprécié ici ou ailleurs. Dès lors, la lecture d'une citation d'I. Calvino ou de G. Pérec semblent parfois receler ce mystère et faire sourdre ce charme que l'on ne parvient pas à analyser pour mieux le reconstituer. Elles semblent être un précipité de la quintessence urbaine, et voilà pourquoi elles nous plaisent et nous parlent tant – surtout aux urbanistes et aux géographes dont le dur labeur sera de démonter le mécano pour mieux l'assembler sans se tromper sur la nature et la fonction de chacune des pièces et les modalités de leur assemblage.

[171] Ce dépassement de l'utile et de l'esthétique, qui concourt à engendrer une dimension d'un autre ordre, est illustré par la réflexion de Guillaume Apollinaire sur l'architecture (on retrouve là le medium de la littérature pour exprimer l'indicible de l'urbanité). «On peut parfaitement concevoir une architecture aussi désintéressée que la musique, art auquel elle ressemble le plus. Tour de Babel, colosse de Rhodes, statue de Memnon, Sphinx, pyramides, mausolées, labyrinthes, blocs sculptés du Mexique, obélisques, menhirs, etc., colonnes triomphales ou commémoratives, arcs de triomphe, tour Eiffel, le monde entier est couvert de monuments inutiles ou tout au moins de propositions supérieures au but que l'on voulait atteindre. En effet, le Mausolée, les pyramides sont trop grands pour des tombeaux, et ils sont, par conséquent, inutiles, puisqu'on ne peut guère suivre jusqu'au sommet le détail des scènes historiques qui y sont figurées. Y-a-t-il rien de plus inutile qu'un arc de triomphe ? Et l'utilité de la tour Eiffel est née après sa construction désintéressée… Cependant on a perdu le sens architectural au point que l'inutilité d'un monument apparaît comme une chose insolite et presque une monstruosité. » G. Apollinaire, *Les peintres cubistes*, Paris, 1913, cité par M. Ragon, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes*, tome 1, *Idéologies et pionniers, 1800-1910*, Paris, 1991 [1986], p. 16.

ou au lieu de dépasser ces deux dimensions et d'acquérir un sens propre, permettant le développement du lien écouménal entre l'homme et la ville. Cet embrayage conceptuel initial est la condition qui garantit l'appropriation d'un lieu par ses contemporains.

En outre, cette spirale trajective est aussi la condition requise pour créer un lieu dont le sens soit appropriable et réinvesti par les générations futures. Elle conditionne le passage du lieu à la postérité et sa capacité à être approprié par les générations futures, qui pourront l'investir d'une autre utilité ou retravailler son esthétique

Cette disjonction entre l'utile et l'esthétique, entre le technique et le symbolique est responsable de la production de lieux dépourvus de sens. La scission instaurée entre *commoditas / voluptas* dans la logique de production moderne et post-moderne de la ville serait donc responsable du désenchantement du monde moderne et post-moderne et de leur incapacité à créer des lieux que le citadin puisse investir d'un sens proprement humain.

La trajection entre la *commoditas* et la *voluptas* nous paraît être la condition requise pour permettre l'épiphanie du sens d'un lieu. Elle lui permet d'acquérir sa signification profonde en dépassant le seul aspect technique ou le seul aspect esthétique : ce ne sera pas un lieu seulement commode ou seulement esthétique, mais un lieu habitable par l'homme L'utilitaire ne peut pas être le seul mode opératoire de la ville : la ville est plus qu'une grande galerie marchande ; mais le beau ne constitue pas non plus un paramètre pertinent pour évaluer, à lui seul, l'urbanité d'un lieu : la ville est plus qu'une galerie d'art. Au final, la valeur et le sens d'un lieu reposent sur ses conditions d'habitabilité.

3. « *La modernité ne fut que cartographe*[172] », la post-modernité aussi

a. Le lieu considéré exclusivement comme un topos

L'échec commun de ces deux courants, moderne et post-moderne, réside dans leur incapacité à créer un monde, c'est-à-dire à instaurer un lieu qui ne soit pas

[172] Augustin Berque, *Ecoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Belin, 2000, p. 30.

seulement un « *lieu cartographiable* », ou encore un *topos*, mais aussi un « *lieu existentiel* », ce qu'A. Berque appelle une *chôra*[173].

Cette production d'une urbanité désenchantée vient de ce que la ville moderne, comme la ville post-moderne, ont conçu et envisagé le lieu comme un *topos*, c'est-à-dire un réceptacle, une enveloppe pouvant recevoir de manière indifférente et indifférenciée, la production d'objets du mouvement moderne ou celle de signes du courant post-moderne. Ces deux courants n'ont pas considéré le lieu comme une *chôra*, c'est-à-dire comme le lieu de la *genesis*, de l'être en devenir, un lieu qui, en tant qu'empreinte et matrice, permet l'avènement des êtres[174]. La *chôra* est « le milieu où se produit le devenir[175] »,

> « L'ouverture par laquelle adviennent à l'existence les êtres qui vont constituer le monde[176]. »

La *chôra* est la face existentielle du lieu,

> « Un lieu qui participe de ce qui s'y trouve ; et c'est un lieu dynamique, à partir de quoi il advient quelque chose de différent, non pas un lieu qui enferme la chose dans l'identité de son être ».

Or, comme le souligne Augustin Berque,

> « Dans la réalité de l'écoumène (...) tout lieu tient à la fois des deux[177] ».

Un lieu est essentiellement un *topos*, un cadre physique où les choses sont localisées, et en même temps une *chôra*, c'est-à-dire une matrice qui permet à la *genesis*

---

173 Je reprends ici la distinction *topos* / *chôra* qu'Augustin Berque établit à partir de l'analyse du *Timée* de Platon. Augustin Berque définit la *chôra* comme « un lieu au sein duquel et à partir de quoi il y a de l'être, même et surtout relatif (…) le lien entre la *chôra* et ce dont elle est empreinte et matrice témoigne d'une prégnance ontologique sans commune mesure avec une simple localisation. Il y va de l'existence des choses, dans ce lien. Au contraire, pour dire seulement où elles se trouvent – puisqu'il faut bien qu'elles se trouvent quelque part – le *Timée* parle de *topos* » (Augustin Berque, *op.cit.*, p. 23).
174 « La notion de *chôra* implique exactement le contraire, c'est-à-dire une architecture engagée dans son lieu, et qui par cela même déploie un milieu humain » (Augustin Berque, *op.cit.*, p. 25).
175 *Ibid.*, p. 25.
176 *Ibid.*, p. 23.
177 *Ibid.*, p. 30.

d'advenir, à l'être en devenir de se réaliser, influant par là même sur la nature du lieu qui en portera l'empreinte.

En considérant le lieu comme un simple *topos* dans lequel on peut disposer et accumuler des objets (fonctionnels) ou des signes (esthétiques) la ville moderne et la ville post-moderne ont rompu l'essence duale du lieu qui, est à la fois, et de manière indissoluble un *topos* et une *chôra*. Le *topos* et la *chôra* sont liés par une relation combinatoire dynamique c'est-à-dire que chaque modification de l'une des dimensions du lieu – topique ou chorétique – influe sur l'autre, et réciproquement, dans un mouvement de transformation réciproque incessant. En interrompant cette spirale combinatoire, qu'Augustin Berque appelle la trajection, les courant moderne et post-moderne ont privé le lieu de sa dimension chorétique, et l'ont réduit à un simple *topos*, c'est-à-dire à un contenant où poser des objets ou des signes sans que ceux-ci ne permettent de développer un rapport ontologique avec l'environnement. Cette vision borgne du lieu explique que les lieux produits par la logique moderne et post-moderne soient dépourvus de sens et que l'urbanité qu'elles ont concourue à produire soit désenchantée.

b. La négation des spécificités topiques

La ville moderne et post-moderne n'ont donc considéré le lieu que sous l'angle topique, mais paradoxalement, elles n'ont pas tenu compte des spécificités topiques de ces lieux où elles ont implanté leurs objets ou leurs signes.

Ainsi dans leur rapport au *topos*, les logiques moderne et post-moderne entretiennent un autre point commun. Ni l'une ni l'autre ne prenne en compte les conditions géographiques et historiques du site sur lequel elles appliquent leur logique. La négation des spécificités topiques du site s'exprime dans la doctrine de la *tabula rasa* du mouvement moderne mais elle est aussi au cœur de l'esprit post-moderne. Le fait d'importer des signes et des codes étrangers au lieu nie la spécificité historique et culturelle de celui-ci. Ces deux mouvements ignorent les spécificités géographiques d'un lieu et son épaisseur historique soit sous la forme d'une éradication totale, soit d'une importation de référents halogènes.

Dans le processus de réaménagement des *Docklands*, l'application de la logique post-moderne a nié les particularités topiques des *Docklands*. Le traitement du potentiel aquatique est révélateur de cette négation de la topicité des lieux : les bassins qui inscrivaient profondément leurs marque dans la géographie, ou les anciens entrepôts, n'ont pas été considérés comme des éléments à conserver et à intégrer dans le cycle d'évolution et de mutation des lieux – à part quand la reconversion d'entrepôts en lofts est devenue un marché immobilier. De même, la conservation de quelques signes témoignant du passé des docks de Londres est emblématique de ce respect uniquement ponctuel et métonymique de l'histoire du lieu. Ainsi, la conservation des grues illustre la logique qui a prévalu vis-à-vis des éléments symboliques de ce *topos* : quelques rares exemplaires ont été conservés au pied des *buildings* qui les écrasent aujourd'hui de leur hauteur, alors qu'autrefois c'étaient elles qui constituaient les flèches de la cathédrale portuaire qu'étaient les docks de Londres. De même, la porte d'entrée de la *West India Company*, surmontée d'un gallion, a été conservée mais trône désormais toute seule au milieu du quai, aussi déconnectée de son passé que du contexte présent. Censée être un symbole suffisamment parlant, elle doit jouer à elle toute seule le rôle conservatoire de la mémoire et du passé du site[178]

Cette logique qui nie les spécificités topiques des lieux aboutit à des situations d'a-topie, c'est-à-dire à une uniformisation croissante des lieux[179].. On peut se trouver à Hong-Kong, La Défense, Houston ou dans les *Docklands*, les caractéristiques physiques (et notamment architecturales) des quartiers d'affaires sont relativement

---

[178] Il existe aujourd'hui un musée des *Docklands* qui remet en scène la vie des docks avec des reconstitutions assez vivantes. Toutefois, en dehors de ces formes muséifiées au sens propre, le passé des docks que l'on peut considérer comme constituant un des aspects du *topos* de ces lieux, n'est pas intégré dans le présent des *Docklands*.

[179] « Nous postulons que le sentiment de chaos, l'impression de désordre et d'illisibilité, et surtout, l'absence d'identité qui caractérisent les villes nouvelles, découlent aussi, en bonne partie de la non prise en compte dans le processus de planification urbaine et de conception de la ville, de l'histoire du lieu d'implantation sinon en termes de mise à l'écart de certains en sembles bâtis ou de certains espaces naturels à des fins de protection (…) L'absence de cette dimension historique active que traduit la rupture de la continuité de la nouvelle urbanisation avec le territoire d'accueil considéré comme une table rase serait ainsi, selon nous, pour une bonne part, directement responsable du manque de qualité urbaine des villes nouvelles : le caractère de non-lieu, d'a-topie qui s'en dégage, résulterait de l'absence de tout ancrage spatio-temporel de la ville nouvelle dans l'histoire du lieu. C'est donc la pratique urbanistique de la table rase, liée à la doctrine du mouvement moderne et à son idéologie qui prônait une rupture totale avec le passé et exaltait le culte de la nouveauté à tout prix, qui est ici mis en cause. On n'a pas fini de dénoncer cette pratique et ses effets ravageurs, qui poursuit toujours tranquillement sa carrière, faute d'alternatives crédibles » (Albert Lévy, *La qualité de la forme urbaine, problématique et enjeux*, recherche Plan urbain, Laboratoire TMU, IFU, Université de Paris VIII, 1992, cité par Philippe Panerai, *Analyse urbaine*, Marseille, éditions Parenthèse, 1999, p. 153-154).

proches. Cette uniformité, qui résulte de la non prise en compte des spécificités physiques mais aussi symboliques du site, fait que l'on est à la fois partout et nulle part.

Conclusion

On peut considérer que cette incapacité à produire du sens, ou à faire advenir un monde réside, entre autre, dans la disjonction introduite par ces deux courants entre la *commoditas* et la *voluptas*. La pensée moderne comme la pensée post-moderne ont interrompu ce que l'on pourrait appeler la « *spirale trajective* » entre la *commoditas* et la *voluptas*. Le mouvement moderne a posé comme fin ultime de l'édification la *commoditas* – faisant disparaître de l'intentionnalité des acteurs urbains et des pratiques de la ville l'expérience de la *voluptas*. Le courant post-moderne au contraire l'a institué comme l'élément central de sa pensée et de la production urbaine, mais en lui conférant une place unique et initiale, alors qu'elle ne peut exister que conçue comme l'aboutissement de la production urbaine ou architecturale. Pour exister la *voluptas* ne peut se passer de la *commoditas* et, avant ça, de la *necessitas*. Cette double vision borgne, qui privilégie de manière exclusive et alternée, l'une ou l'autre dimension, réduit le lieu à un *topos* sans même que la topicité de ce lieu ne soit respectée.

La ville moderne et post-moderne pense le lieu comme un *topos* (un réceptacle pour leur production d'objets ou de signes) mais non comme une *chôra*. Cette négation de la dimension chorétique du lieu, constitutive de son essence même, et nécessaire au déploiement de l'écoumène[180], c'est-à-dire d'un milieu habitable par l'homme, est responsable du «*désenchantement du monde* » et notamment de l'urbanité des villes contemporaines.

[180] Rappelons que l'écoumène est la relation de l'homme à l'étendue terrestre : relation à la fois écologique, technique et symbolique.

Troisième partie

Des docks aux *Docklands* : le jeu des acteurs publics et privés.

Introduction

Londres est une ville née du fleuve. Sa richesse, fondée sur le potentiel économique de la Tamise, s'accroît avec l'essor du commerce maritime au XVIIème siècle. Elle devient le premier port mondial au XIXème siècle. C'est à cette époque qu'elle se dote d'infrastructures à grande échelle. Quatre zones composent l'immense étendue des docks de Londres. D'ouest en est, on trouve tout d'abord l'ensemble de *Wapping*, qui comprend les *London Docks*, ouverts en 1805 et spécialisés dans le riz, le tabac, le vin et la laine, et les *Saint Katharine Docks* (1828) dont les quais, aujourd'hui transformés en *marina*, étaient animés par le déchargement du thé, du caoutchouc, du sucre et du marbre[181]. Sur la rive sud, l'ensemble des *Surrey Docks* est ouvert en 1807.

[181] J. Bentley, *East of the City. The London Docklands story*, 1997, p. 20.

Au total, il se composait de neuf docks et d'un canal. La construction de bateaux, l'importation de bois en provenance de la Baltique, de grain ou de charbon mais aussi la pêche à la baleine, recherchée pour son huile, constituaient l'essentiel de ses activités. Aujourd'hui la plupart des bassins ont été comblés, hormis *Greenland Dock*. Lovée au creux d'un ample méandre de la Tamise, l'Île aux Chiens était une péninsule jusqu'au creusement des bassins de la *West India Compagny.* Celle-ci est la première à construire des docks à grande échelle. Pour protéger ses cargaisons des voleurs, elle entoure ses entrepôts et ses bassins de hauts murs de briques, dont on a conservé la trace, parfois dans le paysage, mais surtout dans la toponymie (*Millwall, Blackwall, Wapping Wall*). Ouverts en 1802, les *West India Docks* peuvent accueillir 600 bateaux et font près d'un kilomètre de long[182]. Le dock réservé à l'import couvre 12 ha, celui à l'export 9,7 ha[183]. Les deux bassins sont reliés par des écluses qui commandent également l'accès à la Tamise. Au XIXème siècle, ces docks sont la métonymie de l'Empire anglais et une source de fierté nationale : en 1800, le Premier Ministre, William Pitt, vient en personne poser la première pierre. Les *East India Docks*, construits par la compagnie éponyme fondée en 1600, sont élargis et transformés en 1806[184]. On y construit et répare des bateaux, décharge du thé et de la porcelaine de Chine ou des épices, de l'indigo et de la soie en provenance des Indes. Au Sud-Ouest de l'Ile aux Chiens, en 1864, la *Millwall Freehold Land and Dock Company* achète 80 ha de marécages qu'elle transforme en entrepôts et bassins, conservant 14,5 ha d'eau. Ces docks entrent en service en 1868 et sont spécialisés dans le commerce du grain avec la Baltique. Enfin, vers l'est, les *Royal Docks*, les plus proches de la mer, s'étalent sur 99 ha. Le *Royal Victoria*, ouvert en 1855, est prolongé par le *Royal Albert* en 1880. Ils couvrent à eux deux 77 ha et sont bordés par 11 km de quais. Le *King George V*, venu compléter l'ensemble en 1921, dispose de 18 ha d'eau[185].

Après la seconde guerre mondiale, les docks de Londres voient leur destin basculer. Dans les années 1960-70, les conditions du commerce maritime changent. La course au gigantisme et le développement de la conteneurisation rendent ces bassins obsolètes. Le système du *roll-on–roll-off* met les dockers au chômage et la liberté de commerce accroît la concurrence entre les ports. En outre, la chute de l'Empire et la disparition du monopole commercial anglais contribuent à aggraver la

[182] *Ibid.*, p. 25.
[183] *Ibid.*, p. 26.
[184] *Ibid.*, p. 32.
[185] *Ibid.*, p. 37.

situation. A partir de la fin des années 1960, le déclin des docks de Londres est rapide et semble irréversible : entre 1965 et 1975, 150 000 emplois disparaissent, et entre 1976 et 1981, la population diminue de 41%[186]. Rien ne semble pouvoir enrayer ce déclin et le destin des docks paraît scellé. Progressivement, chacun des docks ferme : les *East India Docks* sont les premiers en 1967, les *Royal Docks* les derniers en 1981.

En l'espace d'à peine un siècle et demi les docks de Londres sont donc passés du statut de pièce maîtresse dans les rouages de l'économie coloniale et internationale à celui d'une zone à l'abandon, en pleine déréliction. La renaissance qui va suivre se fera sous une forme en rupture totale avec ce passé, et selon des modalités inédites et novatrices dans les méthodes de planification anglaise[187]. Au cours des années 1980, on passe des docks aux *Docklands* : le paysage de *downtown* que nous avons décrit dans la première partie, émerge à l'est de la *City*, à la place de cette zone d'entrepôts et de bassins.

Dans le chapitre 6, nous étudierons les modalités opérationnelles utilisées pour procéder au réaménagement de cette zone et comment l'arrivée au pouvoir de M. Thatcher en 1979 marque un renversement complet dans la philosophie opérationnelle qui sous-tend le réaménagement de cette immense friche. Au début des années 1980, on passe de la planification à la dérégulation.

Dans le chapitre 7 nous chercherons à identifier les spécificités propres à l'intervention des acteurs privés : en quoi leurs modalités d'intervention se distinguent de celles de la puissance publique et présentent des particularités qui rendent la substitution de l'une par l'autre, lourde de conséquences pour la ville et les citadins.

Enfin, dans le chapitre 8 nous tenterons de dresser un bilan de cette opération, en nous interrogeant notamment sur la pertinence des critères utilisés et sur l'aune légitime à partir de laquelle on peut l'évaluer. Pour finir, nous nous intéresserons plus particulièrement dans ce dernier chapitre, au bilan que l'on peut faire en ce qui concerne l'espace public Si la première partie nous a amené à conclure à l'absence d'espace public comme outil morphologique pour structurer et construire cette ville, on pourra s'interroger sur les conséquences, en termes ontologique, de la disparition de ce lieu de la géographie d'une ville.

---

186 *Ibid.*, p. 42.

187 Le sous-titre de l'ouvrage de J. Foster résume bien cette rupture socio-culturelle : *Docklands . Cultures in conflict, worlds in collision.*

Chapitre 6
De la planification à la dérégulation

« If anything in London's history was more by fortune than design,
this eastern renaissance was it[188] »

Cette litote anglaise résume bien les modalités de la régénérescence des *Docklands*, et les méthodes utilisées, notamment pour donner naissance à l'opération de *Canary Wharf*. En effet, après une période de planification stratégique qui dure 10 ans mais qui ne se traduit par aucune évolution dans la situation économique ni dans le cadre physique de cette vaste friche industrialo-portuaire, les méthodes employées changent radicalement. Le retournement de situation pour les *Docklands* va venir du retournement politique qui s'opère en 1979. M.Thatcher arrive au pouvoir et M.

[188] Michael Hebbert, *London*, Londres, Wiley, 1998, p. 182.

Heseltine devient Secrétaire d'Etat à l'Environnement[189]. L'instauration d'un gouvernement conservateur entraîne un changement radical dans la vision des *Docklands* et des *inner cities* en général, et dans les méthodes à utiliser pour réaménager ces zones à l'abandon. Toute planification est totalement abandonnée et la dérégulation instaurée comme principe même d'aménagement. Les méthodes du gouvernement travailliste sont jugées dispendieuses pour les finances publiques et inefficaces car s'opposant à la libre concurrence du marché. Désormais, seuls le marché et la loi de l'offre et de la demande constituent le arbitres valables des décisions et de sprocessus de production urbains.

Section A - L'échec de la planification des années 1970

Durant les années 1970, l'approche qui prévaut pour présider au réaménagement de cette immense zone en friche aux portes de la *City*, est issue de la conception traditionnelle de la planification en Angleterre : un – voire des – plan(s) doivent précéder la mise en œuvre opérationnelle. On assiste donc à la publication d'une série de plans qui projettent, sur papier et en couleur, l'avenir des anciens docks de Londres.

Toutefois, ce qui ressort de cette période de planification stratégique, qui dure plus de 10 ans, c'est l'absence d'une vision claire, susceptible d'impulser la régénération de cette zone, qui concentre de multiples handicaps. En effet, cette immense zone à proximité du cœur de Londres semble au départ constituer une « *opportunité trop vaste à saisir* » (M. Hebbert) qui décourage et paralyse les efforts des urbanistes et des responsables chargés de la planification de cet ensemble. La question, plus ou moins implicite, alors est « *what to do with the land* ? »[190]. En effet avant d'être considéré comme « *the largest redevelopment area in Western Europe and the greatest opportunity since the Fire of London* »[191], les docks de Londres sont surtout perçus comme une immense zone de terre et d'eau, à l'abandon, et dont on ne sait pas très bien quoi faire. La pierre angulaire sur laquelle asseoir cette colossale entreprise de planification semble donc faire cruellement défaut tout au long de ces années de réflexion.

---

189 Secrétaire d'Etat à l'Environnement de 1979 à 1983 puis de 1990 à 1992.
190 Sue Brownill, *Developing London Docklands. Another great planning disaster ?*, Londres, Paul Chapman Publishing, 1990, p. 1.
191 *Ibid*

Cette zone, qui sera délimitée et définie comme la zone des *Docklands* en 1981 avec la création de la *LDDC*[192], accumule les handicaps de tous genres et ne semble disposer d'aucun atout spécifique sur lequel fonder son redéveloppement. Les anciens docks de Londres cumulent le fait d'être une zone de «*nationalised public utilities*» et de présenter une forte concentration de logements sociaux – caractéristiques impropres à attirer de quelconques investisseurs[193]. En outre, bien que limitrophes de la *City*, ils ne font pas partie de la géographie mentale des Londoniens, et se situent en marge de la «*main Geographia map of central London*[194]». Cette situation a-topique, cette périphéricité en plein cœur de la capitale britannique sont illustrées par l'attitude des chauffeurs de taxis qui n'acceptent pas de course dans cette partie de la capitale, voire ne semblent pas la connaître[195].

1. Les 5 scénarios

Au cours des années 1970, différents projets sont imaginés et différents scénarios élaborés, pour inventer l'avenir de l'ancien port de Londres et faire face à ce que d'aucuns considèrent déjà comme *« the greatest challenge of our time »*[196]

A l'échelle de l'agglomération, le *Greater London Development Plan* publié en 1969 et approuvé en 1976, prévoit que les docks restent opérationnels[197], bien que l'évolution des modalités du trafic maritime et la redistribution des cartes à l'échelle du transport mondial aient engendré une crise strcutruelle profonde depusile mileu

---

192 *London Docklands Development Corporation*

193 A propos du partenariat public–privé (sur lequel nous reviendrons), François Ascher écrit : « Le partenariat public–privé n'est *a priori* utilisable que dans des zones à très forte potentialité foncière où les plus-values et les profits sont suffisamment importants pour être partagés ! C'est-à-dire que généralement le partenariat public–privé n'est possible ni dans les zones d'habitat social – à quelques exceptions près de zones très bien situées et desservies et pouvant changer partiellement d'affectation – ni dans les petites villes » (François Ascher, « Projet public et réalisations privées. Le renouveau de la planification des villes », *Annales de la Recherche urbaine*, n° 51, p. 12-13.

194 Michael Hebbert, *op.cit.*

195 Janet Foster dans son livre *Docklands . Cultures in conflict, worlds in collision*, Londres, 1999, p. 9, cite cette femme qui cherche à se rendre en taxi dans l'Ile aux chiens dans les années 1970 : « I called a mini cab… and asked him to take me to the Island; he thought I meant Sheppey !…He was going (in that direction) and I said, "Where are you going ?" and he said, "You said the Island". I said "The Isle of Dogs!" He said "Where on earth's that ?"...Even now to try and say to somebody that you live on the Isle of Dogs" they go "Where's that ?" Now it's recognised as Docklands so we're still not known in that respect »

196 M. Heseltine, cité dans "London : the emerging Docklands *City*", *Built Environment*, vol. 12, n° 3, p. 117.

197 A l'exception des *Surrey Docks.*

des ann&es 1960 et semblent sceller, à plus ou moins long terme, l'avenir des docks de Londres[198]. On ne trouve alors aucune trace ou conception de l'idée de *Docklands* : « *It had no concept of 'Docklands'* »[199]

Dans les années 1970, différentes propositions sont émises pour réaménager la zone et

En 1971, Peter Walker, Secrétaire d'Etat à l'Environnement, d'obédience conservatrice, commande aux consultants *Travers Morgan* une étude[200] pour imaginer l'avenir des docks[201]. Plusieurs scénarios sont proposés par ce bureau d'études.

Chacun d'eux propose une combinaison, selon des degrés variés, de logements (en accession à la propriété généralement), promenade publique, commerce et emplois industriels. Toutefois, chaque scénario repose sur une approche fonctionnelle ou sectorielle assez marquée, comme le laisse entrevoir leur nom, éponyme de cette fonction majeure : *Waterside, Thames Park, East End Consolidated, City New Town, Europa.*

> « Waterside, a linked water park with new housing, 75 per cent for sale, new north-south roads, a Holiday Hotel for the Royal Docks. Thames Park linked large areas of open space, with some new housing split equally between sale and renting. East Ed Consolidated was a token attempt to show continuing industrial and public rented development in the area. City New Town was, as its title suggests, a major development, split again equally between rented and private housing with a major entertainment and shopping centre and significant office development in a parkland setting. Finally there was Europa, perhaps the most interesting in hind-sight because of its proposed major injection of private

198 « The economic complex of lightermen, shippers, wharfongers, hauliers, dealers and brokers along the banks of the Thames has metamorphosed into the offices and depots of logistics companies on the western side of Heathrow Airport, juggling and balancing the streams of global freight so deliveries come and go just when they are needed , without the warehousing that had dominated the old waterfront » (Michael Hebbert, *London*, Londres, Wiley, 1998, p. 188).

199 Michael Hebbert, *op.cit.*, p 189.

200 « Docklands 'redevelopment proposals for East London », Département de l'Environnement, 1973, produit par Travers Morgan (Ingénieurs) et Robert Matthew, Johnson–Marshall and Partners (Architectes-Urbanistes).

201 Les docks *Saint Katharine* ont été les premiers à fermer à être réhabilités. Ils ont été vendus au développeur Taylor Woodrow en 1969.

> housing, and a rapid transit system to link office and shopping centres. »

La démarche retenue a été d'élaborer 5 projets « *en version achevée* » « *mettant chacun l'accent sur une caractéristique particulière*[202] ». Cette démarche se fonde sur le postulat « *qu'il n'existe pas un modèle unique de plan d'aménagement correct* ». La limite de cette démarche planificatrice a sans doute été de rester trop prisonnière d'un raisonnement fonctionnaliste. Avant même que ne soit identifiées les forces et les faiblesses de la zone et défini un objectif *ad hoc* en fonction de ce diagnostic, on « enferme » son redéveloppement dans une enveloppe fonctionnelle qui a toutes les chances de se révéler trop grande, trop petite ou en tout cas inadéquate[203].

De la même manière, R Thompson regrette que ce soit

> « l'affectation des sols qui retient l'attention des rapporteurs plutôt que la nature et l'interdépendance des activités socio-économiques qui s'y déroulent[204] »

Ces cinq scénarios ne rencontrent l'aval et l'approbation ni de la population locale ni des autorités en charge du développement[205].

2. Le *Docklands Joint Committee* (*DJC*)

En 1973, le Labour a remporté les élections au *Greater London Council*, organisme qui fédère les 32 *boroughs* qui composent le Grand Londres. Le secrétaire d'Etat, Geoffrey Rippon, propose alors une nouvelle approche pour envisager le redéveloppement des docks de Londres. Afin de coordonner ce développement et intégrer les pouvoirs locaux, il propose, en 1974, la création d'un « *Joint Committee* » (le *Docklands Joint Committee*) qui inclut des représentants des conseils municipaux des

---

[202] Rapport sur les *Docklands* cité par Robin Thompson, «les opérations de substitution. Valse-hésitation sur les *Docklands* », dans *Cahiers de l'IAURIF*, 1977, p 37-38.

[203] Robin Thompson, art. cité, p. 38 : « Du fait de leur conception 'intégrale', les stratégies proposées n'ont pas l'élasticité nécessaire pour s'adapter aux pressions de l'opinion publique. Dans la mesure où chaque option repose sur une orientation stratégique unique, elle est particulièrement sensible aux impondérables ».

[204] Robin Thompson, art. cité, p. 38.

[205] « Le rapport sur les *Docklands* se montre plus ambitieux puisqu'il propose cinq options, toutes les cinq, il faut bien le dire, rejetées de prime abord par l'opinion publique générale comme par les collectivités concernées » (Robin Thompson, art. cité).

boroughs concernés (*Tower Hamlets*, *Newham*, *Southwark*, *Lewisham* et *Greenwich*), à part égale, des représentants du *GLC* et des membres du *Port of London Authority*, ainsi que 8 personnes détachées du Secrétariat d'Etat à l'Environnement[206]. Le public est consulté à travers un Forum (le *Docklands Forum*) qui dispose d'un siège puis de deux au sein de cette nouvelle instance planificatrice.

Une série de documents de planification sont réalisés et s'achèvent par la publication du *London Docklands Strategic Plan* en1976.

Le *DJC* conserve une approche strictement utilitaire pour envisager le redéveloppement de cette zone. Il est prévu que tous les docks non opérationnels seront comblés (processus déjà entamé dans les *Surrey Docks* et les *London Docks*) afin de créer des terrains pour construire des logements sociaux et implanter des industries. D'autre part, ce plan se fonde sur un consensus politique tacite qui est de ne pas toucher à la propriété foncière municipale dans l'*East End*, bien que tous les urbanistes considèrent que cette maîtrise de la propriété foncière publique constitue un préalable décisif et un facteur clé du redéveloppement de la zone[207]. Au final, les propositions de ce plan sont « *evolutionary rather than revolutionary*[208] ». L'objectif principal, assigné à cette entreprise de régénération, souligne bien l'absence de rupture qui guide la philosophie du plan. L'objectif est :

> « to use the opportunity provided by the large areas of London's dockland becoming available for development to redress the housing, social, environmental, employment/economic and communications deficiencies of the *Docklands* area and the parent boroughs and thereby to provide the freedom for similar improvements throughout East and Inner London[209]. »

On voit en outre également dans ce postulat de départ et cette déclaration liminaire, l'absence de vision claire qui va miner cette opération dès sa conception.

L'ampleur et la spécificité du site n'ont pas donné naissance à des projets se démarquant du passé ou s'accordant à la taille du site. Le plan du *DJC* se situe dans

---

[206] Ces trois entités sont, de 1974 à 1977, d'obédience travailliste.
[207] « Nothing should disturb the historic pattern of municipal landlordism in the East End ») (Michael Hebbert, *op.cit*., p. 190).
[208] A. Coupland "Docklands : dream or disaster ?" (Andy Thornley, éd., *The Crisis of London*, Londres, Routledge, 1992, p. 151).
[209] DJC 1976 cité par A. Coupland.

la lignée des activités passées tant dans la forme que dans l'esprit. Ainsi par exemple, aucune tentative n'est faite pour utiliser le *waterfront* comme « *a new urban frontier* » à l'instar de ce qui se fait à la même époque à Anvers, Tokyo ou Vancouver[210]. De manière plus anecdotique, le rejet par les *boroughs* de la proposition de Horace Cutler (*leader* conservateur du *GLC* en 1977) de faire des *Royal Docks* un site pour les Jeux Olympiques de 1988, souligne symboliquement l'absence d'envergure des réflexions stratégiques des années 1970 et contraste avec les moyens qui seront utilisés dans les procédures d'aménagement des années 1990[211].

Les modifications qui s'inscrivent dans le paysage sont de taille et d'ampleur réduites et n'induisent pas une réorientation susceptible de conférer un nouveau souffle à cette zone. Plusieurs centaines de logements sont construits, des projets industriels privés sont réalisés tels que l'installation du *London Industrial Park* à *Newham*, le transfert du *Billingsgate Fish Market*, ou de *Cannon Workshops* dans l'Ile aux Chiens ou la construction de *News International printing* à *Wapping*. Mais le rassemblement du foncier est difficile[212] car les autorités publiques comme *Gas Board*, *Port of London Authority* ou *British Rail* sont relativement réticentes à abandonner leurs terrains[213], et les investissements financiers qui seraient nécessaires, notamment pour améliorer la desserte et le réseau de transports, s'avèrent de plus en plus délicats dans le nouveau contexte de restriction budgétaire qui s'impose à partir de la deuxième moitié des années 1970[214].

---

[210] J.W. Konvitz, *Cities and the Sea : Ports City Planning in Early Modern Europe*, Baltimore, John Hopkins University Press 1978 186

[211] Le master-project est un outil qui s'ajoute à la panoplie des instruments de la planification urbaine dans les années 1990 : il cherche à «utiliser les effets induits de projets particuliers suffisamment importants – spatialement, économiquement, fonctionnellement ou symboliquement – pour entraîner des modifications qui dépassent le site et l'objet immédiat du projet » (François Ascher, art. cité, p. 12-13).

[212] « Théoriquement une démarche collective serait envisageable puisque plus de 80% du terrain appartient aux pouvoirs publics. Mais les pouvoirs publics britanniques qui ont chacun leur politique et leur budget particuliers, n'ont pas l'habitude de donner la priorité aux besoins des autres organismes du secteur public. En pratique, des organismes publics comme le *Port of London Authority* préfèrent tendre la main au plus offrant pour équilibrer leurs comptes plutôt que de se soucier de l'intérêt général. Alors même que le Conseil du Grand Londres et les 5 communes ont du mal à élaborer une politique commune, on comprend sans peine que les options futures du *Port of London Authority*, de la Compagnie du Gaz, des Chemins de fer britanniques et des Transports de Londres soient difficilement prévisibles » (Robin Thompson, art. cité, p. 37)

[213] La stratégie de chacun de ces acteurs publics n'étant pas fédérée par un objectif commun, une logique sectorielle prime et entrave une réorganisation d'ensemble de la zone. Ainsi la stratégie du PLA par exemple est de vendre ses docks au plus-offrant afin de financer le nouveau port de Tilbury.

[214] L'investissement public nécessaire est estimé à 12 MM £ dans le préambule du *London Docklands Strategic Plan*, 1976.

Cette surabondance de documents planificateurs, qui semble inversement proportionnelle à l'élaboration d'une grande « vision » pour cette zone au passé glorieux – mais périmé – et à l'avenir plus qu'incertain, contribue paradoxalement à renforcer l'image de déréliction qui s'en dégage et contribue à faire s'enfoncer toujours davantage cette zone dans sa périphéricité fonctionnelle, physique et mentale dans la géographie et l'économie londonienne. Ainsi :

> « While they [the professional team] toured Europe and America distributing promotional leaflets about 'the biggest industrial development in the world' with the familiar motif of a helicopter's eye view of the Isle of Dogs, decline and dereliction tightened their grip[215] »

et pendant ce temps là :

> « the bias of private developers and industrialists against sites east of Tower Bridge remained intact[216] »

En outre, le contraste entre l'intensité de l'activité planificatrice et le *statu quo* de la zone est mauvais pour l'image des *Docklands* et de la planification en général :

> « The *Docklands* did not make a good advertisement for town planning[217] »

En effet, ces dessins sont contredits par la réalité et ne semblent pas destinés à s'inscrire dans le paysage – peut-être faute d'un dessein susceptible de les porter de manière efficace et capable de leur donner une réalité en trois dimensions :

> « disused wastes ...under siege from planners from ten years. Their population has already been decimated by economic collapses and the young are escaping by every route they can find. A journey through their City takes us past a series of dejected walls, warehouses and vandalised housing estates. In between are raw

[215] Michael Hebbert, *op.cit.*, p. 189.
[216] *Ibid.*, p. 189.
[217] *Ibid.*, p. 189.

> patches where the City's skin has been ripped away, first by bombs and then by senseless demolition[218]. »

Cette absence de répercussion cocnrète de l'activité planificatrice contribue à discréditer la planification stratégique, tant auprès des pouvoirs publics que de la population locale.

> « Actuellement, les réactions des habitants de ces zones deviennent de plus en plus vives que ce soit les « *action groups* » ou les « Associations de défense ». Elles sont signes d'une allergie à la planification urbaine dont les « lois » n'ont souvent rien à voir avec les « besoins »[219]

Cette période de planification stratégique contribue aussi à remettre en cause les outils utilisés et notamment le *master-plan*[220] qui se cantonne à une approche trop strictement physique et spatiale, excluant de manière radicale les données socio-économiques et tranchant de manière dangereuse dans la complexité du phénomène urbain et des multiples facteurs corrélatifs.

> « Face à toutes ces inconnues, les études sur *Thames-side* et les *Docklands* se cantonnent dans l'utopisme prudent et limité du « *master-plan* ». Confrontées à la complexité des structures économiques et sociales, elles s'en tiennent au déterminisme du cadre physique le plus simpliste[221]. »

Au final, l'inefficacité de ces années de projection sur papier et de réflexion stratégique, prépare le terrain pour le revirement qui s'opère au début des années 1980, avec l'arrivée au pouvoir des conservateurs et de M. Thatcher

---

[218] Susan Jenkins, *The Companion Guide to Outer London*, Londres, Collins, 1981.
[219] Robin Thompson, art. cité, p. 35.
[220] La conception du *master planning* qui tend à planifier l'évolution future d'une région au moyen d'une seule série de solutions généralement sous forme de plan. L'interdépendance de tous les éléments du plan rend ce dernier très vulnérable aux changements imprévisibles, dans la mesure où la remise en cause d'une des hypothèses de départ suffirait à invalider l'ensemble du plan. Le « *master-project* » ou son équivalent le « projet urbain » tentent de remédier à cette approche trop purement « graphique » en conciliant à la fois « dessin » et « dessein » et en intégrant ces deux étapes dans la phase de conception
[221] Robin Thompson, art. cité, p. 37.

3. Des dessins mais l'absence d'un dessein

Il semble que l'échec de la voie planificatrice des années 1970 ne marque pas tant l'échec de la planification en tant que telle que celui de l'usage qui en est fait. Ce qui a peut-être manqué dans l'application de ces méthodes planificatrices c'est la définition d'un grand dessein – avant même la réalisation des dessins graphiques. A défaut de dessins, cette zone a peut-être surtout souffert de l'absence de dessein. Dans les années 1970, ce n'est pas l'activité mais la vision planificatrice qui a le plus manqué aux docks de Londres.

En effet, ce qui ressort de manière frappante avec le recul, c'est labsence d'une vision précise pour cette zone. Aucun acteur public, ni au niveau local, ni au niveau national, ne semble porter un projet susceptible de fédérer un large consensus ou à tout le moins de proposer un objectif à partir duquel se positionner et se définir, que ce soit de manière positive ou négative.

> « L'absence de consensus se fait cruellement sentir. Personne n'est d'accord sur ce qu'il conviendrait de faire des *Docklands* (ni même sur la question de savoir quel devrait être le principal bénéficiaire de l'opération) [222]. »

En outre, pendant longtemps, les différents décideurs en charge du projet ne parviennent pas à trancher entre différentes alternatives : l'opération qui doit présider à la régénérescence des *Docklands* doit-elle chercher à préserver les emplois industriels liés à l'activité portuaire ou opter pour une modification en profondeur des fonctions de cette zone (avec le développement de *marinas* par exemple) ? L'objectif est-il d'améliorer les conditions de vie, de travail et de logement de la population locale, une des plus pauvres de Londres, ou traiter des problèmes de l'*Inner London* en général, voire de la région londonienne au sens le plus large? Avant même l'élaboration des documents de planification, il semble donc que l'échelle et l'enjeu de l'intervention n'aient pas été clairement définis, ni les besoins et les attentes clairement diagnostiqués : est-ce que ce sont les intérêts locaux qui doivent primer sur les intérêts régionaux voire nationaux ou l'inverse ? Est-ce que ce sont des critères sociaux ou économiques qui doivent entrer en ligne de compte pour réaliser

[222] *Ibid.*

les arbitrages ? La régénération doit-elle être avant tout d'ordre économique ou urbain ? Faute d'avoir été tranchées de manière préalable et d'instituer un parti-pris clair, les réponses apportées à ces questions non résolues et n'ayant fait l'objet d'aucun arbitrage clair se révèlent au mieux évasives et faussement consensuelles, au pire forcément insatisfaisantes pour les différents groupes de pression ou d'intérêts qui ne se retrouvent dans aucun de ces scénarios en couleur[223].

Les critiques formulées à l'époque montrent l'absence d'arbitrage clair, d' un cahier de charge cohérent, sur lequel des projets concrets auraient pu se fonder. Ainsi la critique de Robin Thompson dans les cahiers de l'IAURIF souligne l'absence d'encadrement, de directives et d'orientations pour guider les tentatives de planification stratégique : le champ semble totalement libre pour l'imagination la plus débridée. L'avenir des *Docklands* est remis entre les mains des urbanistes d'un bureau d'étude privé qui a été retenu pour dessiner l'avenir des *Docklands*, mais aucun dessein préalable n'a été fixé et la puissance publique n'a émis aucune recommandation ni procédé à aucun arbitrage.

> « Le rapport sur les *Docklands* se montre plus ambitieux puisqu'il propose cinq options, toutes les cinq, il faut bien le dire, rejetées de prime abord par l'opinion publique générale comme par les collectivités concernées. Quoi d'étonnant à cela quand on considère les cinq projets. Un seul propose moins de 50% de logements privés pour une zone où très peu d'habitants peuvent se permettre d'acheter un logement. Aucun ne prévoit plus de 8 000 emplois industriels nouveaux, par contre la part au secteur tertiaire est considérable dans cette région à tradition essentiellement manuelle. On va jusqu'à envisager sérieusement des solutions aussi extravagantes que celle d'un parc à safari dans cette zone où une grande partie de la population vit encore dans des conditions misérables ![224] »

[223] « As a result of the consultation process related to these proposals, and in order to try to protect the remaining jobs in the docks, a number of local Docklands Action Groups were formed throughout the area to campaign for a different approach to the development of Docklands » A. Coupland, art. cité, p. 151

[224] Robin Thompson, art. cité, p. 37

Ainsi, les priorités du redéveloppement de la zone restent floues ainsi que les principaux bénéficiaires de cette opération de rénovation urbaine[225].

L'appartenance au même courant politique ne suffit pas à garantir des objectifs clairs et une philosophie commune

> « En dépit du fait que les autorités responsables du plan stratégique et les autorités chargées des 5 plans locaux dépendent actuellement du même parti politique – situation plutôt inhabituelle – de nombreuses divergences subsistent quant aux choix des priorités. Il n'existe pas non plus d'identité de vues entre les collectivités concernées (sauf pour s'opposer aux propositions des planificateurs)[226] »

Cette inefficacité des plans élaborés dans les années 1970 et le *statu quo* voire l'aggravation de la situation socio-économique des docks de Londres vont conduire le gouvernement de Margaret Thatcher, arrivée au pouvoir en 1979, à condamner dans son principe la planification et à s'en passer.

Le rejet des plans stratégiques par la population locale contribue à discréditer à la fois la planification et le recours à la participation. C'est pourquoi, la *LDDC* va se passer de l'un comme de l'autre et pendant 4 ans plus aucune consultation ne sera organisée[227]. Pourtant ce n'est pas la planification ou la participation en tant que telle qui se sont avérées inadéquates, mais bien plutôt l'usage qui en a été fait. Sans définition d'un objet commun, d'un centre d'intérêt susceptible de constituer la pierre angulaire de l'avenir, la participation et la planification « *tournent à vide* ». Elles ne sont alors que des instruments dénués de fondement et dépourvus de sens, des processus consultatifs mystificateurs et des *ersatz* de procédures démocratiques.

---

[225] « La rénovation doit-elle avoir pour but essentiel d'améliorer les conditions d'existence et de travail de la population actuelle, ou bien remédier à certains problèmes de la zone interne de Londres, ou encore de fournir des équipements utiles à l'ensemble de la région ? Question cruciale dans la mesure où l'implantation de marinas n'a de sens que si les intérêts régionaux passent avant les intérêts locaux » (Robin Thompson, art. cité, p. 37).

[226] Robin Thompson, art. cité, p. 37.

[227] Les rues sont débaptisées et rebaptisées sans même que leurs habitants n'en soient informés.

Section B - 1979 : retournement politique et renversement de tendance dans la philosophie opérationnelle

En 1979, avec l'arrivée au pouvoir de Margaret Thatcher et la mise en place d'un gouvernement conservateur, la conception de l'avenir de cette zone et des méthodes susceptibles de procéder à sa régénération, changent du tout au tout. Pour l'administration Thatcher, la planification des années antérieures est en elle-même la cause du déclin de cette zone. La nouvelle équipe au pouvoir est en outre convaincue que la régénération de la ville passe par le biais de l'entreprise privée. On assiste alors en quelques mois à un basculement radical dans la conception de la planification en général, et dans les choix politiques à opérer pour les *Docklands* en particulier.

D'une manière générale, la fin des années 1970 marque une époque charnière dans la politique urbaine anglaise : on passe d'un consensus quant à la nécessité d'un développement commandé par le secteur public, appuyé sur une planification stratégique, et fondé sur le principe de la démocratie locale, à la conviction que le secteur privé est la clé de la régénération, que le gouvernement central doit accentuer ses contrôles sur les politiques locales et développer la flexibilité vis à vis du marché. On passe d'un système de planification bureaucratique à un système de dérégulation, du « *public welfare* » au « *private gratification* »

Les *Docklands* vont représenter l'incarnation par excellence de cette philosophie et devenir la quintessence urbanistique du thatchérisme.

1. Les outils

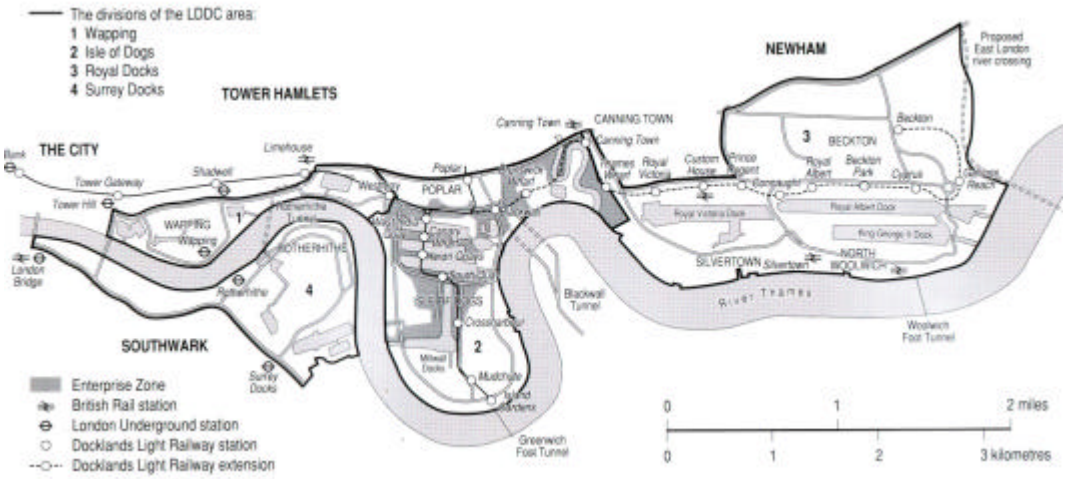
a. La LDDC

Lorsqu'en 1981, les *Royal docks* ferment à l'extrémité Est de ce qui va devenir les *Docklands*, c'est une page de l'histoire portuaire de Londres qui se tourne. C'est également un virage majeur dans l'histoire de la planification anglaise depuis la Seconde Guerre mondiale. La même année, la *London Docklands Development Corporation* est créée par le *Local Government Planning and Land Act* de 1980 qui instaure les *urban development corporations* (UDC), agences de développement urbain chargées de procéder à la régénération de certaines zones en grande difficulté économique. Un triple objectif est assigné à ces nouveaux acteurs de la planification :

« Economic revival, national interests and the pace of inner *City* renewal »[228]

Les UDC sont dotées de pouvoirs importants : elles se substituent aux autorités locales (*boroughs*) et deviennent les seules autorités en charge du développement.

La *LDDC* se substitue aux boroughs de *Southwark*, *Newham* et *Tower Hamlets* et délimite un périmètre de 22 km² qui va devenir « *le plus grand chantier d'Europe* » et faire connaître cette zone sous le nom de *Docklands*. L'ensemble est divisé en 4 zones distinctes : *Wapping*, aux portes de la *City* où des amorces de développement ont déjà été entrepris dans les années 1970 et où le développement est surtout résidentiel, associant constructions neuves et reconversion d'entrepôts[229] ; l'Ile aux Chiens qui constitue la plus grande zone affectée à un développement non résidentiel ; les *Surrey Docks* qui regroupent les anciennes communes de *Bermondsey* et *Rotherhithe* et prévoit la réalisation de bureaux près du *London Bridge*, la conversion d'entrepôts en logements de *standing* et de nouvelles constructions vers l'est ; et enfin les *Royal Docks* qui accueilleront de nouvelles constructions (à Beckton[230]), un aéroport et constituent surtout une réserve foncière importante.



Le découpage des *Docklands* par la *LDDC*

---

228 Brian Edwards, *London Docklands. Urban design in age of deregulation*, Oxford, Butterworth Architecture, 1992, p. 168.

229 Crilley, Darrel, Bryce, C., Hall, R., Ogden, P.E., *New Migrants in London's Docklands*, Research Paper 5, Queen Mary and Westfield College, University of London, Department of Geography, 1991.

230 Dès 1981, un groupe de promoteurs, en échange de 12 ha, accepte de construire à *Beckton*, dans les *Royal Dock*, un parc de 600 maisons à vendre.

Contrairement aux années précédentes, les objectifs du gouvernement conservateur pour les *Docklands* et la mission de la LDDC, sont très clairs[231]. Dès le départ, il est clairement établi que les objectifs du gouvernement sont économiques et non pas sociaux, nationaux et non pas locaux, et que la régénération sera d'ordre économique et non pas urbaine ou encore moins environnementale. Si les potentialités du site sont clairement saisies, elles sont offertes au "plus offrant" et réservées aux opérations susceptibles d'en tirer les plus-values les plus importantes : le site n'est pas considéré comme un bien commun à protéger et à partager entre tous.

> « The corporation looks to see that each site in *Docklands* is used to its maximum economic potential. This may imply that some forms of new development, such as low-cost housing and light industrial development, would tend not to be located on the river front, but rather on inland sites[232]. »

Sa préoccupation principale est d'attirer des développements à haute valeur ajoutée plutôt que de prendre en compte les besoins de la population locale. Sa philosophie opérationnelle est qu'il faut laisser jouer le premier rôle au secteur privé et limiter l'intervention de la puissance publqiue à la « préparation du terrain » afin qu'il trouve les conditions d'implantation les plus optimales.

b. L'entreprise zone

La quintessence de cette philosophie est incarnée par l' « *entreprise zone* » qui est délimitée au cœur de l'Ile aux Chiens. Dans cette enclave, supra-libérale au sein de l'enclave libérale que les *Docklands* vont eux-mêmes constituer au cœur de Londres, la liberté des investisseurs est totale et le laissez-faire absolu. 195 ha de terres vacantes (soit un peu moins de 10% de la superficie totale des *Docklands*) sont décrétées zone

[231] L'implantation symbolique des bureaux de la *LDDC* au cœur de l'Ile aux Chiens (au *Millwall dock*) rompt aussi avec l'implantation géographique de ses prédécesseurs. La rupture de ton est donnée ! (Du temps du *DJC*, les professionnels en charge de la promotion des *Docklands* étaient installés à *Blackfriars Road*, à l'extérieur de cette zone si peu attractive, localisation qui en elle-même semblait légitimer le peu de précipitation des acteurs privés de s'intéresser à cette zone.
[232] *LDDC*, 1987. Cité par Philippe E. Ogden, éd., *London Docklands. The Challenge of Development*, Cambridge, UPDATE, 1992, p.7.

franche, pour 10 ans, en 1982[233]. La zone franche s'étend à la fois sur les *boroughs* de *Tower Hamlets* et *Newham*, les *Millwall Docks* et *West India Docks* en constituant les éléments centraux.

Dans cette « *entreprise zone* », les aménageurs sont dégagés de toute contrainte. Aucune règle en matière architecturale ou urbanistique ne s'applique aux constructions et aucune planification n'est exercée par la *LDDC* en matière d'usage des sols. Cette liberté totale laissée aux constructeurs est censée leur offrir des conditions dans lesquelles les risques sont minimisés et les profits maximisés[234]

D'autre part, les compagnies qui accepteront de s'implanter dans cette zone franche bénéficient d'exemptions fiscales, en matière d'impôts locaux et de taxes foncières, celles-ci étant payées par le gouvernement aux autorités locales. Si ces exemptions fiscales ne profitent pas directement aux promoteurs et aux développeurs, elles leur offrent la possibilité de fixer des loyers élevés, du fait de l'allégement des charges pesant sur les sociétés, ce qui contribue à augmenter la valeur du développement[235]. Enfin, les investissements immobiliers peuvent également faire l'objet de déduction fiscale.

La zone franche de l'Ile aux Chiens est prévue pour recevoir essentiellement des opérations d'immobilier d'entreprise. L'objectif de la *LDDC*, qu'elle affiche dans ses campagnes *marketing*, est d'attirer des entreprises de services ou des industries *high-tech*. L'ancien tissu industriel des docks est volontairement oublié, voire déplacé[236] :

« It was not what the tourists or bankers want to see[237]. »

---

[233] Dans les années 1980, une vingtaine de zones franches ont été créées dans différentes villes d'Angleterre pour stimuler le réaménagement de zones en cours d'abandon (en général des sites portuaires ou industriels). Très différent des villes nouvelles (*New Towns*) dont le plan masse initial se fondait sur un réseau d'espaces publics qui commandait le développement futur de la ville, le but de ces zones franches était de maintenir ou de créer des emplois sur place en attirant des investissements du secteur privé.

[234] A. Coupland, art. cité, p. 155.

[235] Dans ce contexte d'avantages fiscaux, les loyers sont en effet présentés comme les seules taxes que les compagnies ne peuvent éviter : « Rates were described by Patrick Jenkin (briefly Secretary of State for the Environment in the mid-1980s) as the 'one tax businesses can't avoid') (A. Coupland, art. cité, p. 155).

[236] Cannon Workshops : partiellement démolis pour la construction de *Canary Wharf*.

[237] A. Coupland, art. cité, p. 155.

C'est au cœur de cette zone franche que les promoteurs canadiens *Olympia and York* décident, en 1987, de construire leur immense complexe de bureaux et de commerces. La tour au sommet pyramidal qui surplombe l'ensemble, inaugurée en 1990, devient l'un des symboles les plus visibles de la régénération des *Docklands*, et l'emblème de sa philosophie. Elle résulte d'un laissez-faire total, garanti aux acteurs privés, en échange de l'intérêt qu'ils veulent bien prêter à cette zone jusque là totalement abandonnée et ignorée.

2. Les méthodes

L'échec des plans conçus dans les années 1970 pour imaginer le redéveloppement économique et urbain de cette zone constitue pour le gouvernement conservateur de Margaret Thatcher, la preuve irréfutable de l'inanité de la planification stratégique. L'approche qui avait prévalu depuis la Seconde Guerre mondiale est donc abandonnée, la planification étant considérée comme la responsable d'une bureaucratie inutile et d'un gaspillage de l'argent public. Le choix qui est alors fait est de substituer à cette approche planificatrice, une approche qui donne carte blanche aux acteurs privés et de faire du marché le seul régulateur pertinent et valable. C'est ce que l'on a appelé la « *market-led approach* ».

Les méthodes utilisées par la *LDDC* pour enclencher le réaménagement de la zone des *Docklands* rompent avec deux siècles d'urbanisme à l'anglaise. La première rupture majeure est l'abandon de tout plan d'ensemble pour coordonner le réaménagement.

a. L'absence de plan d'ensemble et de prescription urbanistique

Le rôle de la nouvelle organisation mise en place par M. Heseltine n'est pas de prendre en charge le redéveloppement de la zone, mais seulement de faciliter l'action du secteur privé. Le rôle que s'assigne la *LDDC* se borne à préparer le foncier pour les investisseurs privés (démolir les *buildings* inutiles et abandonnés, dépolluer les sols, améliorer les services et les '*utilities*' voire installer de nouvelles

infrastructures) et surtout à supprimer toutes les contraintes de planification qui encadraient et réglementaient l'action des acteurs privés jusque là[238].

L'une de ses premières interventions s'exprime donc en creux : il s'agit de renoncer à tout plan d'ensemble pour présider au développement des *Docklands*. Aucun plan n'est établi, et la subdivision des *Docklands* en 4 entités faisant l'objet d'un réaménagement différencié et échelonné est le seul plan produit par la *LDDC*.

Ce renoncement à toute planification est érigé en doctrine par les responsables de la LDDC. Reg Ward, son premier directeur, ne s'en est jamais caché :

> « I don't believe in the planning system. I'm opposed to land-use planning; quality does not flow from it. »

et encore en 1982

> « We are making a virtue of having no grand strategy. »

Comme le souligne, A. Coupland,

> « These are not isolated quotations; Ward was appointed by M Heseltine to the *LDDC* job precisely because of his views[239]. »

En 1981, le président de la *LDDC*, Nigel Broackes, partage ce point de vue :

> « I do not intend that we should have a rigid plan to which developers must conform. »

De même, aucune prescription urbanistique ou architecturale n'impose le respect d'une quelconque réglementation aux nouvelles constructions qui émergent dans les *Docklands*, et notamment au sein de *l'entreprise zone*. Dans cette enclave, l'implantation des bâtiments par rapport aux bassins ou à la voirie, ou encore les uns par rapport aux autres, l'échelle ou le volume des bâtiments sont laissés totalement

---

238 Sachant que la planification anglaise a toujours comporté une importante dimension de négociation.
239 A. Coupland, art. cité, p. 152.

libres[240]. Les formes qui émergent dans les *Docklands* sont donc aussi variées que cette liberté y autorise : la hauteur, le volume, l'implantation ou la couleur des bâtiments sont laissées à la libre appréciation des promoteurs.

De même, l'usage et l'affectation des sols ne dépendent que des opportunités qui se présentent :

> « Instead of a rigid land plan, most forms of commercial use were automatically allowed to proceed subject health and safety regulations. Once a major user or occupier was attracted to a specific site, that become a land use fix determining the nature of adjacent developments, which in an organic manner were allowed to grow around it[241]. »

Ainsi les 22 km² qui composent les *Docklands* ne font pas l'objet d'une vision unitaire mais sont réaménagés au coup par coup, au gré des propositions des acteurs privés qui sont progressivement attirés par ce nouveau chantier et cette zone d'opportunités foncières à deux pas de la *City*. Les transformations résultent d'opportunités saisies et de négociations avec le plus offrant plus que de hachures sur une carte ou de plan stratégique.

Les responsables de la *LDDC* ont la conviction qu'il faut aller vite et amorcer le redéveloppement grâce à des signes tangibles et visibles. L'attitude systématique de la *LDDC* sera de chercher à répondre au mieux aux besoins des investisseurs privés, sans qu'aucune contrainte réglementaire, de forme ou d'affectation des sols, n'entre en ligne de compte. Elle répond en cela au souhait du gouvernement qui veut que la *LDDC* soit

> « flexible and responsive to the needs of the development industry, with a desire to see an early implementation of schemes, rather than the corporation spending its first years in plan formulation[242]. »

---

[240] Voir Gordon, « Planning design and managing change in urban waterfront redevelopment », *Town Planning Review*, 1996, 67, 3.
[241] P. Turlik, *Initiating urban change: London Docklands before the LDDC*, Londres, LDDC, 1997, p. 33.
[242] P. Turlick, Directeur des affaires stratégiques de la LDDC, cité par J. Bentley, *East of the City. The London Docklands story*, 1997, p. 29.

Parmi les différents projets qui émergent sur le territoire des *Docklands*, le plus important est celui de *Canary Wharf*, au sein de l'Ile aux Chiens, qui constitue le plus grand développement entrepris par un promoteur en Europe[243].

Au début des années 1980, la demande en bureaux augmente dans la *City*, au moment même où la *Corporation of London* renforce sa politique de conservation à l'intérieur du *Square Mile*. Le secteur tertiaire a, en outre, besoin de bureaux plus vastes, plus modernes, adaptés aux technologies modernes, avec notamment des plafonds suspendus et des planchers permettant d'installer les différents réseaux câblés, de plus en plus nécessaires à cette économie fondée sur l'échange de flux immatériels - toute chose que la vieille *City* n'est pas en mesure de fournir au marché à l'époque.

Après un premier *master-plan* conçu en 1985 et un premier projet proposé par un *consortium* de banques américaines, présidé par le promoteur G.W. Travelstead, le projet de *Canary Wharf* est finalement entièrement pris en charge par les promoteurs canadiens, *Olympia and York*[244], qui ont déjà à leur actif de grandes réalisations de complexes financiers, à New-York (*World Financial Center*) ou à Toronto. Le 17 juillet 1987, *Olympia and York Dvpmts Ltd* signe le *Master Building Agreement* avec la *LDDC* prévoyant la construction de 12,2M de *sq ft* à *Canary Wharf*. Les premiers travaux commencent en mai 1988 et en novembre 1990, la tour de *Canary Wharf* (la *Canada Tower*), qui va devenir le symbole des *Docklands* et l'emblème de cette nouvelle philosophie urbaine, est achevée. Haute de plus de 200 m et comptant 50 étages, elle introduit une rupture majeure dans l'horizon londonien, symbolique de la rupture introduite dans les méthodes de planification.

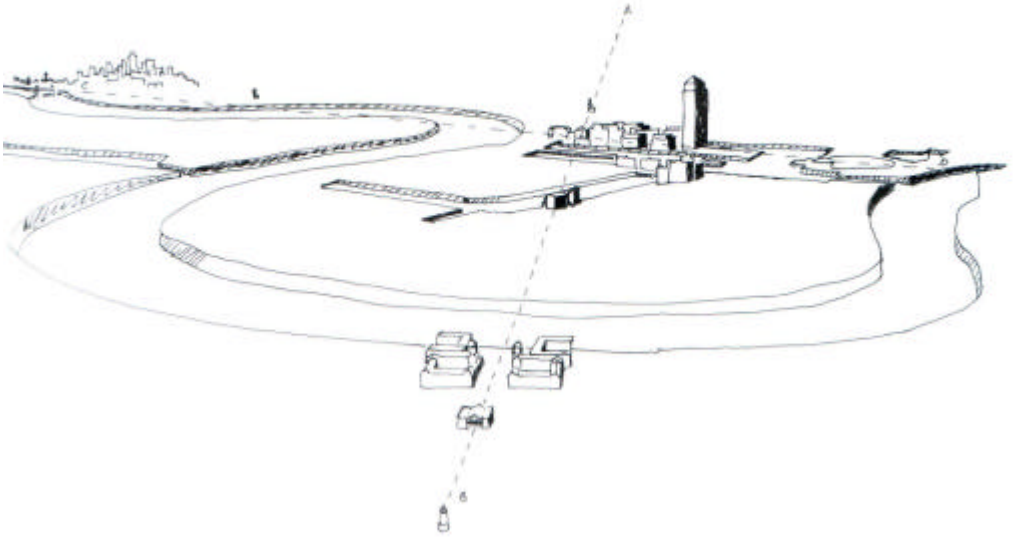
Cette opération, qui prévoit la création de plus de 12 millions de *feet square* dans l'est londonien, pour environ 40 à 60 000 personnes, créant un troisième centre d'affaires en plus de la *City* et du *West End*, et qui est dominée par le plus grand building d'Angleterre, qui plus est inscrit dans la perspective de *Greenwich*, n'a pourtant pas nécessité plus qu'« *une simple poignée de main* » entre les promoteurs d'*Olympia and York* et la *LDDC*, selon l'expression employée par la presse à l'époque.

---

[243] Le Master Building agreement signé en juillet 1987 par *Olympya and York* et la *LDDC* prévoyait la réalisation de 12,2 millions de square feet. En mai 2003, 6 million de square feet étaient réalisés et 8,1 millions en cours de construction.

[244] Le groupe sera rebaptisé *Canary Wharf Group* en octobre 1993.

« The whole of Canary Wharf needed less planning scrutiny than a change of use from a newsagent's to a fish-and-chip shop on the Commercial Road[245].»



Canary Wharf* vu depuis la perspective de *Greenwich

b. Le marché comme seul régulateur

Dans cette optique opérationnelle, le marché devient le seul élément de régulation. On parle de « *trend-planning* » ou de « *market-led planning* »[246]. Les autorités publiques ne se positionnent plus comme les garantes du bien public, mais subordonnent leur action à la satisfaction des intérêts privés. La rupture avec le plan stratégique du *DJC* est totale, et le directeur de la LDCC ne cache pas ses objectifs:

« We are not a well-fare association but a property-based organisation offering good-value[247]. »

[245] N. Spearing, MP de Newham, cité par J. Bentley.
[246] T. Brindley, Y. Rydin, G. Stocker, *Remaking Planning : the Politics of urban change in the Thatcher Years*, 1989.
[247] Reg. Ward, cité dans *London Docklands* , mars 1998.

La prépondérance du marché se manifeste au moment de la crise immobilière au début des années 1990. Lancée au moment du point le plus haut de la conjoncture immobilière, l'opération de *Canary Wharf* va subir de plein fouet le retournement du marché. Plusieurs facteurs se conjuguent pour enliser l'opération. Après le krach d'octobre 1987, la demande de bureaux s'est effondrée. La dérégulation de la fin des années 1980 a ainsi libéré un grand nombre de bureaux dans la *City*. D'autre part, en 1986, la révision du « *local plan* » de la *City* autorise la construction de 1 500 000 m² de bureaux supplémentaires dans les 2 années suivantes, ce qui représente une augmentation de 25% de sa surface bâtie[248].

Au début des années 1990, le chantier de *Canary Wharf* s'enlise et *Olympia & York* est au bord de la faillite. En mai 1992 la société passe sous administration. Cette année là, les premiers 5M feet² sont réalisés mais les façades de verre masquent une situation difficile : les bureaux manquent de locataires.

> « the foutains played in Cabot Square, the elegant lawn in the urban park at Westferry Circus awaited sunbathers, a riverbus plied to and from Westminster. All that was lacking was tenants[249]. »

Toutefois l'amélioration des transports et la reprise de la conjoncture immobilière offrent une seconde chance à *Canary Wharf*. En 1995, P. Reichman, à la tête d'un groupe d'investisseurs, rachète le projet aux banques pour 800 M de £ et en 1996, la première phase est louée à 80% et le démarrage des travaux de la seconde phase, entrepris.

Le réaménagement des *Docklands* ne s'est donc accompagné d'aucun contrôle dans l'usage du sol et n'a été encadré par aucun plan d'ensemble. Il résulte de la combinaison de puissants investissements (publics mais surtout privés) et d'un libéralisme politique en termes de contrôle du développement[250]. Au terme de cette expérience de dérégulation, la question qui se pose est de savoir quelle a été la place réelle de la puissance publique dans cette opération, dans laquelle les acteurs privés

---

[248] J. Robert, « L'évolution des tissus urbains à Paris et Londres pendant les années 80 » in *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, Paris, 1995, n° 3, p 261-271

[249] M. Hebbert, *op.cit*., p. 195.

[250] Le *Master Building Agreement* signé entre *Olympia and York* et la *LDDC* prévoit que les promoteurs canadiens participent à hauteur de £88 M à l'extension de la *DLR* (jusqu'à Bank) et à hauteur de £ 400M pour le prolongement de la Jubilee Line

ont été expressément désignés comme les maîtres du jeu et où elle a déclaré limiter son rôle à la plus stricte intervention.

Section C - L'ironie de l'histoire

A la fin des années 1980, des critiques émergent à l'encontre de la *LDDC*, dans la presse, au Parlement mais aussi parmi les « *developpers* » privés, c'est-à-dire « *the very people the LDDC was designed to serve* »[251]. On lui reproche d'avoir été guidée par une définition trop étroite de la régénération, d'avoir échoué dans la mise en œuvre des infrastructures de transport adéquates, enfin, malgré l'approche libérale et les critiques initiales contre une bureaucratie trop dispendieuse, d'avoir dépensé des sommes d'argent public importantes, alors même que d'autres chantiers dans Londres ou ailleurs restent en souffrance (métro de Londres, tunnel sous la Manche) [252].

1. Le retour à la planification, orchestrée par les acteurs privés

Face à ces critiques, la *LDDC* infléchit en partie sa politique et on assiste à un retour à la planification au début des années 1990[253]. Ce changement d'optique sera surtout effectif pour le réaménagement des *Royal Docks*, où R. Rodgers en particulier, est chargé de concevoir la réorganisation de ces terrains selon un processus planificateur plus classique.

Toutefois, de nombreux auteurs s'interrogent sur le bien-fondé et l'efficacité de la réintroduction d'une logique planificatrice et d'outil tel que le *master-plan*[254]. D'autres remettent même en cause la véracité de ce changement d'approche.

---

[251] Sue Brownill, Developing London Docklands. Another great planning disaster ?, Londres, Paul Chapman Publishing, 1990, p. 3.
[252] Le *DLR* est sous-dimensionné par rapport aux flux de travailleurs engendré par la création de *Canary Wharf*.
[253] A move 'back to planning (Shepley, 1989)
[254] Voir notamment Brian Edwards, *op.cit*.

> « As a result recent changes, which are in fact marginal adjustments to an unchanged agenda, have been heralded as the reacceptance of 'planning' rather than as simply another stage in the constant process of changes in state policy[255]. »

Pour Sue Brownill, il n'y a pas de vrai retour à la planification car, fondamentalement, les bénéficiaires des opérations restent les mêmes et les postulats sur lesquels se fonde la philosophie opérationnelle de la *LDDC* restent inchangés.

> « market relations remain predominant in planning gain agreements and in public transport lines planned to serve major property developments[256]. »

En outre, cette nouvelle approche, qui cherche à prendre davantage en compte les besoins de la population locale, arrive trop tard : les métamorphoses opérées dans la zone des *Docklands* ont déjà provoqué de telles mutations socio-économiques, que la population à qui l'on donne la parole au début des années 1990 n'est plus celle du début des années 1980.

Avant même ce revirement de la part de l'autorité publique en charge du développement de la zone, le retour à la planification et à l'usage du *master-plan* sont, paradoxalement, le fait des promoteurs privés eux-mêmes.

En effet, face à l'émergence kaléidoscopique de bâtiments de toute forme, de toute hauteur et de tout volume, fruit de la dérégulation totale en matière d'urbanisme, notamment dans l'Ile aux Chiens, les acteurs privés prennent conscience des moins-values potentielles que peut engendrer un environnement sur lequel ils n'ont pas de contrôle et qui ne leur offre aucune garantie puisqu'il ne leur impose aucune contrainte. Le revers de la médaille de cette liberté totale conférée par les autorités publiques, notamment au sein de l'Ile aux Chiens et de la zone d'entreprise, pourrait s'avérer aussi coûteux que cette liberté s'est avérée fructueuse de prime abord. En effet, étant donné qu'aucune contrainte urbanistique ou environnementale ne s'applique à personne, ce qui est bon pour l'un, risque de

---

[255] Sue Brownill, *op.cit.*, p. 7.
[256] *Ibid.*

devenir mauvais pour l'autre (vue coupée, hauteur dépassée, problème d'ombre, de prospect, de vue).

Paradoxalement, ce sont les acteurs privés qui vont réintroduire normes et réglementations en matière d'architecture et d'urbanisme. Ce retour à un urbanisme réglementaire est le plus patent et le plus exemplaire à *Canary Wharf*, du fait de l'ampleur de l'opération. *Olympia and York* charge les architectes *Skidmore, Uwings and Merrill* de concevoir un *masterplan* qui régit de manière très précise l'implantation des bâtiments, leur forme, leur volume et jusqu'à la nature des matériaux utilisés. Le projet d'*Olympia & York* est en rupture complète avec tout ce qui s'était fait auparavant. Avec des boulevards, des squares, des fontaines et des plantations d'alignement, il est comparable à un « *mature urban district*[257] ». Les designers de chaque immeuble doivent se conformer à un « *building code* » fondé sur des concepts tirés de l'urbanisme du XIXème siècle : avec des « *consistent élévation, and cornice line and shopfronts along the pavement*[258] ». Conçu par des architectes américains, ce plan masse s'inspire de l'urbanisme réglementaire européen

Paradoxalement, ce sont donc les acteurs privés qui reviennent à un urbanisme réglementaire. Mais, conçues par des acteurs privés, ces prescriptions réglementaires n'ont comme finalité que les intérêts (financiers et commerciaux) d'*Olympia and York* et non pas la satisfaction du Bien Public, comme on le verra au chapitre 7.

L'opération des *Docklands*, en se passant de planification et en déplaçant les limites entre secteurs privé et public, a démontré, par la négative, combien la planification pouvait être compatible avec les intérêts du secteur privé qui, à moyen terme, peut souffrir de l'absence de vision d'ensemble et de programmation. Au final, comme le souligne A. Coupland, il apparaît, ironiquement, que les développeurs aiment la planification.

---

[257] Expression de Michael Hebbert.
[258] C. Davies, « Eastern promise », *Architectural Journal*, 1991, 194.

2. La présence cachée de la puissance publique

D'autre part, la politique urbaine, menée par le gouvernement de M. Thatcher dans les années 1980, dans la zone de l'ancien port de Londres, comporte un paradoxe fondamental. Promouvant un important laissez-faire, cette politique repose néanmoins sur une forte intervention de l'Etat. L'intervention publique n'est pas abandonnée, mais est conçue comme dépendante des exigences des acteurs privés. Le basculement qui s'opère dans la politique urbaine anglaise au début des années 1980 et le changement radical de la conception de l'*urban planning*, ne marquent pas tant la disparition de l'Etat, comme certains ont voulu le croire[259], qu'une réorientation en profondeur des objectifs poursuivis et des moyens utilisés[260]. La puissance publique ne disparaît pas de la scène urbaine, mais change ses modalités d'intervention : d'un Etat omniprésent, perçu comme « tout puissant », voire omniscient (en ce qui concerne le devenir des zones désaffectées), on passe à un Etat caché, qui se veut au service du marché et dont la présence se veut la plus discrète possible.

Ainsi, paradoxalement, malgré le postulat de départ qui prône un désengagement de la puissance publique pour mieux « *laissez-faire* » les acteurs privés, les traces de la puissance publique sont nombreuses et peuvent être relevées selon des occurrences variées tout au long des années 1980.

a. Utiliser l'argent public comme catalyseur des investissements privés

Financièrement tout d'abord, la puissance publique reste un acteur important du processus de régénération.

La philosophie opérationnelle de la *LDDC* est d'utiliser ses propres fonds (60M £ par an au départ ; plus de 300M £ en 1990)[261] pour attirer les investisseurs

---

[259] P. Ambrose *Whatever Happened to Planning ?*, Londres, Methuen, 1986.
[260] Sue Brownill, *op.cit.*, p. 5: « Those aspects of planning associated with collective goals, social objectives and increasing democratic involvements – what many people understand by the word 'planning' – have been pushed out of the system »
[261] Department of the Environment. *The government's expenditure plans 1990-91 to 1992-93*, HM Treasury 1990 (Cm 1008, HMSO)

privés. Le principe utilisé est celui appelé « *prime the pump* » : l'argent public doit amorcer la pompe, et servir à catalyser l'investissement privé, notamment en préparant le foncier et en travaillant à modifier l'image de la zone auprès des investisseurs[262].

Aussi, la *LDDC* cantonne son action aux opérations d'infrastructures lourdes. Elle améliore les conditions d'accessibilité de la zone et l'offre en matière de transports : de nouvelles routes sont construites, et une ligne de métro léger (la *Docklands Light Railway*) relie les anciens docks au cœur de Londres. La *Jubilee Line* est prolongée et permet ainsi de se rendre de *Bond Street*, au cœur du *West End*, à *Canary Wharf* en moins d'une demi-heure. De même la *LDDC* parvient à convaincre dès 1982, *British Gas* d'installer un réseau moderne sur l'Ile aux Chiens et une compagnie de télécoms de quadriller la zone d'un réseau de fibres optiques en 1983, alors même qu'aucune entreprise n'est encore présente sur le site. Enfin, la *LDDC* bénéficie de procédures parlementaires qui lui permettent d'acquérir rapidement des terrains appartenant aux différents boroughs. Elle se charge de défricher, parfois de dépolluer et de viabiliser ces terrains puis de les vendre au secteur privé qui en assurera le développement. Dès 1981, un groupe de promoteurs accepte de construire à *Beckton*, dans les *Royal Dock*, un parc de 600 maisons à vendre, sur un terrain de 12 ha.

D'autre part, l'autre rôle majeur que s'attribuent les pouvoirs publics est de persuader le secteur privé que les *Docklands* sont « *a suitable place for investissment* » :

> « Large amounts of public money from the central state are involved in this process of persuading sources of capital that *Docklands* is a suitable place for investment[263]. »

Aussi, une bonne part de l'argent public est utilisée dans des campagnes *marketing* et publicitaires, à destination des investisseurs potentiels, susceptibles d'être intéressés par ce nouveau site aux portes de la *City*. Le directeur de la *LDDC* en 1981, Reg Ward, expose clairement ses méthodes :

---

[262] Brindley, R., Rydin, Y., Stoker, G., *Remaking Planning. The Politics of Urban Change in the Thatcher Years*, Londres, Unwin Hyman, 1989, p 96-120

[263] R. Lee, "London Docklands: the "exceptional place"? An economic geography of inter-urban competition", (Philippe Ogden éd., *London Docklands . The challenge of development*, 1992, p 13).

> « We have no land use plan or grand design; our plans are essentially marketing images[264]. »

L'administration Thatcher est convaincue que les retombées se feront ensuite selon le principe du "*trickle down*" : les améliorations proviendront de la percolation et de la diffusion des bénéfices induits par le redéveloppement impulsé par le marché.

Le critère utilisé pour évaluer l'efficacité des investissements publics est le « *leverage ratio* ». Ce critère sert à la *LDDC* à mesurer la réalité de l'effet levier des investissements publics sur les investissements privés. Selon, les calculs de la *LDDC* ,en 1990, ce *ratio* – au départ fixé à 1 pour 5 – atteint 1 pour 12. Toutefois on verra dans le chapitre 8 que le succès de l'opération en termes de finances publiques est à nuancer.

Au final, l'approche choisie par le gouvernement conservateur de M. Thatcher repose sur un paradoxe : son *credo* a été de faciliter et promouvoir l'action du secteur privé, mais au prix d'un important investissement public. Idéologiquement, la doctrine officielle est de rétablir le laissez-faire mais financièrement, l'Etat est resté très interventionniste

b. Les rapports avec les acteurs locaux

D'autre part, la présence de la puissance publique se manifeste également sur le plan politique, notamment dans les rapports avec les acteurs locaux. L'instauration de la *LDDC*, agence centralisée qui ne réfère qu'au gouvernement et prive les autorités locales de leurs compétences en matière d'urbanisme, instaure de nouveaux rapports entre les acteurs publics dans le processus de réaménagement urbain.

Cet organe va devenir emblématique de la conception thatchérienne du réaménagement urbain. La *LDDC* est un outil d'aménagement qui est foncièrement non démocratique. Aucun de ses membres n'est élu par les habitants. Le directeur, nommé personnellement par le Secrétaire d'Etat à l'environnement pour 3 ans, est responsable uniquement devant le gouvernement. Ses membres sont pour la plupart issus du monde de la finance ou des affaires, tandis qu'une seule place est réservée à

[264] Reg. Ward, ancien directeur de la *LDDC*, *The Times*, 18 novembre 1986.

un représentant de chaque *borough, Southwark, Newham* et *Tower Hamlets*[265]. Les *councils* sur le sol desquels cette vaste opération de régénération est entreprise ont 14 jours pour faire des commentaires sur les projets – la rapidité de délivrance d'un permis de construire étant une des garanties que les pouvoirs publics veulent donner aux opérateurs privés attirés par le site - mais leur avis est seulement consultatif.

> « The Board of the *LDDC* is appointed by the Secretary of State, meets in private (with no press or public present) and publishes no agendas, minutes or decisions (…) The *LDDC* was described by the Secretary of State for the Environment in 1980 as a 'single-minded' development agency "with the sole task of regeneration" (Heseltine, 1980) Just what the *LDDC* means by regeneration has become clearer over the past few years[266]. »

Aucune consultation n'est organisée dans les 4 premières années avec la population locale pour présenter les projets concernant la zone. Même les *local councils* ont du mal à savoir œ qui se prépare et un des projets les plus importants est présenté en Suisse avant même d'être connu des acteurs locaux des *Docklands*[267]. L'absence de concertation est telle avec les acteurs locaux qu'au moment où la création de *l'entreprise zone* est annoncée par Geoffrey Howe dans son « *budget speech* » en mars 1980, la population et le *council* de *Tower Hamlets* sont en train d'élaborer un plan qui prévoit le développement d'industries (au nord) et de logements – notamment sociaux – au sud (« *Isle of Dogs Local Plan* »).

Cette absence de consultation de la population locale et le court-circuitage des acteurs locaux par cette instance centralisatrice qu'est la *LDDC* font partie de la philosophie opérationnelle des nouveaux acteurs publics en charge du réaménagement de la zone. L'image qu'ils cherchent à donner, à travers de leurs campagnes *marketing,* qui remplacent l'activité de planification, est celle d'une opportunité foncière aux portes de la *City,* dans laquelle les acteurs privés ne

---

[265] Au départ, les autorités locales estiment que le rôle qui leur est attribué est bien modeste dans une entité aussi vitale pour leur avenir et refusent de siéger. A partir de 1986-87, les relations de la *LDDC* avec les *boroughs* s'améliorent et la consultation devient plus effective.
[266] A. Coupland, art. cite, p. 153.
[267] *Ibid,* p. 154.

rencontreront aucune contrainte – d'ordre technique (la *LDDC* prend en charge la préparation du foncier) ou social[268].

> « As a marketing agency the *LDDC* is selling development land, and would therefore prefer to present the image of 'wide open spaces' rather than an area with over 40 000 inhabitants, with their own views on how development should proceed[269]. »

A une autre échelle, la suppression du *Greater London Council*, en 1986, souligne bien la forte centralisation imprimée à la gestion planificatrice de l'agglomération londonienne, par le gouvernement Thatcher. A partir de 1986, les 32 *boroughs* de Londres ne sont plus fédérés par aucun organe supra-communal, la gestion se fait soit au niveau central, soit au niveau local[270].

Conclusion

L'arrivée au pouvoir de M. Thatcher se traduit par un revirement majeur dans les politiques urbaines et remet en cause une certaine conception de la planification – et par là-même le rôle attribué à la puissance publique dans les affaires de la *polis*[271]. On passe d'une conception de la planification comprise comme un exercice technique, un arbitrage neutre, rationnel, voire scientifique, d'attribution du foncier à une conception qui considère que la planification, dans son acception traditionnelle, constitue une interférence non nécessaire voire perturbatrice pour le marché et que le rôle de la puissance publique doit se borner à faciliter le libre fonctionnement de celui-ci. Les acteurs publics eux – mêmes mettent un terme à la croyance et à la

---

[268] Dans les années 1980 les manifestations de protestation organisées par des associations émanant de la population locale, des élus locaux (local MP) ou des membres du *GLC* sont nombreuses. La plus spectaculaire est peut-être celle de 1986 où des *Islanders* interrompirent le discours du Gouverneur de la Banque d'Angleterre en introduisant un troupeaux de moutons sur le site de *Canary Wharf* pour protester contre l'opération et notamment le projet de la *DLR* qui aurait détruit la *Mudchute Farm* située au sud de l'Ile aux Chiens

[269] A. Coupland, art cité, p. 154.

[270] L'élection en mai 2000 d'un maire et du *Greater London Authority* a depuis rétabli une instance planificatrice supra-communale. L'une de leur responsabilité a été l'élaboration d'un plan de développement stratégique pour Londres (« *Spatial development Strategy for London*) appelé le *London Plan* et publié en février 2004 par le *GLA*.

[271] Sue Brownill, *op.cit.*, p. 5: « the notion of rolling back the state to allow the private sector to redevelop inner areas has swept away the earlier planning ideologies concerning the 'inalienable rights' of officers and politicians to determine the future of cities, an ideology itself under attack through the crisis in planning brought about by the disasters on the 1960s (Ravetz, 1986).

conviction que les *planners* sont « *the appropriate guardians of the future of the built environment*[272] »

Toutefois, la classique dichotomie entre une conception libérale qui penche pour une limitation et une « modestie » du rôle de l'Etat et celle en faveur d'un Etat interventionniste et régulateur ne recouvre pas une ligne de fracture pertinente dans le cas des *Docklands*. Même avec un gouvernement libéral, pétri de la conviction qu'il faut laisser les mains libres au marché et tout faire pour faciliter l'initiative des acteurs privés, l'Etat reste encore très fortement présent. Seules ses modalités d'intervention, et le rôle qu'il s'assigne, changent. Dans les années 1970, il se pose en arbitre et en puissance détentrice du dessein et des dessins de l'avenir de la cité. Dans les années 1980, l'intervention publique est corrélée aux exigences des acteurs privés et la planification urbaine est conçue comme un instrument d'accompagnement de la croissance urbaine « spontanée », à utiliser où et quand les acteurs privés le souhaitent.

La ligne de fracture ne se fait donc, pas sur la présence ou l'absence de la puissance publique mais sur le rôle qui lui est assigné et la finalité qu'elle même assigne à son action. Dans un cas, l'Etat se veut omniprésent voire omniscient, dans l'autre la puissance publique est présente mais se veut absente. Elle passe, volontairement, des feux de la scène aux coulisses, développant un discours qui donne à penser qu'elle se retire de l'aventure de la planification et abandonnant par là-même la tâche de réflexion stratégique à des instances qui n'ont ni la même logique, ni la même finalité qu'elle.

La question qui peut être posée, à l'issue de l'expérience fournie par l'opération des *Docklands*, est celle de la place de la puissance publique dans une opération d'aménagement urbain de cette envergure. Doit-elle se contenter d'une intervention « *assistancielle*[273] » en matière sociale et économique, c'est-à-dire qu'elle se contenterait d'intervenir là et quand l'initiative privée ne peut ou ne veut le faire, ou intervenir de manière plus volontaire au sens où l'entend Thierry Paquot[274] ?

---

[272] Sue Brownill, *op.cit.*, p. 172.
[273] François Asher, art. cité, p. 14-15.
[274] « Dans la majorité des cas, la ville et l'urbain – cette après-ville, celle qui vient chronologiquement après la ville enceinte, compacte, à la taille du citadin marcheur et qui occupe les terrains périphériques situés après la ville et réclame une locomotion mécanique – se font et se défont sans urbanisme pensé et volontaire. « Volontaire » ne veut surtout pas sous-entendre « autoritaire » ou « étatique », non ; ce mot vient du latin *voluntarius* et signifie « qui agit librement », « qui est fait sans contrainte et par

La conception qui a prévalu dans les années 1980, pour procéder au réaménagement des *Docklands*, réduit le rôle décisionnel de l'Etat à la portion congrue puisqu'il ne pilote en rien l'opération mais se contente d'accompagner les transformations, et d'intervenir de manière résiduelle et complémentaire dans un schéma d'évolution général qu'il ne maîtrise pas et à l'élaboration duquel il n'a pas voulu participer[275]. En quelque sorte, il laisse les rênes décisionnelles et conceptuelles au privé mais reste présent pour financer des opérations qu'il n'a pas lui-même planifié et décidé. C'est ce que François Ascher appelle le principe de la « subsidiarité » qui postule que

> « L'Etat ne doit intervenir que là où l'initiative privée ne peut le faire. On s'éloigne ainsi des conceptions de l'Etat du «bien-être » aux fonctions animatrices, régulatrices et redistributrices, pour en « revenir » à la conception d'un Etat dont l'intervention en matière sociale et économique est avant tout 'assistancielle'[276] ».

La dichotomie qui oppose l'Etat au marché n'est donc peut-être pas la plus pertinente. La question à se poser est peut-être celle du rôle à assigner à chacune de ces instances. Pour cela, il faut, avant toutes choses, décrypter les ressorts de l'action des acteurs publics et privés et les spécificités propres à leurs interventions.

---

intention ». je propose par conséquent de considérer l'urbanisme volontaire comme un «bien commun » (Thierry Paquot, « L'urbanisme comme bien commun », *Esprit*, octobre 2002, p 78).

[275] F. Asher, art. cité, p. 4-5. F. Asher replace cette évolution du rôle de l'Etat dans la perspective de la crise des années 1970 qui rend flou l'avenir des villes et difficile la prédiction voire l'invention de leur futur. Ainsi « dans le contexte de crise du keynésianisme et du *welfare state*, au nom de la « modestie » nouvelle de l'Etat, on rechigne à confier aux pouvoirs publics des responsabilités trop importantes ! »

[276] François Ascher, « Projet public et réalisations privées. Le renouveau de la planification des villes », *Annales de la Recherche urbaine*, n° 51.

Chapitre 7 :
Modalités et spécificités de l'intervention des acteurs privés

Introduction

L'opération des *Docklands* d'une manière générale, mais plus encore celle de *Canary Wharf* qui a bénéficié du statut de zone franche pendant 10 ans, ont donc été réalisées sur la base d'un partenariat public/privé spécifique. Il faisait du désengagement de la puissance publique un principe de base et de la libre initiative accordée aux acteurs privés une des clés du succès. Aussi l'action de la puissance publique, on l'a vu, devait se borner à une intervention en creux : il fallait limiter au minimum ses interventions afin de ne pas entraver l'initiative privée – ce qui s'est exprimé à l'intérieur de la zone franche par une absence totale de prescription

architecturale et urbanistique. Cette action «silencieuse » et passive était toutefois redoublée d'une intervention plus matérielle et réelle, notamment sous la forme d'incitations financières et d'exemption fiscale. L'opération de *Canary Wharf* a donc été une opération d'aménagement entièrement pilotée et réalisée par le secteur privé. *Olympia and York* détenaient entre leurs mains, à la fois, les responsabilités de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre. Le jeu des acteurs établi pour mener à bien cette opération était nouveau dans le contexte de la planification urbaine anglaise et est devenu presque archétypique tant les rôles étaient extrêmement marqués (par la suite les modalités du partenariat ont évolué et ont fait preuve de moins de radicalité – notamment dans les *Royal Docks*).

Cette spécificité opérationnelle nous amène à étudier un certain nombre de questions : Quelles sont les conséquences d'une délégation de la maîtrise d'ouvrage au secteur privé ? Quelles incidences, les spécificités de son action peuvent-elles avoir pour la ville et le citadin qui y habite ? A quelle type de ville aboutit-on lorsque le secteur privé décide à la fois du dessein et du dessin de la ville ?

Si les acteurs publics et privés constituent des opérateurs indispensables au développement urbain – *a fortiori* dans une agglomération comme Londres où le moteur de la croissance a toujours été historiquement plus économique que politique[277] - les règles arbitrant leurs rapports peuvent obéir à différentes modalités et les rapports de force s'exprimer de manière plus ou moins marquée à l'avantage de l'un ou de l'autre. Dans les années 1980, différents types de partenariat se sont développés, associant selon des modalités diverses les acteurs publics et privés[278].

---

[277] Le rejet du plan de C. Wren après le grand incendie de 1666 est significatif de la faible emprise – volontaire ou imposée – de la puissance publique sur l'évolution de la trame urbaine. Sous la pression des acteurs privés qui voulaient reconstruire le plus vite possible et sans procéder à une refonte du parcellaire, le plan de l'architecte du Roi a été refusé, Londres n'adoptant les grandes percées baroques pour reconstruire le tissu de la *City*.

[278] Les changements intervenus dans la planification urbaine dans les « années Thatcher » et la remise en cause des instruments de la planification urbaine locale ont alimenté des réflexions importantes sur ses fondements, ses objets et ses méthodes. Certains auteurs ont élaboré une typologie des différents plans mis en œuvre durant cette période et des différents types de partenariat public / Privé. Bridley, Rydin et Stoker distinguent ainsi le *regulative planning* (plan classique), le *trend planning* (qui fixe les grands axes), le *popular planning* (qui a recours à des processus de participations), le *leverage planning* (qui par effet de levier stimule les investissements privés), le *public investment planning* (qui dirige et commandite les changements urbains) et le *private-management planning* (qui consiste en une planification totalement privée (*Remaking Planning : the Politics of Urban Change in the Thatcher Years*, Londres, Unwin Hyman, 1989)

Toutefois, avant de répartir les rôles entre acteurs publics et privés et leur assigner une place et des responsabilités dans l'édification et l'évolution de la ville, il convient d'identifier clairement les spécificités de leur action. Quelle est la finalité de leurs interventions ? Quel est l'objectif qu'ils recherchent et donc quels sont les moyens qu'ils mettent en œuvre pour y parvenir ?

Trois spécificités, propres à l'action des acteurs publics et privés, induisent des différences profondes dans la logique et la portée de leurs interventions. Tout d'abord, par nature, les acteurs publics et privés poursuivent des buts différents et assignent des objectifs non identiques, voire antithétiques parfois, à leur action. Cette différence de nature dans la finalité de leur action, induit deux visions différentes du citadin et deux conceptions quant à sa place dans la cité. Enfin, la temporalité spécifique dans laquelle chacun de ces acteurs inscrit son action, qui engendre une prise en compte, ou non du temps long, dans leur raisonnement a des répercussions sur les conditions d'adaptation et de durabilité de la ville.

Ce triptyque de différences (finalité de l'action, place du citadin, temporalité de l'action) fait que dans le partenariat public – privé, la place occupée par chaque acteur n'est pas indifférente, et l'inversion des rôles n'est pas neutre. La substitution de l'un à l'autre, dans le processus de production urbain, ne se fait pas sans un changement en profondeur de l'économie du système urbain au sens large.

Section A - Des objectifs spécifiques

Une première différence oppose l'intervention des acteurs publics et privés : elle tient à la finalité de leur action et aux buts qu'ils poursuivent. Cette différence dans les objectifs poursuivis a des répercussions importantes dans la géographie de la ville, lorsque la puissance publique cède sa place aux acteurs privés.

1. De la hiérarchie des finalités

a. Une finalité unique versus le « Bien proprement humain »

Par définition, l'action des acteurs privés aura pour finalité la satisfaction de leurs intérêts privés et l'action d'acteurs économiques aura pour fin des questions d'ordre économique. L'action des acteurs privés tend donc vers une fin unique,

relativement limitée et circonscrite, et dépendant directement du secteur d'activité concerné. Elle relève de ce qu'Aristote nomme les « *arts à potentialité unique* »[279]. La puissance publique, en revanche, c'est-à-dire l'instance politique qui a en charge les affaires de la cité, pose comme fin ultime de son action « *le Souverain Bien* » ou encore ce qu'Aristote appelle « *le bien proprement humain* »[280].

Ces « *arts à potentialité unique* », c'est-à-dire ces actions qui poursuivent un but unique, directement corrélé à leur secteur d'activité, sont subordonnés aux arts architectoniques, c'est-à-dire au politique, dont la finalité englobe toutes celles des arts précédents : l'action économique lui est subordonnée, tout comme les conseillers en communication ou en stratégie militaire sont dépendants et subordonnés au politique qui détient le rôle d'arbitre. Ainsi, le rôle de donneur d'ordre ne peut pas être rempli par n'importe quel acteur. La prééminence du politique sur les autres sciences se justifie par le fait qu'elle « *englobe les fins des autres sciences* ». L'action politique poursuit toutes les fins des actions « *à potentialité unique* », ce qui fait qu'au final, la finalité de son action est « *le bien proprement humain* ».

La prééminence du politique est donc légitimée par la finalité de son action qui englobe toutes les autres et poursuit un objectif supérieur. Le pouvoir d'arbitrage dans les affaires de la cité, est donc légitimement et nécessairement entre les mains de la puissance publique, puisque celui-ci sera exercé en vue « *du bien proprement humain* ». La puissance publique tire donc la légitimité de sa prééminence, dans le partenariat public / privé, de la finalité de son action.

---

[279] L'action des acteurs privés pourrait être classée dans ce qu'Aristote appelle « les arts qui relèvent d'une potentialité unique » c'est-à-dire qui poursuivent une seule finalité : « Or, comme il y a multiplicité d'actions, d'arts et de sciences, leurs fins aussi sont multiples : ainsi l'art médical a pour fin la santé, l'art de construire des vaisseaux le navire, l'art stratégique la victoire, et l'art économique la richesse. Mais dans tous les arts de ce genre qui relèvent d'une unique potentialité (de même, en effet, que sous l'art hippique tombent l'art de fabriquer des freins et tous les autres métiers concernant le harnachement des chevaux, et que l'art hippique lui-même et toute action se rapportant à la guerre tombent à leur tour sous l'art stratégique, c'est de la même façon que d'autres arts sont subordonnés à d'autre), dans tous ces cas, disons-nous, les fins des arts architectoniques doivent être préférées à toutes celles des arts subordonnés, puisque c'est en vue des premières fins qu'on poursuit les autres. » (Aristote, *Ethique à Nicomaque*, Paris, Vrin, p. 33).

[280] « S'il en est ainsi nous devons essayer d'embrasser, tout au moins dans ses grandes lignes la nature du Souverain Bien, et de dire de quelle science particulière ou de quelle potentialité il relève. On sera d'avis qu'il dépend de la science suprême et architectonique par excellence. Or une telle science est manifestement la Politique, car c'est elle qui dispose quelles sont parmi les sciences celles qui sont nécessaires dans les cités, et quelles sortes de sciences chaque classe de citoyens doit apprendre et jusqu'à quel point l'étude en sera poussée ; et nous voyons encore que même les potentialités les plus appréciées sont subordonnées à la Politique : par exemple la stratégie, l'économique, la rhétorique. Et puisque la politique se sert des autres sciences pratiques, et qu'en outre elle légifère sur ce qu'il faut faire et sur ce dont il faut s'abstenir, la fin de cette science englobera les fins des autres sciences ; d'où il résulte que la fin de la Politique sera le bien proprement humain. » (Aristote, *Ethique à Nicomaque*, Paris, Vrin, p. 34-35).

Ainsi, il existe une hiérarchie entre les différentes actions des acteurs urbains, hiérarchie dont la légitimité se fonde sur la nature de la fin poursuivie par cette action. Dans le jeu urbain, les interventions des différents acteurs n'ont donc pas une place équivalente

b. Intérêt général versus intérêt individuel

La puissance publique fait donc du « *bien proprement humain* » la finalité de son action. Toutefois, cela ne signifie pas que l'action politique tende à la satisfaction de l'intérêt privé de l'individu, de manière exhaustive. S'il y a en général « *identité entre le bien de l'individu et celui de la cité* », l'intérêt général ne recouvre pas forcément exactement les limites de l'intérêt privé, la somme des intérêts privés ne constituant pas l'intérêt général. En cas de conflit entre ces deux volontés, l'intérêt général est l'aune à partir de laquelle évaluer et forger les politiques publiques mises en œuvre dans la cité. Ainsi, c'est l'intérêt de la cité qui prime par rapport à l'intérêt de l'individu[281].

L'intérêt général se trouve au fondement du contrat social qui unit la communauté de citoyens. Il en est la pierre angulaire et sa protection est la condition qui permet l'instauration de la ville en tant que cité :

> « Le vrai sens du mot *Cité* s'est presque entièrement effacé chez les modernes : la plupart prennent une ville pour une Cité et un bourgeois pour un Citoyen. Ils ne savent pas que les maisons font la ville mais que les Citoyens font la Cité[282]. »

Toutefois, cette condition, vitale à l'avènement de la cité et à l'existence de citoyens, ne va pas sans mal et ne relève pas de l'ordre naturel des choses. En effet, le conflit est inévitable entre deux formes de volonté : la volonté individuelle, qui est le propre de l'homme, son signe distinctif par rapport à l'animal, et la volonté générale,

---

[281] « Même si, en effet, il y a identité enter le bien de l'individu et celui de la cité, de toute façon c'est une tâche manifestement plus importante et plus parfaite d'appréhender et de sauvegarder le bien de la cité : car le bien est assurément aimable même pour un individu isolé, mais il est plus beau et plus divin appliqué à une nation ou à des cités » (Aristote, *Ethique à Nicomaque*, Paris, Vrin, p. 34-35).
[282] Jean-Jacques Rousseau, *Œuvres complètes*, III, p. 361-362.

qui est l'expression de la communauté de citoyens unis par ce contrat social. Ces deux volontés, qui coexistent dans la nature même de l'homme, sont inévitablement amenées à entrer en conflits et sont source de tensions inéluctables car elles possèdent des caractères identiques mais tendent à des fins opposées :

> « Deux structures donc formellement identiques, deux formes de volontés éternelles et immuables, mais tendant à des fins non comparables au point que chacune se dénature si elle poursuit la fin de l'autre[283]. »

Ainsi, il s'avère que l'intérêt particulier et le bien commun ne sont pas naturellement compatibles : au contraire, ils

> « s'excluent l'un l'autre dans l'ordre naturel des choses[284] »

Naturellement et de manière individuelle, l'homme ne tend pas à concourir au bien commun :

> « Il est faux que dans l'état d'indépendance, la raison nous porte à concourir au bien commun par la vue de notre propre intérêt ».

Si « l'homme-bourgeois » peut être amené à s'opposer à l'intérêt général en tant qu'individu (lorsque la satisfaction de ses intérêts privés ne recouvre pas l'intérêt général), en tant que membre de cette volonté générale, «l'homme-citoyen » tend vers ce bien commun.

Dans cette lutte presque schizophrénique chez l'individu entre volonté particulière et volonté générale, l'objectif, et le rôle, du politique sont d'établir la victoire de la volonté générale :

> « L'art difficile de la politique consistera à chercher à assurer la victoire de la volonté bonne ou générale sur le redoutable adversaire

[283] *Ibid*, p. 374.
[284] *Ibid*, p. 284.

> interne constitué par la volonté particulière, armée de la tenace force naturelle[285]. »

Toute la vie de la cité porte la marque de cette lutte d'influence constante entre volonté particulière et volonté générale, mais c'est cette lutte qui, en elle-même, fait la richesse de la vie de la cité :

> « s'il n'y avait point d'intérêts différents, à peine sentirait-on l'intérêt commun (…), et la politique cesserait d'être un art[286]. »

c. Le rôle de donneur d'ordre relève du politique

Dans la répartition des rôles sur l'échiquier urbain, les acteurs politiques occupent donc nécessairement un rôle prééminent par rapport aux acteurs économiques - ou aux conseillers en communication ou en stratégie militaire. Ce sont eux qui constituent l'instance qui, en dernier recours, détient le pouvoir d'arbitrage et de décision. La légitimité de leur pouvoir et de leur position prééminente leur vient de la supériorité de la finalité de leur action : contrairement aux autres acteurs qui poursuivent une fin unique, directement liée à leur secteur d'activité, l'action des acteurs politiques englobe toutes ses fins et la puissance publique poursuit à travers ses interventions « *le bien proprement humain* ». Cette finalité qui fait de l'homme, et de l'intérêt général, le cœur de l'action de la puissance publique légitime sa prépondérance dans le jeu des acteurs urbains.

Cette disparité dans les objectifs poursuivis fait que l'attribution des rôles dans la gestion des affaires de la *polis* n'est pas indifférente et ne peut pas être indifférenciée. Puisque les acteurs privés ont pour objectif la satisfaction des intérêts privés, et la puissance publique «*le bien proprement humain* », il en découle que les fonctions et la place des uns et des autres dans la gestion et le développement de la ville sont nettement définies et circonscrites. La définition du projet politique, dessinant l'avenir de la ville à court, moyen et long terme, relève des attributions de la puissance publique, dont les arbitrages se font en fonction du « Souverain Bien ». En

---

[285] *Ibid*, p. 374
[286] *Ibid*, 371, n.

revanche les acteurs privés, tout en poursuivant leurs intérêts propres, participent du dynamisme économique de la ville, leurs intérêts privés recoupant pour partie l'intérêt général.

Compte-tenu de la finalité de leur action, les rôles ne sont donc pas interchangeables entre acteurs publics et privés. Dans un partenariat public / privé, élaboré pour présider à une opération d'aménagement, la maîtrise d'ouvrage relève nécessairement de la puissance publique tandis que la maîtrise d'œuvre est assumée par des opérateurs privés (ou publics).

Les rôles ne sont donc pas interchangeables car les interventions des différents acteurs urbains ne sont pas équivalentes en termes de finalité poursuivie. Si la maîtrise d'œuvre peut être déléguée avec beaucoup d'efficience aux acteurs privés, la maîtrise d'ouvrage relève du politique et ne peut être déléguée au secteur privé sans engendrer des déficiences importantes en termes d'efficacité, et sans modification radicale de l'esprit de la ville[287].

Le problème ne réside évidemment pas dans la présence des acteurs privés, absolument nécessaires, mais dans la place qui leur est accordée dans le processus de production urbain. A *Canary Wharf*, les acteurs privés ont eu carte blanche et une liberté d'initiative totale, ils y ont donc appliqué leurs règles du jeu, leur vision du monde et y ont poursuivi leurs objectifs propres. La ville qui en est née est donc moins une ville qu'un centre d'affaires dont l'objectif est de faire des affaires. La puissance publique s'en est remise aux acteurs privés pour créer une urbanité qui ait du sens d'un point de vue civique alors que cela ne relève ni de leur rôle ni de leurs compétences[288]. L'urbanité de *Canary Wharf*, et les pratiques possibles en ces lieux,

---

[287] Dans un autre contexte, celui de la croissance des villes chinoises et des problèmes notamment de mobilité et de congestion auxquelles ces villes sont confrontées, Jean Pierre Orfeuil établit la même règle de base répartissant les rôles entre les différents acteurs en charge du développement urbain : « Il appartient au politique de définir le cadre dans lequel les marchés fonctionnent, en relation avec des problèmes du présent qu'il faut bien résoudre, comme l'urbanisation rapide et les congestions, et avec des objectifs de moyen et long terme dans la perspective du développement durable. Pour gérer cette double exigence au niveau de la planification et de la gestion des systèmes de transport d'un territoire donné, il faut être clair sur ce qui est considéré comme exogène, c'est-à-dire relevant d'un ordre de priorité supérieur, et sur ce qui doit enter endogénéisé par les principes de gestion appliqués dans chaque ville et sur chacun des réseaux. En bref, il faut avoir une vue claire sur « ce qui s'impose à nous » et sur « ce qui dépend de nous », « nous » renvoyant aux autorités en charge de la gestion et du développement des territoires » (Jean-Pierre Orfeuil, « Propos conclusifs du symposium international de Pékin », *Urbanisme* n° 341, mars-avril 2005 : *Mobilités urbaines : les enjeux de la recherche en Chine et à* l'étranger, p. 55).

[288] « It is not that Docklands had bad taste ; it is rather that taste as a series of values has been subsumed within commercial targets (…) The Isle of Dogs is not a place in civic terms because making sense of place was relegated to market forces. Some developers, recognizing the problem,

attestent des modifications qui occurrent dans le paysage urbain mais aussi dans les pratiques urbaines lorsque ce sont les acteurs privés qui jouent le rôle de maître d'ouvrage et que la puissance publique borne le sien à la satisfaction des intérêts privés[289].

2. L'économie de l'espace public

Cette divergence dans la finalité de l'action des acteurs publics et privés a des conséquences sur le plan spatial, et par ricochet, sur le type de pratiques possibles dans cette spatialité spécifique.

a. Un schème incompatible avec la finalité de l'action des acteurs privés

Par nature, les acteurs privés défendent des intérêts privés. Leur logique, et il ne s'agit pas ici de leur faire un mauvais procès, est d'ordre financier et rentabiliste. Leurs investissements sont donc pensés et réalisés en fonction du retour sur investissement qu'ils peuvent engendrer et leurs éventuelles préoccupations d'ordre environnemental ou urbanistique n'interviennent qu'à partir du moment où elles ont une traduction financière - ou qu'à tout le moins leur non-prise en compte représente un coût supérieur à la charge qu'elles représentent. On ne peut pas attendre des acteurs privés qu'ils réalisent des investissements dont la rentabilité n'est pas exclusivement d'ordre économique. Par définition, un espace public (que ce soit un parc ou une place) représente un coût économique : en termes de création mais aussi d'entretien, coût que la vente d'aucune charge foncière ne vient amortir.

Lorsque les acteurs privés assument les fonctions de maître d'ouvrage, la ville est pensée et produite à partir du plein de l'objet, conformément aux objectifs poursuivis. Les acteurs privés raisonnent forcément en termes d'objet bâti et pensent l'espace non bâti en termes fonctionnels. L'espace non bâti, et *a fortiori* l'espace public, n'est pas un schème utilisé par les acteurs privés pour penser la ville, ou alors seulement de manière résiduelle et dans un second temps. En aucun cas, il n'est le

---

have sought to form squares and circuses to apeteh traditional *City*, but want of public architecture makes such spaces largely meaningless" (Brian Edwards, *op.cit.*, p. 162

[289] « Governments of whatever persuasion must realize that quality in those things governments alone can do is more important than narrow definitions of cost-benefit analysis. The myth that urban quality can be created by private sector developers enjoying unprecedented levels of design freedom should be finally buried by the example of the Isle of Dogs » (Sue Brownill, *op.cit.*, p. 170).

principe urbanistique qui guide et oriente leurs choix architecturaux et urbains. Dans une ville entièrement conçue et réalisée par des opérateurs privés, l'espace public ne peut pas exister à part dans des déclinaisons caricaturales qui le vident de sa substance. Par définition, il ne constitue pas une modalité morphologique de cette ville. Compte-tenu de la finalité de leur action, les acteurs privés feront l'économie de l'espace public.

Si des compagnies du secteur tertiaire estiment qu'il est de leur intérêt, économique, d'apporter un soin aux espaces non bâtis environnant leurs bâtiments, de beaux espaces extérieurs, à l'aménagement soigné, pourront être réalisés et entretenus, mais il ne s'agira pas d'espace public au sens fort du terme et leur rôle dans la morphologie du tissu urbain sera inexistant. La logique à l'œuvre dans cette démarche est toujours la même : il s'agit de tout mettre en œuvre pour atteindre un objectif financier ou économique. A l'inverse, si un industriel de l'agro-alimentaire ou un fabricant de puces électroniques les remplacent, ils ne se soucieront sans doute pas de l'environnement de leur unité de fabrication, qui dans leur secteur a peu d'incidence sur leur chiffre d'affaires, celui-ci étant moins corrélé à leur image, et ces espaces extérieurs disparaîtront. On ne peut donc pas attendre des acteurs privés qu'ils oeuvrent à la constitution et à la réalisation d'un espace public réel et durable. Celui-ci est du ressort de la puissance publique.

b. Collage City

Si la ville est entièrement conçue et réalisée par des acteurs privés, le paysage urbain auquel on aboutit est un paysage dans lequel l'espace public occupe une place résiduelle, voire est totalement absent. On a donc une juxtaposition d'éléments bâtis, reliés entre eux par des espaces non bâtis à la fonctionnalité très développée.

A *Canary Wharf*, la prépondérance de la logique de l'objet, du plein sur le vide, du volume sur le creux est la traduction urbanistique de la main mise des acteurs privés dans le réaménagement de la zone.

> « In place of old urban values like the public square, the linking street and the community park, there is in Docklands a pattern of circulating roads, open car parks, and well fortified buildings. The

> townscape of *Docklands* has been suburbanized and americanized. Englishness survives only at the edges in quiet corners of Surrey Docks; elsewhere the Thatcher revolution has created corporate placelessness[290]. »

L'intérêt et toute la richesse de l'espace public dans la pratique quotidienne de la ville apparaît lorsque celui-ci disparaît.

Ainsi Jean-Louis Gourdon énumère

> « Ce qui en résulte : un archipel d'enclos autonomes, d'espace en impasses où il faut toujours revenir sur ses pas. Un territoire sans nivellement général, entrecoupé de déblais, de remblais et d'autres sortes de séparations (haies etc.), un espace de faible densité où le cheminement est interminable, inadapté aux vélos, aux piétons, à la desserte des transports en commun. Un espace où l'indistinction fréquente des espaces publics et privés rend difficile le contrôle, l'entretien, le nettoyage et contribue à en faire un territoire sans repères, où l'orientation, l'adressage du courrier sont problématiques… au total, un espace en éclats, hyper adapté, peu adaptatif, coûteusement recyclable[291] ».

A quelques détails près, cette description de la résultante d'une ville conçue sans le schème polyvalent et atemporel de la rue rend assez bien compte de l'urbanité et de la géographie de *Canary Wharf* et de l'île aux Chiens dans son ensemble : les ensembles de bureaux constituent des entités auto-centrées qui font de l'Ile aux Chiens un *patchwork* urbain ; la voirie est caractérisée par des sauts scalaires qui fond déboucher des impasses ou des rues piétonnes sur des axes routiers ; le niveau de l'eau est difficile d'accès, car en-dessous du niveau de la rue, la promenade en bord de Tamise est interminable du fait de l'absence de transversale, ou entrecoupée de murs et de barrières fermant l'accès aux ensembles résidentiels privés, et rabattue sur une artère passante d'où la vue sur le fleuve est improbable. A *Canary Wharf*, en revanche, la pleine maîtrise des acteurs privés des espaces bâtis et non bâtis fait qu'il n'y a pas

---

[290] Brian Edwards, *op.cit*., p. 168.

[291] Jean Louis Gourdon, « De la voirie à la rue : pour « habiter le temps », *Urbanisme*, n° 292, janvier / février 1997, p. 23.

de problèmes de confusion et de délimitation entre espace public et privé : tout est privé et la sécurité et le nettoyage des lieux sont parfaitement assurés.

La ville a toujours été composée d'espaces publics et privés et des enclaves privées ont toujours existé dans le tissu urbain[292]. La différence fondamentale qui se manifeste dans l'opération des *Docklands* est qu'au final le dernier mot est laissé à la matrice privée : c'est elle qui devient le principe directeur et ordonnateur de la géographie des lieux, auquel les étrangers à ces lieux– c'est-à-dire les citadins – sont obligés de se plier et de se soumettre. C'est elle qui dicte et qui décide du tracé des pas et des cheminements et qui impose sa règle à l'urbanisme de ce quartier. En laissant le champ libre aux acteurs privés et en abdiquant son rôle d'arbitre, la puissance publique a délaissé le champ qui était le sien : la protection de l'espace public, qui du coup a déserté la ville. Cette absence se fait aujourd'hui fortement sentir lorsque l'on n'est ni un travailleur ni un habitant des *Docklands*.

3. « L'urbanisme comme bien commun »

D'autre part, une autre conséquence spatiale de l'emprise des acteurs privés dans la fabrication de cette ville et du désengagement de la puissance publique qui ne se pose plus en garante de l'intérêt général, est la fragmentation de la ville[293].

a. Leur vision s'arrête au périmètre de l'opération

En l'absence d'une puissance publique décidée à imposer « sa main invisible » pour protéger l'intérêt général, la logique qui prime est celle des acteurs privés. On assiste donc à la juxtaposition d'une multitude de logiques qui n'ont de sens qu'en elles-mêmes. L'ensemble est dépourvu de cohérence générale, puisque rien ne vient

---

[292] B. Rouleau montre bien dans *Paris, histoire d'un espace* comment la constitution du domaine public s'est fait dans une lutte incessante contre les tentatives d'empiètement du domaine privé (sous la forme de bornes, d'enseignes, d'encorbellement etc.).

[293] Cette forme de fragmentation du territoire a été constatée ailleurs et se retrouve partout où les acteurs privés occupent une place prépondérante dans les arbitrages décisionnels d'aménagement : « Il en résulte des formes concrètes d'urbanisation et de restructuration urbaine relativement fractionnées, correspondant aux logiques opératoires des acteurs privés. Les villes se font ainsi à coups de projets, de morceaux, c'est-à-dire d'opérations aux contours définis, souvent introverties (pour maîtriser les plus-values urbaines et favoriser la gestion privée), relayant en partie les logiques de zoning et de sectorisation de la période précédente » (Thierry Paquot, art. cité).

contraindre les intérêts et les logiques privés à se mouler dans un cadre global– plus ou moins contraignant – dont la légitimité est la garantie de l'intérêt général.

Chaque acteur privé n'ayant en charge que le périmètre de l'opération qu'il réalise, son regard et sa logique ne s'appliquent que sur ce périmètre. La ville engendrée par cette logique d'aménagement se constitue donc d'une série de pièces et de morceaux juxtaposés les uns aux autres, possédant une cohérence interne mais n'étant pas articulés puisque aucun acteur n'est en charge de cet entre-deux.

Cette conception de la ville par pièces et morceaux et cette absence de liant – due à l'absence de l'espace public– ont des conséquences sur les pratiques et notamment sur les déplacements. La conception et la réalisation d'une ville par morceaux – traduction de l'addition d'intervenants privés multiples possédant un niveau et un périmètre de responsabilité équivalent – se traduisent par une fragmentation des pratiques, notamment des déplacements. Ceux-ci risquent de se réduire à des sauts de puce d'un îlot bâti à l'autre. Au final, cette fragmentation spatiale ascrit à résidence les usagers de cette ville qui ne peuvent – faute de support ou de support suffisamment agréable – pérégriner dans cette ville où bon leur semble, au gré de leurs pas.

Photo 1

Les berges de la Tamise : un linéaire hétéroclite (Photo 1 : l'aménagement de *Canary Riverside* dans l'enceinte de *Canary Wharf.* ; photo 2 : vu sous l'autre angle, le chantier qui doit accueillir le projet River South)

Photo 2

b. Le bord de l'eau comme bien commun

Dans les *Docklands*, le désengagement de la puissance publique a eu pour conséquence que certaines potentialités environnementales, comme notamment les berges de la Tamise, n'ont pas été considérées comme un bien commun à protéger et à partager entre tous, mais ont été accaparées par les acteurs privés. Contrairement à d'autres villes européennes bénéficiant d'un *waterfront* (Barcelone, Boston, ou même Paris) ou à d'autres parties de Londres (*South Bank*), ici, les berges de la Tamise n'ont pas fait l'objet d'une mise en valeur cherchant à faire du bord de l'eau une aménité à partager entre tous, dans l'intérêt du « Bien proprement humain ». Elles ont, au contraire, été incluses dans différente enclaves résidentielles, qui ont fondé leur promotion sur cette aménité visuelle, et qui aujourd'hui constituent autant de reliefs saillants qui constituent le paramètre contraignant et déterminant de la géographie des lieux lorsqu'on n'est pas autorisé à y pénétrer[294] . Le morcellement longitudinal et

[294] « On peut aller plus loin dans l'anticipation et évoquer, pourquoi pas, des villes privées pour telle minorité sexuelle de plus de 40 ans, non fumeur, de telle couleur, de telle croyance et refusant les animaux de compagnie... ». « L'éventail des prestations des services individualisés et le catalogue de maisons ou appartements types confirment les velléités des promoteurs à toucher une large gamme de clientèles » (Thierry Paquot, art. cité, p. 77)

l'absence de continuité de la promenade en bord de rivière résulte directement de la main mise des acteurs privés sur ce site au potentiel économique intéressant qui engendre une fragmentation des déplacements du public.

Or, cette juxtaposition d'îlots plus ou moins privatifs, qui se tournent le dos les uns aux autres, et dans lesquels les conditions de pénétration varient d'un lieu à l'autre, et d'un citadin à l'autre, sont contraire à «*l'esprit de la ville*» et nuisent à l'édification d'une urbanité dans ces lieux ainsi ségrégés.

> « Ces tendances qui s'affirment partout dans le monde mais différemment, mettent en péril les valeurs sociétales attachées à la « civilisation urbaine » en constitution. Un quartier privé signifie tout simplement qu'on vous prive du droit d'y accéder librement[295]. »

En effet, un des ressorts du plaisir de la vie en milieu urbain est lié à ce « *droit à la ville* » (H. Lebfèvre) qui se traduit notamment dans la liberté des cheminements et les déambulations :

> « Pour beaucoup d'entre nous, le plaisir de déambuler en ville n'a pas de prix et cette activité pour « rien » est associée à la gratuité du territoire urbain. Que je sois riche ou pauvre, j'ai le droit d'arpenter les boulevards de Paname, les parcs et jardins de *Big Apple* ou les remblais de Barcelone. La ville est à tout le monde et le monde y vient[296]. »

Cette gratuité dans les déambulations peut s'entendre dans une double acception. Elle revêt une dimension financière et monétaire : il n'est pas nécessaire de devoir consommer pour prendre place dans la ville et y déambuler. D'autre part, cette gratuité s'applique aussi à l'absence de finalité et de raison précises à la présence du citadin sur les lieux : il profite et participe du spectacle qui se déroule sur la scène urbaine sans d'autres raisons que celui-ci.

---

[295] Thierry Paquot, art. cité, p. 75.
[296] *Ibid.*

Les bords de la Tamise : une aménité accaparée par les acteurs privés plutôt qu'un bien commun

Section B – Une vision spécifique du citadin : le consommateur versus le citoyen

Une deuxième différence oppose fondamentalement les logiques d'intervention publique et privée. Elle tient à la conception que chacun de ces acteurs a du citadin. Cette deuxième spécificité découle de la première dans la mesure où cette conception est intrinsèquement liée à l'objectif poursuivi par ces acteurs et dépend directement de la finalité qu'ils assignent à leur action. Dans la perspective économique qui est celle des acteurs privés, le citadin sera essentiellement vu comme un travailleur ou un consommateur potentiel dont l'activité (de travail ou de

consommation) doit servir les fins de l'entreprise. Dans l'optique de la puissance publique, qui assigne a son action « le bien proprement humain », et qui pose comme fin ultime de son action la préservation du Bien commun et de l'intérêt général, le citadin sera principalement considéré en tant que citoyen, susceptible de profiter de ces aménagements.

1. Un espace pour le travail et la production d'œuvre mais pas de lieu pour l'action

Pour comprendre les différentes ascriptions, que la logique d'intervention des acteurs publics et privés, assigne au citadin, je recourrais aux trois catégories définies par Hannah Arendt comme constitutives de la condition humaine.

> « La condition humaine est caractérisée par trois activités humaines fondamentales : le travail, l'œuvre et l'action[297]. »

a. Le triptyque de la condition humaine

Le travail constitue l'un des deux cycles de la vie biologique (l'autre étant la consommation) : l'homme produit des biens, qui sont détruits par la consommation, et dont la finalité est l'autoconservation biologique de l'homme. C'est l'activité qui assure la survie de l'homme. Cette activité, qui appartient donc au domaine biologique des besoins, n'a aucune durée, et s'annihile elle-même dans le cycle de production. C'est donc une « *expérience d'absence au monde* » (Perrine Simon-Nahum). Le travail (et donc par ricochet la consommation qui est son double corrélatif et insécable) renvoie l'homme à sa condition animale (*animal laborans*).

Mais l'homme n'est pas qu'un être naturel, c'est aussi un animal producteur d'objets et de symboles dont la finalité est de garantir sa permanence culturelle. Ainsi la production de monuments, d'outils et, d'une manière générale, tout le monde des objets ressortissent de ce qu'Hannah Ardent nomme « l'œuvre » dans le triptyque des activités humaines. Contrairement au travail, l'œuvre se caractérise par son caractère

[297] Hannah Arendt, *Condition de l'Homme moderne*, Ed. Calmann-Lévy, Paris, 1983, p. 41

durable. L'œuvre procède à l'édification d'un monde non naturel. Elle renvoie à la *poësis* grecque[298].

Au-delà de cette double dimension, l'activité humaine revêt une troisième déclinaison qui est constitutive de l'essence même de l'homme : c'est l'action. Synonyme de liberté chez Hannah Arendt, l'action est l'activité par laquelle l'homme se réalise véritablement en tant qu'homme et atteint sa pleine humanité[299]. Elle consiste en la mise en rapport directe de l'homme avec l'homme et se développe par l'adresse et l'usage de la parole[300]. Cette activité, qui est l'une des trois activités qui fonde la condition humaine, est la plus importante et celle qui permet à l'homme d'advenir en tant qu'homme

Cette spécificité des différentes activités humaines introduit donc une hiérarchisation entre celles-ci[301]. Dans le triptyque arendtien, qui recoupe le diptyque aristotélicien (*praxis / poïesis*), la consommation figure au rang des besoins primaires de l'homme, dont la satisfaction est nécessaire, mais non suffisante, pour lui permettre d'atteindre le plein épanouissement de son humanité.

b. Un espace ad hoc pour le travail et la production d'œuvre mais où l'action ne possède pas de lieu

On a vu au chapitre 4 que l'essentiel des pratiques possibles à *Canary Wharf* relevait de la consommation. L'urbanité de ce quartier limite donc l'action du citadin aux deux premières activités humaines. Les Londoniens y viennent essentiellement

---

298 Hannah Arendt reprend la distinction aristotélicienne entre l'action qui inclut en elle-même sa propre finalité et modifie en retour l'individu lui-même (*praxis*) et l'action dont la fin est extérieure à elle et qui est pensée et réalisée comme une simple production (*poïesis*).

299 « Les hommes sont libres aussi longtemps qu'ils agissent, ni avant, ni après ». La liberté chez Hannah Arendt est la condition qui permet aux hommes de vivre ensemble dans une organisation politique. Elle s'entend d'abord sur un mode collectif et non comme libre arbitre. Elle est indissociable de l'action avec laquelle elle se confond et de la politique dont elle est le but. En ce sens, elle est indissociable de la pluralité.

300 « Adresser la parole c'est commencer du neuf de notre propre initiative, une nouveauté dont nous ne pouvons pas mesurer l'impact ; les conséquences en sont, *de facto*, imprévisibles. Etre dans l'action, adresser la parole, c'est s'inscrire dans l'ordre du miraculeux parce que non prévu, et dans l'ordre de la liberté, puisqu'il s'agit de commencer le neuf selon notre volonté souveraine ». (Pierre Ansay, René Schoonbrodt, éd, *Penser la ville*, Bruxelles, AAM éditions, 1989, p. 62).

301 En établissant ces différentes catégories constitutives de l'activité humaine et participant à des degrés divers de la condition humaine, Hannah Arendt recoupe la distinction opérée par Heidegger entre « agir » et « produire ». « Nous ne pensons pas de façon assez décisive encore l'essence de l'agir. On ne connaît l'agir que comme la production d'un effet dont la réalité est appréciée suivant l'utilité qu'il offre (alors que) l'essence de l'agir est l'accomplir. Accomplir signifie : déployer une chose dans la plénitude de son essence, atteindre à cette plénitude » (Heidegger, « Lettre sur l'humanisme » dans *Questions III*, traduction R. Munier, Gallimard, 1966, p.73)

pour travailler et lorsqu'ils ajoutent d'autres activités à celle de leur activité de salarié, celles-ci relèvent de la consommation (shopping, bars, restaurants). La gratuité de l'urbanité n'existe pas à *Canary Wharf*, au double sens du terme : toute action y est monétarisée et finalisée. Elle s'y cantonne donc au registre du travail ou de l'œuvre.

L'aménagement de *Canary Wharf*, dans sa conception même, n'offre pas les lieux possibles au déploiement d'une *praxis*. Cette atrophie de l'activité humaine et cette réduction du citadin à un consommateur sont le résultat de la place prépondérante occupée par les acteurs privés dans le processus de production de ce morceau ville. Les acteurs privés, dans leur logique économique, considèrent avant tout le citadin comme un animal *laborans* ou *consommans*, un travailleur ou un consommateur. S'ils détiennent les clés de la fabrication de la ville, ils produiront une ville où les activités de travail et de consommation occupent une place prépondérante et sont inscrites au cœur même de la logique d'aménagement des lieux. L'organisation de l'espace qu'ils proposent a donc pour but de permettre ces activités (travail ou œuvre) dans les conditions les plus optimales. Le sens de cet espace sera d'accomplir un travail ou de produire une œuvre. La troisième dimension de l'activité humaine, c'est-à-dire ce qu'Hannah Arendt appelle l'action ou la liberté, pourtant constitutive de l'identité de l'homme en tant qu'être humain, n'est pas prise en compte par ces opérateurs. Le lieu de déploiement de l'action proprement humaine, ne sera pas institué dans un quartier conçu sous l'égide prépondérante des acteurs privés.

Or, comme on le verra dans le dernier chapitre, la préservation de la ville comme espace par excellence de l'accomplissement de l'action humaine apparaît comme une condition indispensable et nécessaire pour que le citadin « reste le sujet de son histoire » selon l'expression de Thierry Paquot :

> « L'individu ne restera le sujet de son histoire qu'avec ce genre de transformation qui consistent, par exemple, à considérer l'urbanisme, mais aussi l'architecture et le paysage comme un bien commun. Mais il peut tout autant devenir un consommateur en matière de logement, de ménagement urbain et de paysage, et accepter l'émiettement de son temps destinal à l'image de l'émiettement de ses territoires quotidiens[302]. »

[302] Thierry Paquot, art. cité, p. 84

Cette réduction du citadin à un statut de consommateur, et de ses pratiques aux catégories du travail et de l'œuvre, sont donc étroitement corrélées aux modalités du partenariat public / privé, à la place qu'y occupent les aménageurs privés et à la prépondérance de leur vision du citadin, qu'ils perçoivent –conformément à leur logique - avant tout comme un consommateur d'urbain au sens large.

c. L'évacuation du politique

D'autre part, la privatisation, partielle ou totale, de certains morceaux de ville comporte le risque d'évacuer le politique de la *polis*. Si ce sont les acteurs privés qui ont en charge le développement de la ville (de la conception à la réalisation), la logique de leur action fait qu'ils ne sont plus responsables devant les citoyens électeurs mais simplement devant les citadins-consommateurs. Les choix qui en découlent peuvent donc être radicalement différents et l'estimation des besoins supposés aux antipodes l'une de l'autre. La règle du jeu est modifiée – de manière assez invisible et insensible - mais avec des conséquences non négligeables : le critère d'évaluation – et les arbitrages qui en découlent – ne sont plus d'ordre politique mais d'ordre économique : c'est la « *part de marché* » (l'audimat de la fréquentation) qui est le critère d'appréciation de la qualité et de la pertinence d'un aménagement et non plus « *le bien-être civique* ».

Le politique risque donc d'être évacué de la cité lorsque l'aménagement d'une ville ou d'un quartier est laissé aux mains des acteurs privés, comme cela été le cas à *Canary Wharf*. L'objectif des acteurs privés n'est pas de créer une *polis*, qui soit le lieu d'expression du politique. Ses objectifs sont d'ordre économique et financier et ils sont responsables devant des consommateurs et non pas devant des électeurs. Si la puissance publique délègue la maîtrise d'ouvrage aux acteurs privés, la dimension politique disparaît de l'opération réalisée.

Le politique est évacué de la cité, en tant que critère d'évaluation et de décision. Les citadins ne sont alors plus considérés comme des citoyens mais des usagers. Ce changement de statut du citadin est affiché dès l'entrée de *Canary Wharf* : dans cette enceinte privée, « *you are a guest* ».

2. L'affiliation communautaire : une condition contraire à l'émergence d'un sentiment collectif d'appartenance à une communauté urbaine

On a vu dans le chapitre 4 que le territoire de ce nouveau morceau de ville est fragmenté, morcelé par une série d'enclaves à la perméabilité variable : soit ces enclaves se dressent comme des barrières infranchissables et imposent un détour, soit on y est toléré mais seulement le temps de notre passage, soit on peut y pénétrer mais seulement à condition d'y être affilié.

Un des problèmes posé par l'appropriation de la ville par les acteurs privés est l'introduction d'une logique de possession dans le territoire urbain : on en vient à se poser la question de « *à qui appartient cette place, cette allée, ce square* », même si l'accès en semble ouvert à tous, et si la fréquentation paraît libre. Cette logique d'appropriation et de possession se remarque dès lors que l'on sort du cadre tacite et silencieux qui est imposé et respecté par la majorité de ces usagers : par exemple lorsque l'on veut filmer à *Canary Wharf*, on est systématiquement interpellée et il faut justifier d'une autorisation. De la même manière, l'intervention du service de sécurité serait extrêmement rapide si l'on se mettait à haranguer la foule ou à distribuer des tracts et encore plus si l'on se postait sur un banc ou au centre d'une place pour faire la manche. Ainsi la privatisation de la ville amène à poser la question de l'urbain en termes d'appropriation et d'expropriation (toi tu as droit de séjour ici ou non)[303]. Le « *droit à la ville*[304] » semble remis en cause, et pour certains auteurs, c'est la privation de ce droit qui explique certains des problèmes socio-urbains actuels[305]

a. Le lieu de l'incivilité

La nécessaire affiliation, analysée dans le chapitre 4, est induite par la prépondérance de la logique des acteurs privés dans la production de ce morceau de

---

303 « Si par contre, nous appelons Commun le point d'indifférence entre le propre et l'impropre, c'est-à-dire quelque chose qui ne peut jamais être saisi en termes d'appropriation ou d'expropriation mais seulement comme usage, alors le problème politique essentiel devient : Comment faire usage d'un Commun » (Giorgio Agamben, « Notes sur la politique » (1992), *Moyens sans fins*, trad. Fr., Paris, rivages, 1995, p.130 cité par Thierry Paquot.

304 H. Lefebvre, *Le droit à la ville*, Paris, Anthropos, 1966.

305 « On peut se demander si la révolte des banlieues objectivement motivée par la concentration dans certains quartiers de la pauvreté et du sous-emploi n'est pas aussi l'expression d'une revendication plus profonde, d'un « droit à la ville » » dont la privation est ressentie comme un facteur d'exclusion » (Philippe Panerai, Jean-Charles Depaule, Jean Castex, *Formes urbaines. De l'îlot à la barre*, Marseille, éditions Parenthèse, 1997, p. 155).

ville. Cette ville uniquement faite de lieux privés, auxquels il faut être affilié pour pouvoir y pénétrer (bureaux, restaurants, boutiques, appartements, salles de sports ou de concert) constitue l'une des expressions de ce que R. Sennett appelle «*l'incivilité moderne* »[306] qui impose aux citadins les « tyrannies de l'intimité ».

Dans cette ville, où la logique d'affiliation régit l'essentiel des pratiques et des comportements sociaux, la mixité sociale et l'anonymat, qui en est la conséquence corrélative, ne sont plus des caractères propres à l'urbanité des lieux. Le « *règne des black coats* » fait que toute micro-différence est immédiatement perçue comme une altérité très forte, compte-tenu de la très grande uniformité de la population fréquentant les lieux. Avec la disparition de la mixité sociale disparaît la garantie d'anonymat offerte par l'espace public.

Or l'anonymat est au fondement de que Richard Sennett appelle la civilité, c'est-à-dire cette possibilité de « *traiter les autres comme s'ils étaient des inconnus (strangers)* ». La civilité consiste à forger avec le reste de la communauté urbaine, des liens sociaux respectant une «*distance première* ». Cette distance permet, en un même lieu, la co-présence de personnes très nombreuses et diversifiées, sans que cette foule et cette diversité ne soient pesantes ou oppressantes : le moi de chacun est ainsi protégé des autres et, dans le même temps, ne pèse sur personne grâce au respect tacite de cette distance.

> « La civilité est l'activité qui protège le moi des autres moi, et lui permet donc de jouir de la compagnie d'autrui. Le port du masque est l'essence même de la civilité. Le masque permet la pure sociabilité, indépendamment des sentiments subjectifs de puissance, de gêne, etc., de ceux qui les portent. La civilité préserve l'autre du poids du moi (…) Plus il y aura de masques, plus la mentalité « urbaine » revivra, ainsi que l'amour de 'l'urbanité'[307]. »

---

306 Richard Sennett range, à côté de ce qu'il appelle « la menace du tribalisme » ou « la perversion de la fraternité dans l'expérience communautaire », l'incivilité des leaders politiques contemporains qui font campagne sur leur personnalité et placent le registre de leur discours et donc de la réflexion dans le domaine de l'émotion ce qui leur permet de faire l'économie des actes et détourne la pensée de leurs partisans vers des problèmes qui ne sont pas d'ordre politique : « il attire l'attention de ses partisans sur ses motivations, et les empêche ainsi de le juger à l'aune de ses actes (…) l'idolâtrie intimiste nous empêche d'utiliser notre compréhension des phénomènes du pouvoir comme une arme politique » (Richard Sennett, *Les Tyrannies de l'intimité*, Paris, Seuil, 1973, p. 202).

[307] *Ibid*, p. 201.

Ainsi, la civilité, est la règle qui garantit la possibilité d'une vie collective dans la cité, comme le laisse entendre leur étymologie commune.

Lorsque l'anonymat et la mixité sociale disparaissent, la possibilité qu'adviennent des rapports sociaux fondés sur la civilité disparaît. On entre alors dans le champ de l'incivilité qui consiste à «*peser sur les autres de tout le poids de sa personnalité*[308] ».

Une des conséquences de cette société intimiste, qui se développe dans cette ville régie par la logique d'affiliation, est la disparition de « la civilité ». Dans une ville conçue par les acteurs privés, on ne trouve plus de lieux où son moi est protégé des autres mois par cette mise à distance première conférée par l'anonymat. Cette ville sans espace public n'offre plus cet « espace impersonnel » qu'est l'espace public, où je peux côtoyer l'autre dans l'anonymat et l'ignorance de sa présence, et qui est par excellence le cadre de la civilité. Les espaces publics sont le lieu de la « civilité institutionnalisée »[309].

b. L'impossibilité de forger un sentiment d'appartenance collective

En outre, ces affiliations communautaires qui constituent la seule forme des rapports sociaux et de construction d'une identité collective, soumettent l'individu à ce que Sennett appelle « *la perversion de la fraternité dans l'expérience communautaire moderne* ».

Pour Richard Sennett, plus la communauté formée par une personnalité collective est limitée, c'est-à-dire plus le groupe est restreint et peu mélangé, plus l'expérience des sentiments fraternels devient destructrice : toute personne étrangère à la communauté est immédiatement repérée et cette mise en lumière est en elle-même stigmatisante et excluante. La logique qui prime dans les échanges sociaux

---

308 L'opposant à la civilité qui « consiste à traiter les autres comme s'ils étaient des inconnus, à forger des liens sociaux respectant cette distance première », l'incivilité peut se définir de manière inverse comme « le fait de peser sur les autres de toute le poids de sa personnalité » (Richard Sennett, *op.cit.*, p. 202).

309 « La cité est le lieu humain où des inconnus peuvent se rencontrer. La géographie publique d'une cité est, pour ainsi dire, la civilité institutionnalisée. » (Richard Sennett, *op.cit.*, p. 202).

n'est pas fondée sur la variété, la mixité et par-dessus tout l'anonymat, mais au contraire sur un principe d'inclusion et d'exclusion, qui s'appuie sur l'application d'un mimétisme total.

> « Les étrangers, les marginaux, les outsiders doivent être rejetés ; les traits personnels de la communauté deviennent de plus en plus exclusifs ; l'acte même de partager renvoie de plus en plus à des opérations d'exclusion ou, à l'inverse, d'inclusion (…) La fraternité n'est plus que l'union d'un groupe sélectif qui rejette tous ceux qui ne font pas partie de lui[310].»

Le potentiel de sociabilité d'un groupe est inversement corrélé au degré d'intimité : plus la communauté est intimiste, moins elle est sociable[311]. Plus les codes et les signes d'appartenance à une communauté sont marqués et exigés pour justifier de sa présence sur les lieux, moins ce groupe est susceptible de constituer une société dans laquelle chacun peut trouver sa place selon des modalités qui lui sont propres et qui respectent en même temps des règles de vie collective.

L'émergence d'un sentiment d'appartenance collective à une communauté urbaine ne peut se produire dans un groupe trop limité quantitativement, trop uniforme et dans lequel les signes d'appartenance au groupe sont trop ouvertement marqués, voire instaurés en « droits d'entrée » à présenter pour accéder dans les lieux de rassemblement de cette communauté.

Le règne des «*black coats* » identifié dans le chapitre 4 peut être interprété comme celui d'une communauté intimiste dans laquelle le marqueur d'exclusion / inclusion est d'ordre vestimentaire. Extrêmement réduite, très uniforme, toute micro-

---

310 *Ibid.*, p. 202.

311 Cette réduction de la sociabilité parallèlement à l'accentuation de l'intimité se vérifie à différentes échelles. Sennett montre notamment comment l'aménagement des espaces de bureaux en «open spaces » a pour but explicite de limiter la sociabilité entre les salariés. «On trouve également des bureaux privés entourant une vaste surface ouverte. Cette destruction des murs, s'empressent de dire les architectes, augmente la productivité des bureaux : lorsque des gens sont toute la journée exposés à la vue les uns des autres, ils sont moins enclins à bavarder et plus désireux de garder leur quant-à-soi. Quand tout le monde peut surveiller tout le monde, la sociabilité diminue, et le silence devient la seule forme de protection. La conception des bureaux ouverts pousse à son paroxysme le paradoxe de la visibilité – paradoxe qui peut d'ailleurs s'exprimer de façon inverse. Plus les gens ont de barrières tangibles entre eux, plus ils sont sociables, de même qu'ils ont besoin d'endroits publics spécifiques dont la seule fonction soit de les rassembler. Formulons encore la chose d'une autre façon : les êtres humains ont besoin de se trouver protégés les uns des autres pour êtres sociables. Augmentez le contact intime, vous diminuez la sociabilité. » (Richard Sennett, *op.cit*., p. 25).

différence y est ressentie comme une altérité qui s'avère excluante. Toute personne qui ne revêt pas cette uniformité vestimentaire est immédiatement repérée comme n'appartenant pas à la communauté des « *black coats* », c'est-à-dire des salariés travaillant à *Canary Wharf*. Dans ce système de contrôle, et d'autocontrôle, du groupe communautaire, toute différence, même minime, est ressentie comme une altérité très forte. Certains auteurs ont montré comment cette micro-société des *Docklands* n'est pas fondée sur un sentiment d'appartenance collective à une vaste communauté urbaine mais sur le partage de certaines valeurs qui sont celles de la nouvelle classe décrite par Galbraith dans *The Affluent Society*[312].

Ce principe d'inclusion / exclusion qui structure les rapports sociaux empêche le déploiement d'une identité collective, partagée par l'ensemble des citadins, et celui d'un sentiment d'appartenance à une communauté urbaine considérée comme une seule et même entité, qui se constituerait autour de cette identité commune. Le principe d'affiliation communautaire, qui repose sur un principe d'ordre ségrégatif, limite donc l'émergence d'un sentiment d'appartenance collective[313]. Sa logique consiste à toujours limiter davantage le cercle des élus.

Ainsi cette logique d'exclusion est sans fin, et ce processus d'affiliation contient en lui-même le principe même de sa destruction : pour que la communauté des affiliés persiste, il est nécessaire de constituer des cercles de « *happy few* » toujours plus étroits et limités – d'où le phénomène d'emboîtement des poupées russes privées, identifiées au chapitre 4. Le seul élément constitutif de l'identité de cette communauté est d'ordre ségrégatif.

> « Ce processus de fraternisation par exclusion est sans fin : aucune image collective d'un « nous » n'arrive à s'y constituer durablement. La fragmentation et les divisons internes sont le produit logique de la fraternité moderne[314] »

---

[312] « Many have chosen the area because of its design values not because of any sense of community or social well-being. The architectural idea – the pluralism and open – endeedness of this consumer environment – has attracted a new class of people well versed in gallery books, building and theatre » (B. Edwards, *op.cit.*, p. 166).

[313] « La ville est l'instrument de la vie impersonnelle, le creuset dans lequel la diversité des intérêts, des goûts, des désirs humains se transforme en expérience sociale. Or la peur de l'impersonnalité tend à détruire cette expérience. Bien à l'abri dans leurs jardins de *Highgate* ou de *Scarsdale*, les gens évoquent les « horreurs » de Londres ou de New –York : ici disent-ils, nous connaissons au moins nos voisins ! Il est vrai qu'il ne se passe pas grand chose, mais nous sommes au moins en sécurité… Comment ne pas parler à cet égard de tribalisme ? » (Richard Sennett, *op.cit.*, p. 276)

[314] R. Sennett, op. cit.

Section C – des temporalités spécifiques

Enfin, une troisième différence oppose, de manière irréductible, l'action des acteurs publics et privés : c'est celle de la temporalité dans laquelle les uns et les autres inscrivent leur action.

1. Deux temporalités irréductibles

a. Le temps court des acteurs privés

Les acteurs privés, dont la finalité de l'action est économique, situent nécessairement leur action dans le temps court. Leurs décisions, leurs choix, leur arbitrage se font sur une échelle de temps graduée en années, voire en mois. En effet, dans leur domaine, la lisibilité dont ils disposent fait que leurs choix ne sont pas pertinents au-delà de quelques mois ou de quelques années (comme les prédictions météorologiques ne sont pas fiables au-delà de deux ou trois jours). La temporalité des fluctuations du marchés et les cycles économiques font que l'action des acteurs privés obéit à des raisonnements à court terme.

Or cette temporalité ne rend compte que d'un aspect de la temporalité urbaine. On a vu dans le chapitre 5 que la ville combine une double temporalité : elle s'inscrit dans le temps court des hommes, qui est celui des acteurs économiques, mais elle possède aussi une durée de vie qui transcende celle d'un simple mortel.

La prééminence des décideurs privés dans les affaires de la *polis* risque de subordonner celle-ci au court terme. Les critères d'évaluation, pour mesurer l'intérêt ou l'efficacité de telle ou telle action, s'inscriront systématiquement dans le court terme et évalueront l'impact à dix, quinze ou vingt ans au mieux. Les préoccupations de développement durable et de transmission aux générations futures risquent donc de ne pas être à l'ordre du jour, ou en tout cas de ne pas tenir face aux impératifs du court terme. Les arbitrages ne s'effectueront pas sur la base d'une transmission aux générations futures mais sur les conséquences potentielles pour les (voire la) génération présente. La non prise en compte du temps long et du développement sur le long terme présente donc un risque pour la ville à long terme.

b. L'origine de la polis : le passage à la postérité

Ce temps long et cette préoccupation de sa pérennité sont consubstantiels de l'idée même de ville et se retrouvent au fondement de sa création. Selon Hannah Ardent, la *polis* a pour finalité originelle de faire perdurer l'action et les paroles de l'homme, d'inscrire ces phénomènes éphémères que sont les vies des mortels, dans la durée, d'arracher l'homme à la finitude de sa condition.

Le passage à la postérité est la finalité qui motive et explique la création de la *polis* chez les Grecs. Traumatisés à l'idée que, sans Homère, le souvenir de la guerre de Troie aurait disparu, ils veulent s'affranchir de la dépendance du poète comme seul moyen de préserver la mémoire de leurs actes et de leurs actions, et choisissent de fonder une cité. Les Grecs auraient donc, à l'origine, fondé des villes pour faire perdurer, au-delà de la vie des héros, les hauts faits et les exploits par lesquels ils se sont distingués.

La fonction première de la *polis* est alors d'inscrire l'action des hommes dans l'histoire et de prendre à revers la fuite du temps et l'évanescence du passage des hommes sur terre[315]. Puisqu'il est trop aléatoire et risqué de s'en remettre au poète (dont la présence ou le talent ne sont pas garantis) mieux vaut s'en remettre à la ville dont la définition, tant physique que politique, garantit la permanence dans le temps et la préservation de la mémoire des hommes.

> « L'organisation de la polis, physiquement assurée par le rempart et physionomiquement garantie par les lois (…) est une sorte de mémoire organisée[316] »

---

[315] « Avons-nous que nous sommes des pères en puissance et des artistes désireux de réussite. Nous voulons que notre acte dépasse le moment même, nous désirons de toutes nos forces que le miracle s'enregistre. Nous aimons que la gloire s'inscrive dans la durée. La ville est cette garantie qu'à la durée subjective de notre action corresponde une durée objectivisée, mémorisée et mise en histoire. L'homme et sa condition refusent l'amnésie. L'homme opère par l'enquête historique ou la nostalgie romantique une saisie du passé, il habille son action de considérations éthiques visant à établir la justice intergénérationnelle. La ville comme collection d'œuvres est « une sorte de mémoire organisée ». C'est la ville qui empêche notre acte de sombrer dans la dispersion parce qu'elle le condense avec d'autres, parce qu'elle le met en histoire en le reconstruisant avec la pierre, parce qu'elle le répercute dans la mémoire vivante de mes co-participants à la vie publique, parce qu'elle l'enregistre dans l'œuvre du poète ou de l'historiographe. (…) La ville est donc cette garantie contre la futilité initiale de l'action[315]. »

[316] Hannah Arendt, *Condition de l'Homme moderne*, Ed. Calmann-Lévy, Paris, 1983

Par essence, le temps de la ville excède et transcende le temps humain et le passage à la postérité est au fondement même de sa raison d'être. La ville est faite pour durer afin de transmettre aux générations d'après la mémoire de ceux qui y ont habité[317]. La ville doit donc, de manière concomitante, être pensée dans le temps long et dans l'immédiateté du présent.

2. Les conséquences de la prépondérance du temps court dans les affaires de la *polis*

Dans les processus de développement urbain, l'application de la temporalité courte des acteurs privés a deux conséquences. D'une part, elle entraîne la disparition du monde commun : le monde n'est plus perçu comme *koinon*, c'est-à-dire comme bien commun à tous. D'autre part, ce changement dans la vision du monde, lié à la prépondérance du court terme dans la logique des raisonnements présidant au destin de la cité, engendre le développement d'attitudes consuméristes et l'absence de toute préoccupation de développement durable.

a. La disparition du monde perçu comme koinon (bien commun à tous)

Le domaine public, qui est ce monde commun qui unit les hommes, est un legs et un héritage qui transcende la durée de vie d'un simple mortel. Il est ce qui nous précède et que l'on reçoit en legs à notre arrivée sur terre et ce qui nous perdure et que l'on doit transmettre, en héritage, aux générations qui nous suivent. Il était donc là avant nous et doit être là après nous.

> « Le monde commun est ce qui nous accueille à notre naissance, ce que nous laissons derrière nous en mourant. Il transcende notre vie aussi bien dans le passé que dans l'avenir ; il était là avant nous, il survivra au bref séjour que nous y faisons. Il est ce que nous avons

[317] « La *polis* – si nous en croyons les célèbres paroles de Périclès dans *l'Oraison funèbre* - garantit que ceux qui contraignirent tout pays et toute mer à servir de théâtre à leur audace en seront pas sans témoin et n'auront pas besoin pour leur gloire ni d'Homère ni de quelque autre expert en mots ; sans aide ceux qui agissent pourront fonder ensemble le souvenir immortel de leurs cases bons et mauvais, inspirer l'admiration de leur siècle et des siècles futurs. En d'autres termes, la vie commune des hommes sou la forme de la polis paraissait assurer que les activités humaines les plus futiles, l'action et la parole, ainsi que les « produits » humains les moins tangibles et les plus éphémères, les actes et les histories qui en sortent, deviendraient impérissables. » (Richard Sennett, *op.cit*., p. 257).

> en commun non seulement avec nos contemporains, mais aussi avec ceux qui sont passés et avec ceux qui viendront après nous[318]. »

Pour exister en tant que tel, ce monde commun a besoin d'être inscrit dans la durée. Le domaine public ne peut être édifié pour la durée de vie des hommes mortels[319]. Le temps long est la temporalité nécessaire à la constitution d'un domaine public.

> « Seule dépend entièrement de la durée, l'existence d'un domaine public dont la conséquence est de transformer le monde en une communauté d'objets qui rassemble les hommes et les relie les uns aux autres[320]. »

Pour garantir son existence et assurer sa préservation, toute action le concernant doit donc être pensée et inscrite dans la longue durée. Le critère temporel d'évaluation d'une opération visant le domaine public ne peut donc seulement prendre en compte le court terme et analyser les effets de l'opération à court terme. Son impact doit aussi être évalué en fonction de ce qu'elle implique pour les générations futures et si la transmission du legs reçu en héritage reste possible ou au contraire est invalidée par cette action.

Si les acteurs en charge du développement de la ville n'inscrivent pas leur action dans cette perspective temporelle, l'avènement d'un domaine public s'avère impossible. On reste dans la reproduction à grande échelle de la sphère privée.

La temporalité du court terme des acteurs privés est donc contraire à celle nécessaire à l'établissement d'un monde commun. Sa prépondérance dans la logique d'aménagement de la *polis* remet en cause l'existence même d'un domaine public qui pour exister à besoin d'être conçu dans la durée. Le temps court des acteurs privés et l'existence d'un monde commun sont donc incompatibles. La prépondérance du temps court dans les rythmes de production de la ville, fait que le monde n'est plus perçu comme un bien commun à partager entre tous, un *koinon*, dans le présent

---

318 Hannah Arendt, *op.cit*., p. 95.

319 « Si le monde doit contenir un espace public, on ne peut pas l'édifier pour la durée de vie des hommes mortels » (Richard Sennett, *op.cit*., p. 95)

320 Hannah Arendt, *op.cit*., p. 95

comme dans le futur. Il n'est plus conçu comme un legs reçu en héritage que l'on a le devoir de transmettre à notre tour, comme quelque chose nous préexistant et nous survivant. La prépondérance de la temporalité des acteurs privés engendre la disparition du monde commun.

La présence prépondérante des acteurs privés dans les processus décisionnels, arbitrant le devenir de la ville, risque de ne pas mettre les questions de développement durable au cœur de leurs actions, puisque par nature elles s'inscrivent dans une temporalité courte, dont la fin n'est pas le passage à la postérité. Lorsque leur intervention devient exclusive ou fortement prépondérante, le monde n'est plus perçu comme *koinon*, c'est-à-dire comme bien commun à tous – cette absence de perception du monde comme bien commun s'exprimant à la fois vis-à-vis des générations en présence mais aussi des générations futures.

Pour perdurer en temps que *koinon*, et constituer cette table qui relie les hommes, le monde doit être perçu dans la longue durée, et le passage à la postérité constituer l'une des finalités de l'action des responsables de l'aménagement urbain.

b. Le développement d'attitudes consuméristes

L'application de la temporalité des acteurs privés dans le processus de production urbaine modifie la perception du monde : il n'est plus perçu comme *koinon*, c'est-à-dire comme bien commun à tous. Cette modification de notre perception a des incidences sur notre rapport au monde et sur l'usage que l'on fait du milieu. S'il est admis que le monde ne durera pas, l'usage que l'on en fait évolue.

Avec la disparition de la durabilité de ce monde, c'est toute l'angoisse de la finitude de la condition humaine qui assaille l'homme et réinvestit le champ de l'action humaine. Or, selon Hannah Arendt, face à la conscience de la finitude de sa condition l'homme est placé devant une alternative : soit cette conscience d'être mortel engendre un renoncement aux choses de ce monde, soit cette conviction entraîne le développement quasi exclusif d'attitudes consuméristes qui considèrent les choses et les richesses de ce monde comme de simples objets à consommer

immédiatement[321]. La disparition de la conception du monde comme *koinon*, c'est-à-dire comme bien commun à tous, reçu en héritage et qu'il faut transmettre aux générations d'après, risque donc

> « d'intensifier la jouissance et la consommation des choses de ce monde[322]. »

Si rien ne doit nous subsister, autant effectivement en profiter soi-même et tout de suite. Le monde est alors uniquement perçu comme un réservoir dans lequel on peut puiser sans retenue et sans avoir conscience que cette consommation sans limite s'arrêtera avec l'épuisement des ressources.

c. La disparition de la préoccupation du passage à la postérité : la caractéristique des temps modernes ?

Pour Hannah Arendt, la preuve que c'est désormais la temporalité courte des acteurs privés qui s'impose et conditionne les règles du jeu apparaît dans les mobiles des actions de ses contemporains : le passage à la postérité n'est plus un mobile suffisant pour justifier et entreprendre une action ou une œuvre. Toute action n'est pensée que dans le court terme et n'est évaluée qu'en fonction de ses retombées immédiates. Elle fait remonter ce désintérêt pour la postérité aux temps modernes. Les réflexions d'Adam Smith illustrent, pour elle, cette absence d'intérêt pour la trace que l'on peut laisser dans le temps pour les générations futures, et le renversement opéré dans la valeur accordée aux différentes temporalités : le temps court devient le critère d'évaluation exclusif et prépondérant de toute action.

> « Rien sans doute ne témoigne mieux de la perte du domaine public aux temps modernes que la disparition à peu près totale d'une authentique préoccupation de l'immortalité[323] (…) Adam Smith a exprimé ce que l'époque moderne pense du domaine public (…). Avec une sincérité désarmante il cite : « cette race peu prospère

---

[321] *Ibid.* : « Le renoncement chrétien aux choses de ce monde n'est nullement la seule conclusion que l'on puisse tirer de la conviction que l'artifice humain, produit de mains mortelles, est aussi mortel que ses auteurs. Au contraire, cela peut ainsi intensifier la jouissance et la consommation des choses de ce monde, tous rapports dans lesquels le monde n'est pas principalement conçu comme *koinon*, comme bien commun à tous. »

[322] *Ibid.*

[323] Hannah Arendt, *op.cit.*, p. 96

> d'hommes communément appelés « hommes de lettres » pour qui « l'admiration publique (…) forme toujours une part de leur rémunération (…) une part considérable dans la profession de médecine ; une plus grande encore peut-être dans celle du Droit ; en poésie et en philosophie, elle en forme presque la totalité.[324] . Il est évident ici qu'admiration publique et rémunération en espèces sont de même nature et peuvent se substitue l'une à l'autre. L'admiration publique est, elle aussi, une chose à utiliser, à consommer (…) la vanité individuelle consomme de l'admiration publique comme l'appétit consomme de la nourriture. Il est clair qu'à ce point de vue la pierre de touche du réel n'est pas dans la présence publique d'autrui, mais dans l'urgence plus ou moins pressante de besoins dont nul ne peut attester l'existence ou la non-existence, sauf l'individu qui se trouve en souffrir. »

Hannah Arendt commente ensuite l'ironie d'Adam Smith et souligne toute l'incidence que peut avoir, pour le monde commun qui unit les hommes, cette prépondérance du très court terme et l'abandon de toute préoccupation d'un passage à la postérité, d'une inscription dans une filiation, passée et à venir :

> « Même si ces besoins, grâce à quelque miracle de la sympathie, étaient partagés par autrui, leur futilité leur interdirait de fonder quoi que ce soit d'aussi solide et durable qu'un monde commun. L'important n'est donc point le manque d'admiration pour la poésie et la philosophie dans le monde moderne, mais le fait que cette admiration ne sert aucunement à lutter contre la destruction du temps. Cette admiration, chaque jour consommée en plus grosse quantité, est au contraire, si futile que la rétribution financière, chose futile entre toutes devient plus « objective », plus réelle[325]. »

La disparité dans la temporalité des actions publiques et privées, inhérentes à la logique propre de ces actions, engendre donc des rapports de l'homme à l'étendue terrestre foncièrement différents. Dans le partenariat public/privé, il en va de la relation de l'homme à son milieu. Si la ville est gérée dans la temporalité courte des

[324] Adam Smith, *Wealth of Nations*, livre I , chapitre 10, cité par Hannah Arendt, *op.cit.*, p. 97.
[325] Hannah Arendt, *op.cit.*, p. 97.

acteurs économiques, la question de son évolution risque de devenir aporétique, et la transmission d'un héritage aux générations futures reléguée au rang des questions non pertinentes. L'action des acteurs privés, s'inscrivant dans la temporalité courte des cycles immobiliers ou économiques, le passage à la postérité ou la transmission d'un legs aux générations futures ne sont pas des paramètres pertinents dans leur raisonnement. Les questions de la durabilité et de l'évolution ne sont pas de celles qui guident leurs actions. Dès lors, s'ils arbitrent les affaires de la *polis*, le monde n'est plus perçu comme un bien commun à partager, à protéger et à transmettre. Il devient un vaste supermarché dans lequel chacun peut consommer à l'envi jusqu'à épuisement des stocks.

En outre, tout comme la position des acteurs privés en donneur d'ordre évacue le politique des critères d'évaluation des interventions urbaines, cette attitude consumériste engendre le refus du monde comme phénomène politique.

> « Le refus du monde comme phénomène politique n'est possible que s'il est admis que le monde ne durera pas; mais dans cette hypothèse, il est presque inévitable que le refus du monde, sous une forme ou sous une autre, se mette à dominer la scène politique. C'est ce qui arriva après la chute de l'Empire romain et, encore que pour de tout autres raisons, sous des formes très différentes et peut-être plus désolées encore, c'est ce qui semble se produire de nos jours[326]. »

Le retrait du monde et le désinvestissement politique sont aussi selon Sennett l'une des conséquences de la logique d'affiliation communautaire qui est celle qui prime dans la ville conçue par les acteurs privés :

> « La fraternité n'est plus que l'union d'un groupe sélectif qui rejette tous ceux qui ne font pas partie de lui. Ce rejet, à son tour, suppose une certaine autonomie par rapport au reste du monde. On préfère « quitter » ce monde plutôt que d'exiger son changement[327]. »

---

[326] *Ibid.*, p. 94.
[327] Richard Sennett, *Les Tyrannies de l'intimité*, Paris, Seuil, 1973, p. 208.

Conclusion :

Au final, une triple disparité oppose l'action publique et l'action privée. La puissance publique assigne à son action « le bien proprement humain » et inscrit son action dans le temps long, concevant le monde (et en premier lieu la ville) comme un *koinon*, c'est-à-dire un bien commun à partager entre tous, dans le présent comme dans l'avenir. Les acteurs privés poursuivent des intérêts privés. Dans leur logique de raisonnement, le citadin est vu de manière prépondérante, voire exclusive, comme un travailleur ou un consommateur et la temporalité de leur action s'inscrit dans le court terme

Ces trois différences fondamentales font que la ville qui naîtra d'une intervention commandée par le privé, et inversement celle qui sera dans ses fondements originels conçue par le public, ne présenteront pas les mêmes types de paysages urbains, et ne seront pas habitées et habitables de la même manière. Au final, elles auront des urbanités très dissemblables qui permettront au citadin d'entretenir avec son milieu urbain des rapports onto-géographiques très différents. En fonction du type d'acteurs détenteur des clés de la ville, le rapport du citadin a son milieu urbain aura des modalités d'expression très différentes. C'est donc la nature du lien écouménal du citadin avec la ville qui est en jeu dans la répartition des rôles entre acteurs publics et privés.

Au final, il nous semble que trois raisons invalident la légitimité des acteurs privés à arbitrer les problèmes de la *polis* : la fin ultime de leur action qui est financière et non pas politique, la place qu'ils assignent au citadin qu'ils perçoivent avant tout comme un consommateur plus qu'un citoyen, dont le pouvoir d'achat est un paramètre plus important que l'expression politique, la temporalité dans laquelle s'inscrit leur action, nécessairement située dans le court terme, temporalité incompatible avec la construction et la pérennité d'un domaine public.

Si l'on assigne comme objectif à l'intervention en milieu urbain d'offrir aux citadins les conditions de déploiement et d'épanouissement de leur humanité, la place des acteurs privés dans les processus de production de la ville n'est pas interchangeable avec celle de la puissance publique, car la délégation de la maîtrise d'ouvrage aux acteurs privés ne va pas sans conséquences. Les trois spécificités

identifiées comme entrant dans la logique de l'action des acteurs privés invalident leurs capacités à détenir les rênes de la gouvernance urbaine et rendent dangereuse la délégation à leur intention de la maîtrise d'ouvrage. Si l'on veut que les conditions d'avènement et de déploiement de l'homme en tant qu'homme existent et perdurent, on ne peut pas laisser les clés de la ville aux acteurs privés.

Loin de nous l'idée de remettre en cause la présence des acteurs privés dans les processus de fabrication de l'urbain ou encore moins l'efficience de leur action, mais les ressorts intrinsèques et spécifiques de l'action privée et publique font que les rôles ne sont pas interchangeables et les cartes ne sont pas distribuables de manière indifférente et indéterminée. En fonction du type d'acteur et de la place qu'il occupe dans le processus de fabrication urbain, c'est toute l'urbanité de la ville actuelle et à venir qui en dépend.

Ces profondes différences dans la logique de raisonnement des acteurs publics et privés font que les rôles ne sont pas interchangeables sans que cette substitution n'induise d'importantes conséquences pour la géographie de la ville, la place qui occupe le citadin et la préservation sur le long terme de la collectivité urbaine. Du fait de la triple spécificité de leur action, il n'est pas du ressort ni des compétences des acteurs privés de créer un monde commun que les citadins puissent se partager, aujourd'hui et demain

Au final, les questions soulevées par le partenariat public / privé recoupent celles de la participation et de la consultation des citadins[328].

La question du partenariat public /privé qui est une des grandes thématiques aujourd'hui dans le monde de la recherche ou de l'opérationnel en urbanisme, succédant à celle de la participation, soulève au final les mêmes questions : à savoir quelle est la place des différents acteurs urbains dans les processus décisionnels et productifs de la ville. De même que les acteurs privés ne peuvent pas se substituer de manière neutre aux acteurs publics, la consultation de la population ne constitue pas une alternative permettant de faire l'économie d'un arbitrage de la part de la

[328] « Partnerships are entering the general planning philosophy of the 1990s. In fact 'partnerships' could be set to become the buzz word for the 1990s as 'participation' was in the 1970s. » (Sue Brownill, *op.cit.*, p. 179).

puissance publique. Pas plus que la remise des clés de la ville au secteur privé ou la seule satisfaction des besoins du marché, la consultation de la population ne constitue une panacée pour résoudre les problèmes urbains contemporains. Différentes spécificités dans la logique de ces acteurs introduisent là aussi des biais qui font qu'ils ne peuvent pas se substituer à la puissance publique, sans que l'ensemble du système productif urbain ne soit modifié. Différents arguments peuvent être avancés. Tout d'abord, la somme des intérêts particuliers ne constituant pas l'intérêt général, il ne suffit pas de collecter et de satisfaire l'ensemble des besoins ou des désirs individuels pour faire une ville viable et appropriable par tous les citadins. D'autre part, tout comme n'importe quel acteur producteur d'un discours, celui de la population locale n'est pas exempt d'ambiguïté et poursuit ses intérêts propres au travers de l'image qu'il cherche à renvoyer[329]. Par ailleurs, les enquêtes publiques montrent que les expressions et les revendications de la population se construisent souvent contre un projet mais ne proposent pas toujours de solution alternative constructive[330]. Enfin, à une échelle encore plus réduite, un individu n'est pas porteur d'une vision d'ensemble capable de fédérer l'ensemble de la communauté urbaine mais raisonne dans un périmètre mental et spatial limité à ses propres intérêts. La puissance publique ne peut donc pas s'en remettre à la population et lui demander de lui dessiner une ville pas plus qu'elle ne peut céder sa place aux acteurs privés dans les processus décisionnels. La construction d'un « lieu commun », qui au sens propre sera suffisamment fédérateur pour acquérir un sens figuré, relève de sa compétence propre et d'elle seule.

La question de la participation ou celle du partenariat semblent avoir été successivement des paravents derrière lesquels les autorités publiques – au niveau local ou national - se sont cachées pour éviter d'avoir à définir un objectif commun et à procéder à des arbitrages. Ainsi, François Ascher, en étudiant des cas français mais reposant sur la même logique, montre comment certains élus se retranchent derrière

---

329 Ainsi, le discours de la population locale peut être brouillé par ce que l'on peut appeler « le mythe de l'âge d'or », notamment dans le cas de transformations aussi brutales que radicales comme celles accomplies dans les *Docklands*. Cette idéalisation d'un passé révolu et à jamais disparu s'est développé dans la communauté des *Islanders* fortement hostile au projet de régénération autour de l'idée du « *togetherness* » et de la convivialité de la communauté des *Islanders* avant l'arrivée des étrangers.

330 Robin Thompson qui a étudié en tant que sociologue, les réseaux participationnels dans les *Docklands*, a conclu à l'existence non pas d'un, mais de multiples groupes d'intérêt qui ne se structurent véritablement, en fonction de leurs préférences qu'une fois que des décisions concrètes sont prises : « L'urbaniste se trouve ainsi confronté à de nombreux groupes amorphes dont les valeurs ne deviendront explicites qu'une fois qu'il aura fait connaître ses plans » (art. cité, p. 37).

cette « *vox populi* » ou derrière cette fausse légitimité conférée à un projet par l'adhésion des partenaires économiques privés[331]. Si l'intégration et la consultation de ces différents partenaires dans le système de production de la ville sont indispensables et permettent de pallier les déviances d'une trop forte centralisation planificatrice, la puissance publique ne peut se soustraire à son rôle qui est de définir un dessein pour la ville, inscrit dans le temps long et construit autour de la protection du monde comme *koinon*, ce que l'on pourrait résumer à l'aide du titre d'un article de Thierry Paquot : « *L'urbanisme comme bien commun* ».

Les rôles entre les différents acteurs urbains ne sont pas interchangeables sous peine d'une modification en profondeur de l'économie du système dans ses paramètres spatio-temporels : c'est la perduration de la ville et le statut du citadin qui peuvent s'en trouver fondamentalement menacée et modifié. Dans l'élaboration des partenariats publics / privés ou d'une manière générale dans la répartition des rôles entre les différents acteurs urbains, il s'avère que les rôles ne sont pas interchangeables du fait des spécificités de l'action de chacun et des logiques intrinsèquement à l'œuvre au cœur de leur action.

[331] François Ascher, art. cité, p. 8-9 : « Certains élus – de gauche et de droite – refusent de déterminer des options pour leur ville à quinze-vingt ans, arguant non seulement que l'avenir est incertain, mais qu'il appartient aux habitants et aux acteurs qui font la ville : « Notre ville sera ce que ses citoyens et les 'partenaires' privés en feront » affirment-ils. La vie démocratique et le partenariat public-privé sont ainsi convoqués pour légitimer les limites à imposer à la planification urbaine ; la puissance publique – municipale en l'occurrence – se refusant à figer des projets que les citoyens et les entreprises doivent pouvoir réévaluer »

Chapitre 8

Tentative d'évaluation de l'opération de régénération des *Docklands*

Section A – Quel bilan selon quels critères ?

Les jugements que l'on a pu porter, et que l'on porte encore, sur les *Docklands* oscillent souvent du tout au tout, à l'instar de ces deux points de vue, l'un émanant d'un responsable de la *LDDC*, l'autre d'un député local[332] :

> « We believe that the *Docklands*' approach offers a useful and positive example to town planning elsewhere. The results speak for

[332] Cité par Philippe Ogden, *op.cit*., p. 1 et p.16.

> themselves. Within 10 years *Docklands* has bee transformed from an area of long-term neglect and decay to a vibrant and attractive district which is changing the economic geography of London to the benefit of the whole of East London[333]. »

> « There is also 'a bitterness" now widely and rightly felt in East London, that far from benefiting from the movement of big capital into the area, locals are being undermined and impoverished by *Docklands* redevelopment[334]. »

On retrouve la même antinomie dans les points de vue, quand on interroge le population qui habite, fréquente ou traverse ce quartier. Dans l'enquête réalisée auprès d'employés de compagnies implantées à *Canary Wharf*, les jugements portés sur cet ensemble sont en général élogieux et laudateurs (ils sont sensibles au soin apportés à l'aménagement de ces espaces, à leur propreté, à leur sécurité). En revanche, le point de vue des *Islanders* donne « *une autre version des faits* »[335]. Enfin, parmi les touristes – français notamment - interrogés de manière semi-directive – l'incompréhension et l'étrangeté face à ce quartier post-moderne sont les deux ressentis qui reviennent le plus.

Il semble qu'en fonction du point de vue que l'on adopte et des critères que l'on retient, les *Docklands* puissent être considérés comme un succès ou au contraire comme un échec.

1. *Docklands* : *success or failure* ? Un développement controversé

a. A success

Différents éléments permettent de dresser un bilan extrêmement positif de cette opération. L'un des principaux succès de l'opération, souvent mis en avant, est l'ampleur du changement : un quartier d'affaires a remplacé une zone d'entrepôts

[333] David Hardy – 1991 –Chair of the *LDDC*
[334] David Widgery – 1991– a local GP
[335] CfJ. Foster

désaffectés, et les grands noms du monde de la finance sont venus s'installer dans une zone où les chauffeurs de taxi ne voulaient plus pénétrer[336].

D'autre part, la rapidité de ces mutations économiques et spatiales est aussi souvent présentée comme un succès en soi. Alors que les docks de Londres s'enlisaient dans un abandon et une marginalisation économique et sociale de plus en plus forte depuis la fin des années 1960, il a fallu à peine dix ans à l'administration thatchérienne pour « *faire sortir de terre* » des immeubles et – en dehors du coup d'arrêt marqué par la crise immobilière du début des années 1990 – voir les premiers locataires investir les lieux[337].

Enfin, le succès des *Docklands* se fonde aussi sur l'enjeu qu'il représentait. Cette opération d'immobilier d'entreprise qui a créé un troisième centre d'affaires dans Londres, qui plus est dans la partie est de l'agglomération, a non seulement permis de décongestionner la *City*[338], mais a aussi été un élément fondamental pour maintenir, et renforcer, la place de Londres en tant que centre financier dans la compétition urbaine internationale. Pour certains auteurs, le renversement de politique opéré par M. Thatcher, qui assigne à l'opération des objectifs économiques et internationaux et non plus sociaux et locaux (comme ceux poursuivis par la politique des années 1970 qui envisageait de développer sur ce site des logements sociaux et d'implanter des industries et des entrepôts dans la lignée de ce qui existait jusque là), a eu un impact vital pour Londres, voire l'Angleterre dans son ensemble[339].

De même, si l'on s'appuie sur des critères quantitatifs sectoriels, l'opération de régénération des *Docklands* apporte des améliorations sans équivoque à cette ancienne zone en déshérence, dans plusieurs domaines. Alors qu'on y comptait à peine 40 400 habitants en 1981, aujourd'hui 80 000 personnes ont élu domicile dans ce cadre original et tandis que la situation économique n'offrait plus que 27 200 emplois[340], 2 400 entreprises se sont établies sur ce site et 72 000 personnes y

---

336 cf : liste en annexe

337 Les premiers locataires se sont installés à *Canary Wharf* en août 1991 et aujourd'hui environ 95% des surfaces de bureaux réalisées sont louées (source : *Canary Wharf Group*)

338 Pour certains, cette extension vers l'est a permis la conservation de la morphologie de la *City* et du *West End*. Le réaménagement des *Docklands* a permis au « *Square mile* » notamment de conserver ses particularités paysagères, ses rues étroites, ses constructions basses.

339 La politique des années 1970 aurait selon certains auteurs très certainement réduit les chances de Londres de conserver une place prééminente dans la compétition internationale : « It would certainly have reduced the chances of London as to maintain its status as the fincancial center of the world in the 21st century" (Philppe Ogden, *op. cit.*, p 7).

340 D'après J. Bentley, *East of the City. The London Docklands story*, 1997, p. 15.

travaillent tous les jours[341]. L'amélioration du réseau de transport a relié ce qurtier au reste de Londres et permet désormais d'accéder facilement au cœur des *Docklands*.

Par ailleurs, en termes purement financiers, les *Docklands* peuvent apparaître comme un succès indéniable : durant les dix premières années, la *LDDC* a investi un milliard £, tandis que le secteur privé injectait neuf milliards £[342] dans cette zone ignorée des spéculateurs quelques années auparavant[343]. Les *Docklands* sont devenus le 3ème nœud d'activités économiques de Londres et 15% des bureaux[344] y ont été construits dans les années 1980[345]. Pour les acteurs de cette métamorphose, cette réussite légitime les moyens employés :

> « All this has been achieved without the cumbersome and expensive machinery of town planning. In fact, market research, marketing and development incentives have achieved in 10 years what planning failed to deliver in over 40[346]. »

Enfin, en termes architectural et esthétique les jugements sont souvent hétérogènes, voire contradictoires, mais les *Docklands*, et *Canary Wharf* notamment, sont souvent mentionnés comme présentant quelques uns des plus beaux spécimens de l'architecture du XXème siècle[347].

Ainsi une revue de presse datée de l'époque où les *Docklands* ont commencé à prendre forme et à faire parler d'eux auprès du grand public, est assez instructive sur les jugements portés au début des années 1990, sur cette opération et sur les critères utilisés pour étayer ces jugements.

Dans la presse du début des années 1990, les jugements positifs et élogieux mettent en avant la variété de l'architecture, sa modernité, soulignent les prouesses

---

341 London Research Center et al., *Focus on London 99*, The Stationery Office, Londres, 1999

342 *The Docklands Experiment*, Docklands Consultative Committee, 1990, p. 76.

343 Il faut cependant ajouter aux dépenses publiques, les exemptions d'impôts créées par la zone franche

344 *Corporate Plan 1989, LDDC*

345 Pour certains, cette extension vers l'est a permis la conservation de la morphologie de la *City* et du *West End*. Le réaménagement des *Docklands* a permis au « *Square mile* » de conserver ses particularités paysagères, ses rues étroites, ses constructions basses.

346 Brian Edwards, *op.cit*., p. 28.

347 « A thrilling combination of buildings was constructed with warehouse renovations standing next to post modernist blocks in the shadows of Canary Wharf skyscrapers all on the edge of the ever changing Thames and its docks » (B. Edwards, *op.cit*., p. 6).

techniques et les records détenus par certains de ces nouveaux bâtiments (notamment celui de la hauteur, détenu par la tour principale de *Canary Wharf*) :

> « Des esprits chagrins trouvent à redire. Ils n'apprécient pas ce délirant mélange architectural qui fait cohabiter docks du XVIIIème ou XIXème siècles et tours en béton ou en verre du XXIèmesiècle. A *Canary Wharf*, dans l'*Isle of Dogs*, on a crée sur près de 100 ha (sic) un « centre majeur d'affaires » à moins de 10 mn de la *City* : ont surgi du néant 26 *buildings* dont *The Tower*, une superbe tour de 244 m (le records en Grande Bretagne !) dessinée par l'architecte Cesar Pelli[348]. »

De même la qualité des aménagements et des matériaux est souvent soulignée :

> « Architectes et promoteurs n'ont pourtant pas lésiné pour attirer le chaland. Habile adaptation de l'architecture américaine à l'Europe, l'ensemble est plutôt réussi. Le marbre se marie au bois de vastes atriums coiffés de dômes augmentent encore l'impression de grandeur[349]. »

De manière plus neutre, l'hétérogénéité architecturale est aussi souvent décrite et énumérée – preuve peut-être de l'impossibilité de donner une cohérence, même sémantique à ces lieux, dont on ne peut que se contenter d'énumérer les différentes pièces.

> « Résultat : des immeubles dans tous les sens où le meilleur côtoie le pire, des superbes réhabilitation d'anciens entrepôts du siècle dernier aux pastiches du palais de cristal en passant par les constructions néo-classiques prétentieuses, les fausses maisons nordiques ou encore un simili tremplin de ski… Le prince Charles qui abhorre ce style n'avait-il pas dit que, dans la *City*, les

[348] Article de *l'Express* de septembre 1992, de S. Bressan.
[349] Pierre Boquerat, « L'échec des docks de Londres », *Le Parisien*, 16 mai 1992.

> promoteurs « avaient fait pire que la Luftwaffe » car les Allemands, eux, n'avaient rien reconstruits[350]. »

b. A failure ?

Le critère esthétique est particulièrement intéressant pour tenter de mesurer la pertinence des critères utilisés pour évaluer l'opération. C'est l'une des grilles de lecture qui aboutit aux conclusions les plus contrastées. En effet, si certains se font les champions de cette nouvelle architecture voire de ce nouveau type de ville, d'autres n'ont pas de mots assez forts pour la critiquer et la vouer aux gémonies :

> « Les *Docklands* de Londres proposent l'une des pires collections des constructions de la fin du XXème siècle que l'on puisse voir dans le monde. Nulle part ailleurs on ne trouve rassemblés dans une si petite zone autant d'horreurs ![351] »

Ainsi, sur le plan esthétique, les jugements portés peuvent être aux antipodes les uns des autres. Pour rendre compte de cette antinomie, on pourrait avancer bien évidemment la subjectivité nécessairement présente dans tout jugement de ce type. Toutefois, on verra plus loin, que ce n'est peut-être pas tant la subjectivité que le choix du critère qui pose problème dans cette lecture de la ville et dans cette évaluation d'une opération urbaine.

Bilan économique

En dehors de ces critiques d'ordre esthétique, certains auteurs ont porté des critiques d'ordre économique et social. Pour certains, l'amélioration quantitative du nombre d'emplois n'est qu'un succès auquel il ne faut pas s'arrêter ou qu'il faut tout au moins nuancer. Les emplois créés, essentiellement des emplois qualifiés du secteur tertiaire, se sont avérés en inadéquation totale avec les besoins de la population locale[352]. La main d'œuvre locale qui souffrait d'un chômage structurel depuis le début de la crise du port de Londres, n'a pas vu sa situation s'améliorer avec l'arrivée

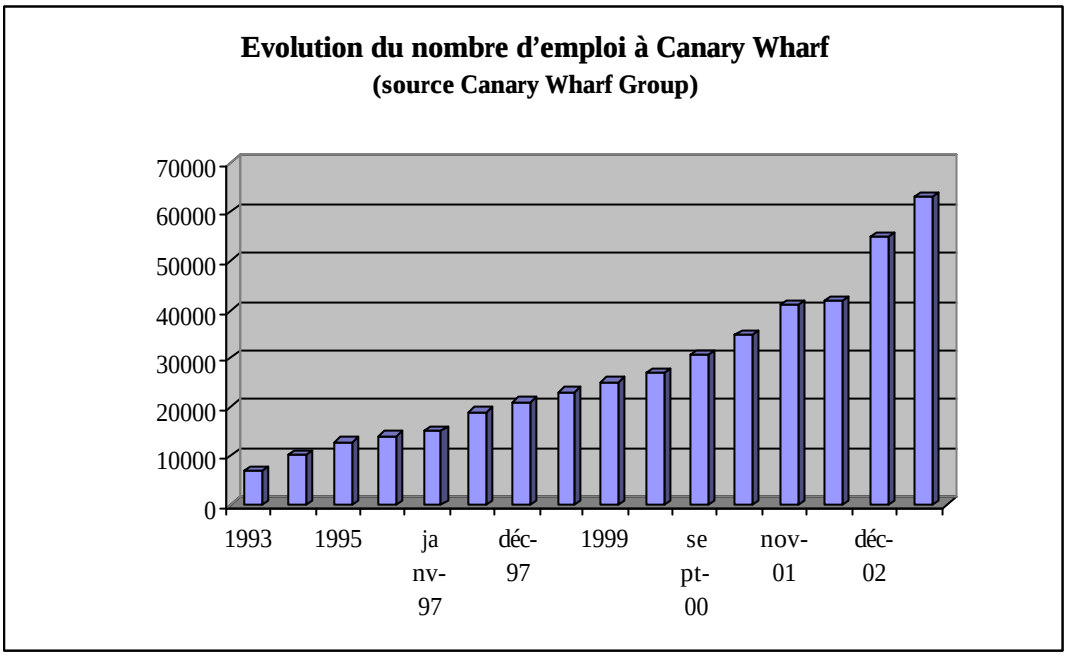
---

350 Vincent de Féligonde, « *Docklands* : le 'nouveau monde' selon Maggie », *La Croix*, 21 décembre 1990.

351 Stephanie Williams, *ADT Architecture Guide. Docklands*, Londres, Architecture Design and Technology Press, 1990.

352 Les compagnies présentes aujourd'hui à *Canary Wharf* sont à 40% issues du monde de la finance (source : *Canary Wharf Group*) et dès 1989, l'emploi dans les *Docklands* relevait à 70% du secteur des services (source : S. Brownill, *op.cit.*).

de ces nouvelles entreprises. L'opération de *Canary Wharf* a permis de créer un nombre importants d'emplois – l'augmentation en valeur relative est encore plus nette compte-tenu de la situation antérieure – mais ces emplois concernait des classes sociales qui auraient trouvé ailleurs des conditions de travail à peu près identiques.



Bilan social

La même critique a pu être faite à l'encontre du parc de logements créés. Si le constructions neuves ou les réhabilitations représentaient une amélioration quantitative et qualitative par rapport au parc existant, les logements mis sur le marché concernaient des catégories de personnes qui jusque là n'étaient pas résidentes dans les *Docklands*. En aucun cas, les « *Islanders* », c'est-à-dire les anciens habitants de l'Ile aux Chiens, ne pouvaient avoir accès à ce marché privé du logement[353]. En outre, l'augmentation des prix immobiliers qui a accompagnée le succès de l'opération n'a fait que renforcer le phénomène de *gentrification* amorcé par la construction de ces nouveaux logements dont les prix et les standards correspondaient aux exigences et au pouvoir d'achat des nouveaux travailleurs de l'Ile aux Chiens. Par ailleurs, l'application du « *right to buy* » pour les locataires de

[353] En 1989, sur 17 000 nouveaux logements construits, 85% étaient occupés par des propriétaires occupants (S. Brownill, *op.cit.*).

logements sociaux a contribué à diminuer quantitativement le parc de logements sociaux au moment même où celui-ci n'était plus renouvelé[354]. Pour les anciens habitants des *Docklands*, et notamment de l'Ile aux Chiens, la situation immobilière s'est tendue et de leur point de vue, l'opération ne constitue en rien un succès, mais au contraire

> « One of the most startling examples of unequal benefit in history of urban policy[355]. »

Sur le plan social, l'opération de *Canary Wharf* a donc engendré un phénomène de *gentrification* qui contrairement à ce qu'a pu affirmer – avec sans doute beaucoup de mauvaise foi – l'un des responsables de la *LDDC* n'a pas abouti à une mixité sociale plus développée (grâce à l'arrivée d'une population aisée absente jusque là dans ce quartier) mais au classique phénomène de substitution d'une population aisée à des classes plus défavorisées[356].

La polarisation et les contrastes socio-spatiaux engendrés par l'opération sont souvent un des poins très négatifs mis en avant pour souligner l'échec de l'opération[357], ainsi que les retombées des bénéfices de l'opération qui se sont effectuées selon des modalités discriminantes, entre les anciens et les nouveaux résidents[358]. Philippe Ogden considère même ce gouffre social entre les anciens et les nouveaux résidents comme l'une des principales et des plus évidentes caractéristiques des *Docklands*

---

354 Dans les années 1980, à l'époque du gouvernement de M. Thatcher, la construction de logements municipaux dans l'ensemble du *Greater London* a été de 28 000 logements sur la période 1982-91, tandis qu'elle s'était élevée à 175 000 logements dans la décennie précédente (1972-1981). Le rythme de constructions annuelles est ainsi passé de 19 000 logements par an en 1972 à 7 200 en 1982 et à 247 en 1992. Dans le même temps, le rythme de la construction de logements privés qui oscillait entre 4 et 7 000 logements par an dans les années 1970 est remonté au-dessus des 10 000 logements par an dans les années 1980, en grande partie grâce aux constructions réalisées dans les *Docklands* . Source : *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, Paris, 1995, n°3, J. Robert, « L'évolution des tissus urbains à Paris et Londres pendant les années 80 », p. 261-271.

355 S. Brownill, op. cit., p. 175

356 Sur le phénomène de polarisation à Londres et dans l'Ile aux Chiens, voir la thèse de F. Richard.

357 « Docklands is in the eye of the storm. In part that's because of the particular sharpness of the polarisation – the juxtaposition of terrific growth and people excluded from it – the two processes, of apparent improvements on the one hand, and of exclusion and residualisation on the other » (D. Massey, *Docklands. A Microcosm of Broader Social and Economic Trends*, Londres, Docklands Forum, 1991, p. 7.

358 Cf J. Foster.

> « Put simply, employment changes are leading to a concentration of highly paid executive, technical and managerial staff at one end of the scale and low paid, insecurely employed low skilled workers at the other. (...) Housing has undergone similar changes, with the growth of owner-occupation, across all classes and a residualisation of an unskilled, unemployed and often black population trapped in a council sector which is itself being reduced by expenditure cuts and right to buys. Such polarisation has become one of the most contentious and obvious results of the activities of the *LDDC* with crumbling council blocks next to luxury pied-à-terres[359]. »

Certains auteurs condamnent donc la pertinence de cette approche trop strictement économique pour évaluer l'opération. Cette focalisation sur des critères économiques, si elle souligne les points positifs de l'opération ne tient pas compte des divisons socio-spatiales engendrées[360].

Bilan financier

D'autre part, en ce qui concerne le bilan financier de l'opération, les avantages du partenariat public / privé sont moins manifestes selon certains auteurs, que n'a bien voulu le faire croire le « *leverage ratio* » utilisé par la *LDDC.* En effet, le rapport de proportionnalité (de 1 pour 12 en 1990), établi entre l'argent public dépensé et l'argent privé investi dans les *Docklands,* est sujet à caution et la méthode employée pour l'établir remise en cause. En effet ce « *leverage ratio* », qui tendrait à prouver que les finances publiques ont été largement bénéficiaires dans cette opération, ne tient pas compte d'autres sources de dépenses publiques. Ainsi, ne sont pas comptabilisées dans ce *ratio,* les investissements publics réalisés avant la création de la *LDDC* pour aménager notamment le foncier. D'autre part, ne sont pas ajoutées à ces dépenses publiques celles d'autres organes publics comme celles du Ministère des transports, pour réaliser les infrastructures,[361] mais aussi celles du gouvernement qui verse aux collectivités locales les impôts locaux dont il a exempté les compagnies au sein de

---

[359] Sue Brownill, *Developing London Docklands. Another great planning disaster ?*, Londres, Paul Chapman Publishing, 1990, p. 9.
[360] En ce qui concerne une lecture tenant compte des critères de race et de genre pour appréhender la réalité géographique des *Docklands* sous cet angle, voir Halfors, 1989- Bowlby et al. 1986.
[361] Voir chapitre 1.

l'entreprise zone. Enfin, les incitations financières fournies dans le cadre de la zone d'entreprise ne sont pas non plus prises en compte[362].

Idéologiquement, la doctrine officielle était de rétablir le laissez-faire mais financièrement, l'Etat est resté très interventionniste, comme l'atteste l'évolution du budget de la *LDDC.* Son *credo* a été de faciliter l'action du secteur privé, mais cela s'est fait au prix d'un important investissement public.

Par ailleurs, la philosophie opérationnelle de la *LDDC* qui était d'utiliser l'argent public pour attirer les investisseurs privés a été contestée. Cette logique pose la question de savoir à qui profitent ces investissements publics ? Le principe du « *trickle down* » comprend-il des effets redistributeurs globaux ? Pour certains, ce partenariat public / privé correspondrait en fait à une forme de subventions au secteur privé. Ainsi Sue Brownill souligne le paradoxe inhérent à la politique choisie par le gouvernement Thatcher : cette opération qui a fait de la libre initiative du secteur privé la pierre angulaire de sa philosophie a dans le même temps consisté à dépenser d'importantes sommes d'argent public à destination des besoins du marché et des acteurs privés[363]

> « As Crilley remarks, Olympia and York, the largest property development company in the world were surely least in need of subsidy which is at least £1b, or 25% of the 1989 value of the development[364]. »

En outre, l'absence de toute planification et de toute programmation ont eu pour conséquence que l'Etat est parfois intervenu après coup (notamment pour développer le système de transports) pour pallier des insuffisances ou des manques. Il s'est alors porté acquéreur de terrains sur un marché foncier revalorisé. Le coût du laissez-faire est donc sans doute plus difficile à estimer mais est réel.

---

[362] En 1989, £ 700 M publics avaient été dépensés par la seule *LDCC*, et l'évolution de son budget souligne la part de plus en plus lourde de cette opération dans les dépenses publiques. (60M £ par an au départ, plus de 300M £ en 1990) Source : Department of the Environment. *The government's expenditure plans 1990-91 to 1992-93*, HM Treasury 1990 (Cm 1008, HMSO)

[363] Sue Brownill, *op.cit.*, p. 175 : "far from being an example of privatising of the *City*, everything that happened in Docklands was a result of the spending of large sums of public money and intervention by the public sector in the land and property markets".

[364] Sue Brownill, op. cit., p. 180

Pour certains, cette approche fondée sur la libre initiative des forces du marché est un échec total, et ce pour tout les acteurs impliqués – de manière active ou passive - dans le processus.

> « market-led planning does not work. It does not work on its own terms because it is not market-led but depend on public activity and investment. It does not work on the private sector's term because the necessary infrastructures is not planned sufficiently and it does not work from the point of view of the local residents whose needs have not been met and who have been faced with the threat of being replaced by another community while all the time being excluded from decision making[365]. »

Bilan en termes de méthode planificatrice

Les méthodes de la *LDDC* vis-à-vis des collectivités locales sur le territoire desquelles se déroulait l'opération, et plus encore vis-à-vis de la population locale, ont fait l'objet de vives critiques et ont engendré des manifestations spectaculaires dans les années 1980. La population locale avait en effet perdu tout interlocuteur et était tenue très à l'écart des processus décisionnels et des informations liées à l'évolution du site et de leur cadre de vie[366]. Du fait de la disparition des canaux traditionnels de représentation et d'expression de ses besoins, son sort s'est encore dégradé au moment où les *Docklands* devenaient un secteur dynamique et attractif.

Même si la *LDDC* s'est intéressée dans un deuxième temps aux relations avec les communautés locales, a investi dans la formation de la population, la requalification de logements sociaux, la réalisation d'équipements, d'école etc. , cette attitude, plus proche de celle caractéristique d'un Etat-providence que du laissez-faire libéral des premières années, est intervenue *a posteriori* et n'a pas été instaurée comme la pierre angulaire de l'action de la puissance publique. Ce décalage chronologique, qui relève en fait d'une conception du rôle de la puissance publique spécifique, fait que ces mesures n'ont pas le même impact : elles sont arrivées comme des mesures « pansements » et sont souvent calibrées par rapport aux demandes exprimées par le

---

[365] S. Brownill, op. cit. . 13

[366] Sue Brownill, *op.cit*., p. 175 : « residents have had to watch their area being 'smashed around by a juggernaut' as one person put it, have their envrt changed around them, the names of streets, areas and stations changed, their homes demolished all without direct representation in the making of those decisions ».

secteur privé. En outre la population qui en aurait eu le plus besoin était souvent partie.

De la même manière, on peut s'interroger sur la nature du retour à la planification, instaurée à partir des années 1990, à la demande de certains acteurs privés eux-mêmes. En effet, ce recours à l'arbitrage public n'ayant été reconnu souhaitable que dans un deuxième temps, il intervient sur un territoire déjà transformé et investi par le privé : les meilleures terres ont été occupées, l'accès à certains espaces condamnés et certains points de vue accaparés par des immeubles de bureaux ou des ensembles résidentiels. L'intervention de la puissance publique reste donc conçue comme un moyen, mais non comme un présupposé, dans la conception et la gestion de la ville – les acteurs privés considèrent, qu'en l'état actuel des choses, elle est plus nécessaire qu'handicapante pour satisfaire leurs intérêts

Si les arguments invoqués pour faire de l'opération des *Docklands* un succès sont nombreux (rapidité et ampleur des transformations physiques de la zone, attraction d'investissements privés, rythme d'augmentation des valeurs foncières, nombre de m² de bureaux construits) ceux-ci insistent souvent sur l'aspect physique et économique de la régénération et n'intègrent pas des paramètres complémentaires tels que le type d'emplois créés, le prix des logements mis sur le marché, l'existence de « *social facilities* » ou la qualité de l'environnement. Inversement, la liste des critiques et des détracteurs de cette opération est sans doute aussi longue : incohérence urbaine (cf : Punter in Thornley 1992, Edwards 1992), absence de préoccupation du marché pour les questions sociales (Brownill 1990, Ambrose 1994), importation de standards internationaux de développement urbain niant et gâchant les potentialités spécifiques du site. Pour certains, le constat d'échec est total et cinglant :

> « It must never be forgotten that the *LDDC* represents a major failure of inner *City* policy and that it is the local, working class residents who have had to pay the price for this. When the epitaph for the *LDDC* comes to be written, Ted Johns from the Isle of Dogs may well have done so already: "I think that's going to be our fate. I think people are everlastingly going to come down here to see how not to do things. As an experiment its been a costly failure. I mean in terms of human lives[367]". »

[367] Sue Brownill, *op.cit.*, p. 182.

Au-delà du bilan quantitatif ou qualitatif que l'on peut dresser, les modalités de régénérescence de cette zone invitent peut-être davantage à s'interroger sur le rôle des différents acteurs intervenant dans les processus de conception et de fabrication de la ville. Comme on l'a vu dans les chapitres 6 et 7 l'un des impacts essentiels de cette opération a été de modifier la ligne de démarcation entre acteurs publics et acteurs privés en redistribuant les cartes, les rôles et les responsabilités dans une opération d'aménagement urbain, qui plus est de cette ampleur. Les frontières entre les attributions et les responsabilités du secteur public et privé semblent avoir été brouillées dans et par cette opération : ainsi certains auteurs remarquent que

> « a highly profitable private project is conceptualise as the epitome of civic achievement[368]. »

A l'heure des bilans, la question la plus importante à garder en tête lorsqu'on évalue ce type d'opération est peut-être celle posée par Sue Brownill :

> « above all we must have a vision of the type of *City* we want to live in (…) debate must therefore continue about the forms of economic growth appropriate to the inner *City*, the social and cultural values we wish to see embodied in the built environment, the terms of the relationship between the public ad the private sector, and the processes by which policies are planned and implemented[369]. »

Au final, la critique la plus fondée et la plus importante est peut-être la plus floue :

> « The Thatcher revolution unleashed an unprecedented development boom but it failed to deliver in the areas under its own control – namely quality within the public realm, infrastructural support and social provision. *Docklands* is prosperous (even allowing for the recession of the early 90s) but it lacks the necessary ingredients of metropolitan well-being[370]. »

---

[368] Levine (1986), cité par Sue Brownill, *op.cit.*, p. 179.
[369] Sue Brownill, *op.cit.*, p. 182.
[370] Brian Edwards, *op.cit.*, p.172

2. De la pertinence des critères utilisés pour évaluer l'opération : la non pertinence des critères sectoriels

L'hétérogénéité de ce bilan dresse une image en demi-teinte de la réussite de cette opération, sans doute proche de la réalité. En fonction du point de vue adopté : celui d'un ancien *Islander* ou d'un *yuppie* habitant dans un des *lofts* avec vue sur le bassin central de *Millwall dock* et travaillant en haut de la *Main Tower*, mais aussi selon le critère d'évaluation retenu, le jugement porté sur l'opération de régénération des *Doklands* aboutira à des résultats très différents. Bien que la combinaison ces points de vue permette d'approcher la réalité dans sa complexité, elle n'est pas entièrement satisfaisante pour évaluer, de manière pertinente et appropriée, une opération de renouvellement urbain de cette ampleur.

En effet, les critères sectoriels s'avèrent insuffisants pour appréhender la complexité du phénomène urbain et évaluer sa qualité. Ils comportent une aporie intrinsèque, consubstantielle à leur aspect sectoriel qui *de facto* limite la pertinence et la portée d'une l'évaluation menée en les prenant comme référent[371].

En outre, l'addition de ces différents critères sectoriels ne constitue pas non plus une solution satisfaisante et ne parvient pas à restituer le phénomène dans sa complexité et sa globalité.

---

[371] Dans un tout autre contexte, certains auteurs ont souligné toute la difficulté qui consiste à définir des critères qui transcendent les catégories sectorielles et techniques te permettent d'embrasser le phénomène urbain dans sa globalité. Jean-Pierre Orfeuil dans ses propos conclusifs au symposium international de Pékin sur les mobilités urbaines souligne toute l'aporie méthodologique et réflexive qui consiste à rester prisonnier d'un critère sectoriel d'évaluation : même si ceux-ci sont utiles pour analyser en profondeur et avec précision les différents phénomènes qui agitent le milieu urbain, un nécessaire réassemblage du mécano s'impose au moment du bilan final et de l'arbitrage en faveur de tel ou tel parti d'aménagement. «Il y a une dissymétrie forte entre notre aptitude à juger les différentes « qualités » d'un système de transport d'une part, et les « qualités » respectives de ce système de transport et du système urbain d'autre part. En bref, nous disposons d'un indicateur sensible de qualité du système routier et nous ne disposons pas d'indicateurs équivalents de qualité du système global de déplacement et encore moins du système urbain. Une ville sans embouteillages peut être obtenue soit par une dispersion extrême des habitants et des activités sur le territoire – mais on peut se demander s'il s'agit encore d'une ville et si ce modèle est efficace en termes économiques et environnementaux – soit par le biais de restrictions extrêmement contraignantes de possession et d'usage de l'automobile. Mais la voiture satisfait-elle alors aux légitimes souhaits d'autonomie de la population et d'efficacité économique des décideurs ? Une ville « de qualité» ne peut pas être définie par un seul critère portant sur un sous-système du système de transport, celui de la circulation des voitures particulières. » Jean Pierre Orfeuil, « Propos conclusifs du symposium international de Pékin », *Urbanisme* n° 341, mars-avril 2005 : *Mobilités urbaines : les enjeux de la recherche en Chine et à l'étranger* (9-11 oct 2004).

Pour mettre en valeur l'aporie d'un critère sectoriel pour évaluer l'urbanité d'un lieu, on s'intéressera au critère esthétique. Souvent utilisé pour analyser l'opération de *Canary Wharf*, il ne permet pas au final de rendre compte de la réalité géographique de cet espace et des pratiques qui s'y déroulent, c'est-à-dire de ce que l'on pourrait appeler sa réalité écouménale, c'est-à-dire le lien entretenu par les hommes avec l'étendue terrestre, ici par les citadins avec ce nouveau quartier.

L'invalidité méthodologique du critère sectoriel pour appréhender le phénomène urbain et évaluer sa qualité provient du fait que la grille d'évaluation contenue dans ce critère et utilisé pour l'évaluer ne recouvre jamais la totalité et la complexité de celui-ci.

Ainsi, lorsque l'on porte sur les *Docklands* un regard d'ordre esthétique et qu'on analyse l'opération d'un point de vue architectural, le postulat contenu dans ce regard, est que la ville a pour vocation d'être esthétique. Or, si cette dimension intervient dans le phénomène urbain, la ville n'a pas pour vocation d'être une galerie d'art. Evaluer la qualité esthétique des différents *buildings* réalisés échoue nécessairement à rendre compte de la qualité urbaine.

Appréhender la ville à l'aide de critères esthétiques présente l'inconvénient de rester prisonnier de la logique de l'objet : cette méthode ne fournit pas de vision d'ensemble, et l'espace urbain est appréhendé comme une succession de bâtiments qui sont jugés et évalués en eux-mêmes et pour eux-mêmes sans prendre en compte leurs interrelations et l'urbanité produite à plus petite échelle. Une grille de lecture esthétique n'est pas pertinente pour rendre compte de l'urbanité d'une ville.

D'autre part, ce critère d'évaluation présuppose que la ville est ou doit être une galerie d'art et qu'il s'agit donc d'évaluer les œuvres nouvelles que renferme ce musée à ciel ouvert.

F. Léger, *Style life with a beer mug*

La comparaison que fait Brian Edwards de *Canary Wharf* avec une peinture de Fernand Léger[372] (*Style life with a Beer Mug*, 1921-2) est symptomatique de l'ambiguïté qu'introduisent ce glissement de champ disciplinaire et une grille de lecture sectorielle dont le présupposé de base est sujet à caution.

[372] « The collisions of shape, line, texture and colour this painting are superficially reminiscent of Docklands. A cubist collage of buildings has grown up not as a result of development freedom but as an expression of the new space/time concepts of the post-industrial age"

Ainsi cet auteur compare l'esthétique de *Canary Wharf* à l'esthétique cubiste[373] : le principe du collage constituant le point commun légitimant la comparaison entre cette peinture et ce quartier et se retrouvant dans le chaos pictural et dans le chaos architectural de l'un et de l'autre.

Or avant même de s'intéresser au résultat, c'est la pertinence de la comparaison et donc du critère d'évaluation utilisé qui peuvent être remis en cause.

Si la ville comporte nécessairement et évidemment des liens avec quelque chose de l'ordre de l'esthétique, elle ne peut être réduite à être une sculpture ou une peinture géante dans laquelle se déplaceraient et vivraient les hommes. Sa vocation et sa finalité sont plus complexes et plus diversifiées. Il faut donc se méfier des glissements sémantiques et des raccourcis métaphoriques qui permettent d'intellectualiser des formes, de leur donner un nom, mais qui oblitèrent la dimension concrète, la matérialité de ces espaces et le genre de vie possible à l'intérieur. Si une opération d'aménagement urbain avait pour vocation ultime de constituer de manière exclusive une œuvre d'art en trois dimensions, la comparaison serait pertinente et le critère d'évaluation utilisé adéquat. Mais les notions de collision et de collage ont une spatialité différente en art et en géographie : ce n'est pas la même chose de regarder de l'extérieur un espace de collage et d'être immergé dedans. Les conséquences de l'application d'un principe pictural cubiste au milieu urbain risquent d'être très différentes de celles produites en peinture. En outre ce type de grille de lecture qui fait de la culture picturale un pré-requis pour accéder au sens de l'urbain – pré-requis institué par le principe même de cette architecture dont le principe est de faire « référence à » - me paraît contenir un aspect discriminant et ségrégatif (la ville ne serait alors compréhensible et accessible intellectuellement qu'aux seuls amateurs d'art éclairés) contraire à « l'esprit civilisationnel » de la ville, déjà évoqué.

Outre l'aspect discriminant qu'introduit ce type de grille de lecture, elle me semble inappropriée pour évaluer la qualité d'un espace urbain.

Cette inadéquation entre le critère utilisé et l'objet de l'évaluation – inadéquation provenant de la non pertinence du présupposé que ce critère renferme – rend caduque ou tout au plus purement rhétorique le jugement porté sur cet espace urbain. *Canary Wharf* est peut-être une réussite esthétique et peut s'inscrire dans une

[373] « It is perhaps stretching the point to suggest that the Isle of Dogs is urbanism based upon cubist principles »

longue filiation picturale, mais la ville n'est pas une galerie d'art. Ce *satisfecit* n'a alors plus de raison d'être et de signification.

Cette inadéquation du point de vue adopté pour juger de la qualité d'un phénomène urbain, transparaît parfois dans la difficulté à maintenir ce point de vue jusqu'au bout. Ainsi, Brian Edwards considère que

> « from the admittedly underscaled and overcrowded trains, *Docklands* too can be enjoyed as an urban art gallery. The new buildings are crisp and clean, framed in open space and lit by the seemingly endless sunshine of east London. The wealth of Canary Wharf and Harbour Exchange Square stand in contrast to the squalor of the council estates of Hackney passed soon after leaving Tower Gateway Station. The view from the train is part art gallery, part museum of mankind and part lesson in contemporary dilemmas of urban design. »

Mais quelques lignes plus loin, il ajoute :

> « Whatever is seen in *Docklands* is viewed from the embryonic road system, the DLR or the Thames river bus. The next decade will consist of making sense of theses impressions and hopefully highlighting the pleasures and convenience of moving through the area[374]. »

B. Edwards souligne toutefois l'aporie de sa comparaison picturale dans les questions qu'il soulève à la fin de son analyse :

> « Is *Docklands* more than a riverside design museum ? (…) What the architecture of *Docklands* has done is to take almost every theory of design in the 1980s and built a monument to each. (...) *Docklands* remains a fascinating place if viewed as an open-air design museum. It is a place to learn from rather than one in which to live and work, a *City* of spectacle and experiment[375]. »

---

[374] Brian Edwards, *op.cit*., p. 163.
[375] Brian Edwards, *op.cit*., p. 166.

La ville ne peut pas être considérée comme un musée ou une galerie d'art sous peine de faire des citadins des spectateurs passifs qui ne participent plus au spectacle qui est en train de s'y dérouler. On assiste à une externalisation des citadins, une mise sur la touche. Le seul spectacle dans lequel ils soient intégrés restant alors le spectacle des activités privées.

Si l'on présuppose que la ville est faite pour être un musée à ciel ouvert, les *Docklands* de ce point de vue présentent une collection tout à fait intéressante d'architecture post-moderne. Mais si l'on considère que ce n'est point la vocation de la ville, ce qui était considéré de ce point de vue comme une qualité devient un ensemble d'éléments dont la qualité n'est plus fondée ni opératoire.

Au final, ce type de lecture et le choix de ce type de critère sont peut-être révélateurs de l'incompréhension produite par ces espaces : les catégories de la ville traditionnelle buttent sur ces formes nouvelles et sont bien en peine d'en découvrir le sens et l'esprit. Du coup, face à cette étrangeté, l'objet incompréhensible est transposé dans un autre domaine – la comparaison permettant d'effectuer ce transfert : la ville est analysée comme une œuvre picturale et, de ce point de vue, nous disposons des codes et des clés pour la comprendre, l'interpréter et l'évaluer. Toutefois ce tour de passe-passe méthodologique ne permet pas de saisir ce nouvel objet urbain en tant qu'objet urbain.

3. L'aune d'évaluation d'une opération urbanistique : l'intérêt général

Si l'on renonce aux critères sectoriels pour appréhender et mesurer l'urbanité d'un lieu, on tombe très vite dans l'utilisation de termes à connotation floue (« *metropolitan well-being*[376] », « *civic well-being* », « *charme urbain* », « *atmosphère urbaine* », « *plaisir urbain* »).

Face à l'aporie que représentent les critères sectoriels pour mesurer et évaluer l'urbanité d'un lieu, l'aune à laquelle l'évaluer pourrait être résumée dans la notion syncrétique d'intérêt général.

---

[376] "The Thatcher revolution unleashed an unprecedented development boom but it failed to deliver in the areas under its own control – namely quality within the public realm, infrastructural support and social provision. Docklands is prosperous (even allowing for the recession of the early 90s) but it lacks the necessary ingredients of metropolitan well-being" (Brian Edwards, *op.cit.*)

La notion d'intérêt général, qui on l'a vu au chapitre 7 est assignée comme la fin ultime de la puissance publique, est une catégorie vaste dont la souplesse sémantique assure le succès et l'intérêt, mais présente parallèlement le risque de constituer une catégorie fourre-tout et indéterminée.

Je souhaiterais dans ce dernier chapitre étudier les déclinaisons urbanistiques que peut revêtir l'intérêt général dans le champ de l'urbain. Quelles sont les déclinaisons de l'intérêt général dans une opération d'aménagement urbain ? Quelles formes prend-il concrètement dans le champ urbain ? Quelles sont les catégories susceptibles d'en fournir une définition urbanistiquement opératoire – voire écouménalement opératoire c'est-à-dire que la protection de cet intérêt général permette à l'homme de déployer un rapport proprement humain à l'étendue terrestre ?

Pour définir l'intérêt général dans une optique urbanistique mais surtout écoumènale (c'est-à-dire que la mise en œuvre et la préservation de l'intérêt général influent sur le type de rapports que le citadin peut entretenir avec le milieu urbain dans lequel il vit) j'utiliserai une remarque de Jean -Pierre Orfeuil à propos des mutations qui bouleversent aujourd'hui les villes chinoises.

> « On peut sans doute définir des critères plus proches des préoccupations des uns et des autres : rendre la ville agréable à vivre pour tous ses habitants ; soutenir le développement économique ; permettre à tous les citadins, quel que soit leur niveau de ressources, d'accéder aux aménités urbaines fondamentales ; être économe dans la consommation des ressources rares (pétrole, espace etc.) et modéré dans la production d'émissions polluantes[377]. »

Derrière ces différents éléments descriptifs très concrets, ancrés dans la quotidienneté de la vie des citadins, on peut lire quelques grandes catégories sans doute utiles pour penser les villes contemporaines et notamment ce passage de la ville à la métropole auquel les grandes agglomérations sont confrontées depuis quelques décennies.

---

[377] Jean-Pierre Orfeuil, « Propos conclusifs du symposium international de Pékin », *Urbanisme* n° 341, mars-avril 2005 : *Mobilités urbaines : les enjeux de la recherche en Chine et à* l'étranger, p. 55.

Dans les différents critères retenus par Jean-Pierre Orfeuil on peut retrouver le couple *commoditas* / *voluptas* indispensable à l'épiphanie du sens de l'urbanité, comme on l'a vu au chapitre 5. La ville doit être à la fois fonctionnelle, commode, pratique pour permettre aux activités économiques de fonctionner de la manière la plus optimale possible : c'est-à-dire que les travailleurs doivent pouvoir se rendre à leur travail, se loger, faire leurs courses, les entreprises doivent pouvoir être approvisionnées, reliées à d'autres entreprises, desservies à grande comme à petite échelle. Sur ce plan, on a vu que les *Docklands* pouvaient être considérés comme un succès : on y accède très facilement depuis le centre de Londres, les immeubles de bureaux sont équipés des technologies les plus performantes, les services aux personnes et aux entreprises sont présents sur le site pour assurer la satisfaction de leurs besoins.

Mais pour exister en tant que ville, et pas seulement comme une zone industrielle ou commerciale, la ville doit aussi être voluptueuse, esthétique, ou encore chaleureuse et conviviale : c'est-à-dire être conçue dans une logique d'aménagement qui pose comme fin ultime le plaisir tiré de la beauté, cette expérience qui relève de la « *voluptas* » albertienne.

Jean-Pierre Orfeuil avance encore un autre critère pouvant relever de la théorie de la justice de John Rawls. Le bien-fondé d'une action d'aménagement urbain devrait – en plus de ces autres effets – améliorer le sort des plus démunis. Un aspect de justice sociale doit donc intervenir pour évaluer une action d'aménagement urbain.

Enfin, l'intervention urbanistique doit également intégrer une composante relevant du développement durable. Les acteurs en charge du développement de la ville au temps t doivent aussi se soucier de son devenir. Ils doivent avoir conscience de jouir d'un legs qu'il faudra transmettre aux générations futures et ne pas seulement limiter le cadre temporel de leur action au temps présent ou au court terme.

Partant de cette réflexion de Jean-Pierre Orfeuil et en s'appuyant sur l'analyse de l'opération des *Docklands*, on pourrait faire reposer la déclinaison urbanistique de l'intérêt général et sa protection sur un triptyque dont les trois dimensions seraient étroitement imbriquées, l'une ne pouvant pas produire les mêmes effets sans être embrayée sur les deux autres. La première dimension serait l'association systématique

et insécable de la *commoditas* et de la *voluptas*. Cette relation combinatoire entre l'esthétique et l'utile est responsable de l'avènement du sens d'un lieu provenant, qui lorsqu'elle existe, ne peut être réduit à l'une ou l'autre de ces deux dimensions mais les satisfait toutes les deux.

D'autre part, la gratuité des déplacements est un paramètre fondamental présidant à l'intérêt général en milieu urbain. Cette gratuité recouvre un sens propre et un sens figuré : les déplacements ou la fréquentation de la ville ne doivent pas être monétarisés de manière systématique : le citadin doit pouvoir se déplacer et user de la ville sans être obligé de consommer. Son usage de la ville ne doit pas être automatiquement et systématiquement lié à un acte de consommation. D'autre part, cette gratuité est aussi celle de la finalité de son action en milieu urbain. Ses déplacements doivent pouvoir recouvrir constituer leur finalité propre, c'est-à-dire que la « *sortie en ville* » peut être un but en soi. Prendre place en ville, ne nécessite pas d'être légitimé par une action à la finalité précise. On peut fréquenter les espaces publics de la ville pour faire des courses, mais on peut aussi ne faire que prendre prétexte des courses pour être présent dans ces espaces publics, enfin, on peut être dans ces espaces publics pour le seul plaisir d'y être. Aucune finalité explicite ne peut être exigée du citadin pour justifier sa présence dans les espaces publics de la ville – sous peine de voir ceux-ci disparaître du champ urbain. On retrouve là le principe de gratuité évoquée par Thierry Paquot comme constitutif du charme des déambulations dans les espaces publics des grandes métropoles. Le principe de gratuité (autant dans son aspect financier qu'en termes de finalité de l'action) est donc une composante essentielle entrant dans la préservation de l'intérêt général en milieu urbain. C'est aussi une dimension constitutive de l'espace public qui invalide son existence lorsqu'on y renonce.

Enfin, la préservation de l'intérêt général en milieu urbain passe aussi par une inscription dans une filiation temporelle longue. La ville, et l'espace public en particulier, doivent être conçus pour perdurer, et considérés comme un legs reçu en héritage, sur lequel les hommes de ce siècle inscriront leurs marques mais qu'ils doivent aussi léguer et transmettre aux générations futures, dans des conditions leur permettant d'y inscrire les leurs.

La déclinaison urbanistique de l'intérêt général pourrait donc reposer sur la combinaison de 3 éléments fondamentaux : l'association de la *commoditas* et de la

voluptas, le principe de gratuité c'est-à-dire la possibilité de déploiement d'une action non finalisée et comportant sa fin en elle-même c'est-à-dire relevant de la praxis, la perception du monde comme un *koinon*, un bien commun, un legs reçu et un héritage à transmettre

Section B - Bilan pour l'espace public ?

Au terme de cette analyse qui portait à la fois sur un terrain, celui des *Docklands*, et sur une notion, celle d'espace public, nous allons tenter d'évaluer l'opération de régénération des *Docklands* au regard de l'espace public. Quelles sont, pour l'espace public, les incidences des procédures opérationnelles utilisées pour mener à bien cette vaste entreprise de régénération, à quel type d'espace public a-t-on abouti, comment cet espace public d'un type nouveau est-il « habitable » ? Dans cette dernière section nous nous intéresserons donc, dans une perspective qui se veut onto-géographique, au rapport de l'être humain à l'étendue terrestre, c'est-à-dire dans notre cas, aux rapports du citadin londonien avec les espaces publics des *Docklands* et de *Canary Wharf*. Quelle est la nature du lien entre le citadin de l'agglomération londonienne et ces espaces publics ? Quelles possibilités d'habiter offrent-t-ils ? Nous tenterons de mettre en exergue le type de rapport onto-géographique possible dans les *Docklands*, c'est-à-dire la nature du lien écouménal du citadin avec les espaces publics de ce nouveau morceau de ville ?[378]

1. La double dimension de l'espace public

L'analyse du paysage urbain des *Docklands* et des pratiques urbaines qui y prennent place, a montré que, dans ce nouveau morceau de ville, l'espace public n'est ni un élément morphologique de structuration et d'organisation du tissu urbain, ni la scène publique sur laquelle se tissent les liens de la collectivité urbaine. L'espace public n'est donc ni la scène physique ni la scène sociale de la vie urbaine. On a vu que ces spécificités paysagères et socio-spatiales sont étroitement corrélées aux

[378] Cette démarche est celle d'A. Berque, qu'il présente notamment dans son livre *Ecoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Belin, 2000.

modalités de régénérescence de ce nouveau morceau de ville et aux règles qui ont arbitré les rapports entre acteurs publics et privés.

Or ce double rôle, morphologique et politique, est constitutif de l'essence même de l'espace public.

Cette double dimension de l'espace public, qui est nécessaire à son institution en tant qu'espace public, peut se lire dans les multiples définitions dont il fait l'objet mais aussi dans les archétypes auxquels on se réfère souvent pour évoquer l'espace public (notamment ceux de l'*agora*, et du *forum*). Cette double dimension se retrouve dans les différentes définitions qui tentent de cerner ce « concept mou » , mais de manière clivée et séparée.

L'attribution même de la paternité de ce concept à Habermas peut être considérée comme responsable de ce clivage. Dans son ouvrage référence, publié en France sous le titre *L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Habermas ne s'intéresse pas à proprement parler à l'espace public dans sa dimension physique et matérielle. Son propos essentiel est de montrer comment s'est constituée en Angleterre puis en France à partir du milieu du XVIII°s puis en Allemagne après 1830 : une « sphère publique bourgeoise » qui s'est cristallisée dans la notion d'opinion publique. Il parle certes de lieux concrets où a pris forme cette opinion, tels que les salons, les clubs, les sociétés de lecture et les cafés sans oublier les journaux, et les revues. Mais, l'espace en tant que tel ne constitue pas l'essentiel de son propos[379].

A partir de là, chez les philosophes et les sociologues, l'espace public est entendu comme un espace totalement déspatialisé et dématérialisé qui désigne la circulation des idées et des opinions. L'ultime avatar de la déspatialiation de l'espace public étant Internet, souvent désigné comme le « *nouvel espace public moderne* ». Dans l'acception de ces champs de recherche, dans la lignée d'Habermas, l'espace public est une métaphore spatiale qui sert à évoquer les différents courants d'idées qui circulent à une époque donnée, dans une société donnée et qui finissent par former un discours dominant que l'on qualifiera d'opinion publique. On a donc une approche dé-spatialisée qui ne s'intéresse pas à l'espace dans sa matérialité et dans ses composantes physiques, mais seulement aux courants de pensée immatériels qui

[379] Selon François Tomas, l'ambiguïté de la paternité habermassienne provient essentiellement de la traduction française : en allemand, le concept utilisé par Habermas n'est pas celui de « *Öffentliche Raum* » (espace public) mais celui d'*öffentlichkeit* (la sphère publique) - y compris dans le titre original (*Strukturwandel der Öffentlichkeit*).

innervent une société et fondent une identité et un sentiment d'appartenance collective.

En revanche, dans le champ de l'architecture et de l'urbanisme, qui s'est aussi progressivement intéressé à celui-ci, l'espace public s'entend dans sa dimension matérielle. La démarche des professionnels de l'aménagement vise à déterminer les qualités spatiales qui fondent un bon espace public. Un ensemble de publications vont progressivement voir le jour qui présentent un ensemble de prescriptions à suivre en ce qui concerne le pavage, l'éclairage, l'implantation du mobilier urbain etc., et devant assurer l'aménité voire l'urbanité de ces espaces. Le regard porté par les acteurs urbains est donc très matérialiste, et privilégie en général la grande échelle[380].

Cette double affiliation dans le champ de la recherche scientifique souligne bien la double identité constitutive de l'espace public : c'est un lieu concret, matériel, dont les aménagements interfèrent sur les pratiques urbaines qui s'y déploient ; mais c'est aussi un lieu d'échanges immatériels, permettant l'élaboration d'une identité collective, d'un sentiment d'appartenance, d'un « vivre ensemble », sentiment qui transcende la simple juxtaposition mathématique d'individus au sein d'une entité urbaine dense. Toutefois, la récupération dont il a fait l'objet par différents courants disciplinaires et les différentes définitions que lui attribue chacun des locuteurs contribue souvent à n'avoir qu'une vision partielle et borgne de l'espace public : il est de manière presque dichotomique envisagé soit sous l'angle matériel, soit sous l'angle social et politique.

Si l'on envisage l'espace public en reprenant les catégories de *topos* et de *chôra* qu'Augustin Berque définit comme étant au fondement de l'essence de tout lieu, on parvient mieux à l'embrasser dans toute la dualité de son essence. Par définition, l'espace public est d'ordre matériel et immatériel. C'est un lieu d'ordre politique et urbanistique.

L'espace public est un *topos* : un lieu physique qui permet par ses qualités techniques et symboliques le rassemblement, l'échange, la communication verbale ou informelle, mais il est aussi une *chôra* c'est-à-dire le lieu où se forge une opinion publique, où se tissent des liens sociaux qui construisent une identité collective, où s'expriment de manière plus ou moins organisée des opinions politiques. C'est le lieu

[380] L'apparition de la notion d'espace public comme outil opérationnel accompagne le développement de la logique de projet urbain.

d'expression de la « *chose commune* », de la « *res publica* ». C'est pourquoi *l'agora* d'Athènes ou le *forum* romain restent le référent idéal par excellence. La trajection entre les dimensions topiques et chorétiques de l'espace public est indispensable pour que celui-ci existe en tant qu'espace public c'est-à-dire en tant que scène physique permettant le déploiement et l'élaboration de la vie en collectivité.

L'espace public recouvre une double dimension: comme tout lieu, il est à la fois un *topos*, un lieu cartographiable, et une *chôra*, un lieu existentiel. Cette double dimension constitutive de son essence et indispensable à son existence transparaît, de manière fragmentée et partielle, dans les multiples définitions dont il fait l'objet et dans le succès de cette notion dans le champ scientifique, puisqu'elle est utilisée par des courants disciplinaires très variés. La combinaison incessante de ces deux faces est essentielle à l'existence et à l'avènement de l'espace public en tant que tel. Si l'une des deux faces est laissée de côté, l'espace public n'existe plus en tant que tel c'est-à-dire en tant que scène physique permettant l'existence des citoyens de la *polis*.

2. Négation de sa double dimension : topique et chorétique

Au terme de cette analyse, ce qui ressort de l'étude que nous avons menée, est que les modalités de régénération des *Docklands* ont nié à la fois la dimension topique et la dimension chorétique de l'espace public.

a. La négation de la dimension topique de l'espace public : il ne constitue plus la scène physique de la vie urbaine

On a vu dans la première partie que l'espace public, en tant que *topos*, était astreint à une grande fonctionnalité : il se borne à être un espace de voirie ou un espace piétonnier. Or, l'hypertrophie de la fonction circulatoire et la confusion entre espace et mobilité engendrent la disparition de l'espace public. Quand l'espace, et notamment l'espace public, est perçu uniquement comme un dérivé du mouvement, un moyen permettant de se déplacer d'un point A à un point B et devant permettre de réaliser ce déplacement dans les conditions optimales de temps, il n'existe plus en tant qu'espace public[381]. En devenant un simple réseau, un simple canal des

[381] « Aujourd'hui, nous avons une facilité de déplacement qu'aucune civilisation urbaine n'a connue avant nous, et pourtant le déplacement est devenu l'activité quotidienne la plus chargée d'anxiété. Cette anxiété provient du fait que nous considérons la mobilité illimitée comme un droit absolu de

déplacements, l'espace public est nié dans sa dimension topique : ce n'est plus un lieu concret dont la polyfonctionnalité en fait à la fois « l'espace du séjour » et celui « du mouvement. Il n'est plus qu'un canal circulatoire assurant le passage des voitures ou des piétons. Cette fonctionnalisation de l'espace non bâti atrophie son urbanité et gomme les spécificités géographiques qui fondaient son originalité.

Si l'on assigne une fonctionnalité unique et univoque à l'espace public (en l'occurrence la circulation), celui-ci n'existera plus en tant qu'espace public. Toutefois, cette disparition de l'espace public de la scène urbaine est davantage due à une modification de son acception et de la conception de son rôle dans l'organisation de la ville qu'à l'évolution des conditions technico-économiques[382]. De même, la prépondérance accordée au déplacement en voiture, perçue comme une bulle sécurisante, concourt à la modification du rôle que l'on peut assigner à l'espace public :

> « Si l'on peut s'isoler dans une voiture privée pour avoir sa liberté de mouvement, on cesse de croire que l'espace environnant est autre chose qu'un moyen facilitant le déplacement personnel[383]. »

C'est donc moins l'évolution des techniques de transport et des conditions de mobilité qui sont responsables de la mort de l'espace public que la substitution d'une conception à une autre. A partir du moment où l'espace public n'est vu que de manière sectorielle et exclusive, il perd son statut d'espace public et se transforme en un lieu fonctionnel, dont la topicité est plus ou moins gommée sous des rubans d'asphalte ou des revêtements piétonniers, et qui ne peut exister en tant que *chôra*,

---

l'individu. La voiture privée est l'outil logique qui nous permet d'exercer pareil droit ; il en résulte que l'espace public, et notamment celui de la rue, perd sa signification, et devient même un objet d'exaspération lorsqu'il n'est pas subordonné à la liberté de mouvement. La technologie du déplacement moderne élimine le plaisir d'être dans la rue par désir de supprimer les contraintes de la géographie » (Richard Sennett, *op.cit*., p. 23).

[382] Ainsi Sennett montre comment la conception qui a présidé à l'aménagement de la dalle de la Défense contenait intrinsèquement un principe contraire au déploiement d'un espace public, en lui affectant dès l'origine un usage fonctionnalisé: « A la Défense comme à la *Lever House*, cet espace est une surface que l'on traverse, non un lieu où l'on reste. Les zones bordant les tours qui composent le complexe de la Défense comprennent bien des magasins mais la finalité de cette zone est avant tout de servir de passage entre la voiture (ou l'autobus) et les bureaux. Il semble peu probable que les auteurs du projet de la Défense aient accordé à cet espace une quelconque valeur intrinsèque ou qu'ils aient pu penser que les gens sortant des bureaux désireraient s'y attarder. Le niveau du sol, selon les propres mots d'un architecte, sert de « lien-support du flot de circulation pour l'ensemble vertical ». Traduit en langage clair, ceci signifie que l'espace public est devenu un dérivé du mouvement » (Richard Sennett, *op.cit*., p. 22).

[383] Richard Sennett, *op.cit*., p. 24.

c'est-à-dire comme le lieu de la *genesis*, de l'être en devenir, où il advient quelque chose[384]. Ainsi, s'il est certain que l'irrévocabilité des mutations dans le domaine de la mobilité oblige à repenser le rapport de l'homme à l'espace, et notamment à l'espace public, et que l'évolution des conditions de transport changent et modifient notre rapport à l'espace, celui-ci changera davantage si on en change d'acception, c'est-à-dire qu'on le conçoit comme un outil subordonné à une fonction précise plutôt que comme un *topos* où doit se déployer une *chôra*, que du fait des mutations technologiques en termes de déplacement.

La fonctionnalisation de l'espace non bâti fait donc *de facto* disparaître l'espace public. Lorsque l'espace non bâti est affecté à un usage précis, au détriment des autres, il perd sa souplesse polyfonctionnelle – et, on l'a vu, ses capacités d'adaptation dans le temps. Il n'est qu'un espace de voirie ou un espace piétonnier. Il ne constitue plus l'espace scénique de la vie urbaine au sens physique. La dimension topique de l'espace public n'est plus respectée et celui-ci n'existe plus en tant que *topos* dans la morphologie de la trame urbaine.

b. La négation de la dimension chorétique de l'espace public : il ne constitue plus la scène sociale et politique de la vie urbaine

La double dimension constitutive de l'espace public fait qu'il doit également être perçu et conçu en tant que *chôra*, c'est-à-dire comme le lieu de la *genesis*, de l'être en devenir, le lieu où il advient quelque chose. Cette dimension chorétique de l'espace public est beaucoup plus difficile à décrire et à cerner puisqu'elle est de l'ordre de la puissance, au sens où l'entend Hannah Arendt c'est-à-dire qu'elle n'est saisissable que lorsqu'elle advient. On pourrait définir la dimension chorétique de l'espace public comme sa capacité à instituer et constituer le lien social au sein d'une communauté urbaine : l'espace public est l'espace du public, le lieu où se rencontre, s'observe, se constitue dans un mouvement de transformation incessant cette société urbaine qui s'y côtoie. En tant que *chôra*, l'espace public est le lieu qui permet le déploiement et l'engendrement de la société urbaine

[384] « C'est ainsi que les conceptions de la Défense ou de la *Lever House* rejoignent celles de la technologie des transports. Dans les deux cas, l'espace public, devenu fonction de la mobilité, perd toute signification propre » (Richard Sennett, *op.cit.*, p. 282).

> « Les dispositifs techniques et spatiaux de l'urbain, tels qu'ils forment l'espace *du* public (…) ne sont conditions de l'urbain que pour autant qu'ils contribuent au recouvrement du lien social, qu'ils manifestent la cohésion sociale, l'identité de la ville, qu'ils participent par leur présence à la lutte contre l'exclusion. L'espace du public doit assumer toutes les fonctions sans en privilégier une contre les autres : en assurant la mixité des usages l'espace du public assurera la mixité sociale, c'est-à-dire le mélange des genres, des âges et des groupes sociaux, voire le mélange des groupes ethniques par lequel s'impose le rapport entre les autochtones et les étrangers. L'espace du public, en ce sens, est la condition objective de la rencontre et de l'échange par lesquels se tisse le lien social, par lesquels s'hybrident les différences dans le creuset immense de l'appartenance à la ville[385]. »

Dans un contexte d'appropriation et d'affiliation où la logique qui prime est une logique ségrégative reposant sur des principes d'inclusion / exclusion, l'espace non bâti n'est pas conçu comme le lieu de la *genesis*, c'est-à-dire le lieu où il advient quelque chose. Il ne comporte plus cette dimension matricielle qui fait de lui l'espace où se déploient et se tissent les liens sociaux et où se forge un sentiment d'appartenance à une communauté urbaine, qui recouvre l'entité urbaine dans une acception globale et non communautaire. Dans le cas de la logique d'appropriation et d'affiliation, l'absence de mixité sociale et d'anonymat induite par cette logique, empêche l'espace non bâti d'être institué et de s'instituer en tant qu'espace scénique de la vie urbaine. Il n'est qu'un espace où les pratiques sont d'ordre commercial ou relèvent de la fonction de travail, et où les règles qui les commandent obéissent à une logique ségrégative. Il ne constitue plus l'espace scénique de la vie urbaine où peut naître et advenir une opinion collective, et un sentiment d'appartenance à une communauté. Dans ce type de ville, l'espace public ne peut exister dans la dimension chorétique de l'espace public est niée et ne possède pas la possibilité de se déployer.

[385] Toussaint, Jean-Yves, Zimmermann, Monique, dir., *op.cit.*, p.79-80

Conclusion

La fonctionnalisation de l'espace public et son appropriation communautaire sont donc deux tendances qui condamnent la possibilité d'existence d'un espace public, dans sa double dimension topique et chorétique. En devenant un canal affecté à une fonction précise, l'espace public perd sa dimension topique : il n'est plus le fil directeur structurant la géographie, tant physiquement que symboliquement, de la ville. Il n'est plus conçu et vécu comme l'espace scénique de la vie urbaine dans sa dimension matérielle et concrète. La vraie vie se passe ailleurs, mais nullement dans le cadre de l'espace non bâti réduit à une fonction circulatoire (piétonne ou automobile).

Par ailleurs, en devenant le territoire d'une communauté aux signes extérieurs apparents très marqués et régie par le principe d'affiliation, il perd sa dimension chorétique : il n'est plus le creuset où se forgent les liens qui unissent la communauté des citadins, tant socialement que symboliquement. Il n'est plus conçu et vécu comme l'espace scénique de la vie urbaine dans sa dimension sociale et politique.

Si l'espace public n'est pas conçu en pensant comme insécable cette double dimension et si cette trajection n'existe pas entre l'aspect topique et l'aspect chorétique du lieu : il en vient à disparaître et n'existe plus en tant qu'espace public. On a alors des *ersatz* d'espace publics qui de manière séparée et alternative en reproduisent les formes ou les fonctions : on a une ville constituée de routes, de rues piétonnes, de galeries marchandes, de places décoratives, de parvis de station de métro mais aucun de ces lieux ne constitue un espace public.

Cette double logique (fonctionnalisation et appropriation communautaire) retire à l'espace public son rôle de scène de la vie urbaine, dans son acception tant topique que chorétique.

On assiste alors à la mort de l'espace public dont la disparition est lourde de conséquence pour l'homme, en tant qu'individu mais aussi membre de la collectivité urbaine, puisque la ville et l'espace public sont les cadres par excellence où peut se déployer l'action, activité qui est au fondement de la condition humaine, et se construire la société et la vie en collectivité.

3. Les conséquences de la disparition de l'espace public du champ urbain

La disparition de l'espace public, ou du « domaine public » pour reprendre la terminologie d'Hannah Arendt recèle différentes conséquences.

L'espace public est par excellence ce qui permet l'expression et le déploiement de l'action ou de la liberté, activité qui est au fondement de la condition humaine.

La géographie publique de la cité est aussi le lieu de la « civilité institutionnalisée », c'est-à-dire ce qui permet à l'homme, sur la base du respect de cette civilité, de vivre en société.

Enfin, cette vie publique que lui offre l'espace de la civilité et grâce à laquelle il advient en tant qu'homme, est aussi ce qui lui assure de la véracité du monde. Grâce à l'espace public, il échappe « aux tyrannies de l'intimité », mais il accède aussi à la véracité du monde.

a. A l'échelle de la société : le domaine public est ce qui permet la vie en société

Tout d'abord, avec la disparition de l'espace public, se retire de l'espace urbain le lieu qui permet à la société de se forger mais avant cela, ce qui rend supportable et vivable la vie en société. Hannah Arendt compare l'espace public à une table qui, dans le même temps, unit et sépare les hommes[386]. Le domaine public est ce qui nous rassemble et nous unit, tout en nous permettant de vivre ensemble sans « tomber les uns sur les autres ». Il est donc ce qui institue la société en tant que communauté unie par des liens communs, mais aussi ce qui permet de supporter cette vie en collectivité[387].

---

[386] « Le mot « public » désigne le monde lui-même en ce qu'il nous est commun à tous et se distingue de la place que nous y possédons individuellement. Cependant ce monde n'est pas identique à la terre ou à la nature, en tant que cadre du mouvement des hommes et condition générale de la vie. Il est lié aux productions humaines, aux objets fabriqués de main d'hommes ainsi qu'aux relations qui existent entre les habitants de ce monde fait par l'homme. Vivre ensemble dans le monde : c'est dire essentiellement qu'un monde d'objets se tient entre ceux qui l'ont en commun, comme une table est située entre ceux qui s'assoient autour d'elle ; le monde, comme tout entre-deux, relie et sépare en même temps les hommes » (Hannah Arendt, *op.cit*., p. 89).

[387] « Le domaine public, monde commun, nous rassemble mais aussi nous empêche, pour ainsi dire, de tomber les uns sur les autres. Ce qui rend la société de masse si difficile à supporter, ce n'est pas, principalement du moins, le nombre de gens ; c'est que le monde qui est entre eux n'a plus le pouvoir de les rassembler, de les relier, ni de les séparer. Etrange situation qui évoque une séance de spiritisme au cours de laquelle les adeptes, victimes d'un tour de magie, verraient leur table soudain disparaître,

Comme l'indique Hannah Arendt ce qui rend la « société de masse » ou « la société d'individus » (qui pourrait remplacer celle des années 1960 et être celle à laquelle nous sommes arrivés aujourd'hui) si difficile à supporter est que ce « monde individuel » qui est entre les hommes n'a pas le pouvoir de les rassembler. La juxtaposition additionnelle d'individus n'est pas suffisante pour forger un monde commun. Elle consiste simplement à répéter à l'infini une somme d'individualités que rien ne relient à part leur statut d'individu. Leur association relève de la logique additionnelle mais n'est pas cimentée et transcendée par la création d'un sentiment d'appartenance collective.

L'espace public est le lieu où peut se forger ce sentiment d'appartenance collective grâce à la possibilité de mise en relation distanciée qu'il offre. En effet, grâce aux garanties d'anonymat et de mixité qu'il offre, il est

> « le lieu qui permet de s'unir sans tomber dans la compulsion de l'intimité. »[388]

L'espace public, par l'anonymat constitutif de son essence même, est cet espace qui permet à la fois d'unir mais en même temps de séparer deux interlocuteurs. L'anonymat, qui est au fondement des rapports sociaux dans l'espace public et qui s'oppose à l'uniformité qui caractérise les rapports d'affiliation des lieux privés, permet aux hommes d'être ensemble tout en étant absents aux autres. Isaac Joseph a décrit cette fausse cécité qui est celle que le passant adopte automatiquement et sans contrainte dans un espace public : cécité qui lui permet à la fois de voir sans déranger, d'être vu sans se sentir observé. L'anonymat et l'absence d'intimité, caractéristiques de l'espace public, sont ce qui permet de voir sans être voyeur, d'être ensemble sans être les uns sur les autres.

Les sociologues notamment ont mis l'accent sur cette spécificité de l'espace public en tant qu'espace de la rencontre et étudié les modalités de ces échanges informels qui animent et traversent les espaces publics de manière invisible.

---

les personnes assises les unes en face des autres n'étant plus séparées , mais n'étant plus reliées non plus, par quoi que ce soit de tangible. » (Hannah Arendt, *op.cit*., p. 92-93).

[388] Richard Sennett, *Les Tyrannies de l'intimité*, Paris, Seuil, 1973, p. 276.

> « les conditions de la rencontre englobent une façon de parler, une manière de signaler sa présence, son identité ou son activité pour autrui qui ne vont pas sans une forme, parfois minimale, de contrôle mutuel[389]. »

Dans l'espace public, le passant est confronté à l'altérité mais cette altérité présente un aspect indéfini, flottant, quasiment non incarné :

> « [l'altérité], c'est rarement celle d'un autrui, c'est plutôt l'altérité de 'tout un chacun', altérité quasiment sans visage, simple silhouette. »

Cette expérience de l'altérité, qui n'est jamais obligatoire, jamais imposée, fait partie de cette urbanité mystérieuse propre à la grande ville où l'on est tout à la fois voyeur et anonyme, présent et absent à la collectivité. Isaac Joseph montre comment dans l'espace public, le flâneur est un spectateur qui fait « constamment abstraction de sa faculté de jugement » et qui est capable, voire tenu, d'éclipser une partie de l'assistance, une séquence qui ne le regarde pas, car considérée comme « non ratifiées ». L'expérience ordinaire du passant dans l'espace public est celle de l'attention non focalisée :

> « La panoplie du travail social à l'œuvre dans une rue, un café ou une gare comporte une série de dispositions à éviter (la discussion précisément) à manipuler (le sens commun) à ratifier ou à discréditer (la présence de l'autre). »

Cette co-présence dans l'absence (ou cette absence dans la co-présence) sont ce qui permet de vivre ensemble « sans tomber les uns sur les autres », de permettre la co-existence d'une multitude de « mois » en protégeant chaque individu du moi des autres. C'est dans cette co-présence distanciée que se forge une identité collective et que se noue un sentiment d'appartenance à une collectivité. Cette co-présence et ces formes de contrôles mutuels distinguent d'ailleurs pour Isaac Joseph l'espace public de la rue de l'espace public u-topique et ubiquiste des échanges communicationnels :

---

[389] I. Joseph, *op.cit.*, p. 12.

> « Ce contrôle lié à la simple présence d'un proche ou d'un étranger, à la co-présence dans un même espace introduit une différence majeure entre les espaces publics urbains que nous évoquons et la forme abstraite d'espace public dont parlent ceux qui étudient l'univers des médias ou les technologies de la « téléprésence ». Dans un cas, la multiplicité des perspectives va de pair avec la possibilité pour chacun de contrôler le degré de participation des autres et de s'y ajuster selon les circonstances. Dans l'autre, l'espace public est l'espace de manifestation, dissymétrique par définition, d'une instance qui s'adresse à des destinataires captifs et pré-construits par le mode et le canal de communication. D'un côté les engagements tiennent au cadre de participation négocié et organisé par la rencontre elle-même, de l'autre, l'audience est mesurée après coup, tout comme la réception du message, par les modifications d'état de l'opinion ou par les réactions à l'initiative de celui qui parle. »[390]

Dans sa double dimension topique et chorétique, l'espace public est donc le lieu qui permet l'épiphanie du « vivre ensemble », la constitution d'une société solidaire, unie par un sentiment d'appartenance collective. L'espace public est ce qui permet la vie en collectivité et qui dans le même temps engendre et institue cette collectivité en tant que société.

Avec la perte de l'espace public, la ville perd son lieu de civilité, et les hommes se retrouvent face à face sans être reliés par ce monde commun, cette table qui à la fois les protégeait des autres individus et les reliait à eux. Ils retombent alors dans une juxtaposition additionnelle d'individus dont le poids s'alourdit proportionnellement au nombre d'individus qui se juxtaposent.

b. A l'échelle de l'homme : le lieu d'avènement de son humanité

D'autre part, avec la disparition de l'espace public, c'est le lieu d'expression et d'avènement de la pleine humanité de l'homme qui disparaît. En effet, pour exister en tant qu'homme, celui-ci a besoin de paraître en public : de l'existence de ce

[390] *Ibid.*

domaine public dépendent donc sa condition d'homme et son humanité. En effet, ce n'est qu'en paraissant en public, dans l'espace du domaine public, que l'homme atteint pleinement son humanité et existe en tant qu'homme[391].

Hannah Arendt souligne que quelque soit la richesse de la vie privée, elle n'atteindra jamais l'intensité de la vie publique, qui permet à l'homme d'exister en tant qu'homme.

> « Il vaut la peine d'être vu et d'être entendu parce que chacun voit et entend de sa place, qui est différente de toutes les autres. Tel est le sens de la vie publique ; par comparaison, la plus riche, la plus satisfaisante vie familiale n'offre à l'homme que le prolongement ou la multiplication du point qu'il occupe avec les aspects et perspectives que comporte cette localisation[392]. »

La ville, et au sein de celle-ci par excellence, l'espace public, sont le lieu qui permet l'accomplissement de « l'action », troisième activité constitutive de la condition humaine dans le triptyque arendtien. En effet, l'action, synonyme aussi de liberté chez Hannah Arendt, consiste en des échanges sociaux, qui passent essentiellement par la parole. L'espace public, dans sa dimension chorétique d'espace de déploiement d'une identité collective, est donc par nature, le lieu de manifestation de l'action et de la liberté humaine. En tant qu'espace possible de la rencontre, il est par essence le lieu même où l'homme peut agir, au sens d'Hannah Arendt qui entend l'action comme la mise en rapport directe de l'homme avec l'homme[393]. L'espace public, en tant qu'espace de communication formelle et informelle, matérielle et immatérielle est donc par excellence le lieu propre à l'action humaine[394].

---

391 « Vivre une vie entièrement privée, c'est avant tout être privé de choses essentielles à une vie véritablement humaine : être privée de la réalité qui provient de ce que l'on est vu et entendu par autrui, être privé d'une relation « objective » avec les autres, qui provient de ce que l'on est relié aux autres et séparé d'eux par l'intermédiaire d'un monde d'objets commun, être rivé de la possibilité d'accomplir quelque chose de plus permanent que la vie. La privation tient à l'absence des autres ; en ce qui les concerne l'homme privé n'apparaît point, c'est donc comme s'il n'existait pas. Ce qu'il fait reste sans importance, sans conséquence pour les autres, ce qui compte pour lui ne les intéresse pas. » (Hannah Arendt, *op.cit.*, p. 99).

392 Hannah Arendt, *op.cit.*, p. 98.

393 « Il faut que les hommes vivent assez près les uns des autres pour que les possibilités de l'action soient toujours présentes : alors seulement, ils peuvent conserver la puissance, et la fondation des villes, qui en tant que cités sont demeurées exemplaires pour l'organisation politique occidentale, est bien par conséquent la condition matérielle de la puissance » (Hannah Arendt, *op.cit.*, p. 261).

394 « La communication porteuse d'innovation est une interaction humaine, interpersonnelle, de face à face. Le centre de l'entreprise dynamique est donc contraint de participer intimement à ces réseaux d'information non formels, ce qui explique son désir d'être au cœur des événements, « là où ça se passe ». Donc en ville » Schoonbrodt René, *Essai sur la destruction des villes et des campagnes*, Liège-Bruxelles Ed. Mardaga, 1987, p. 35.

De même, la ville et en son sein l'espace public, sont par excellence les lieux où l'homme peut devenir un homme libre et exercer sa liberté[395]. Avec la disparition de l'espace public, l'individu perd la sphère qui lui permet de se réaliser.

> « Il perd l'expression de certains pouvoirs créateurs que tous les êtres humains possèdent virtuellement, les pouvoirs du jeu, pouvoirs qui exigent pour se réaliser un milieu distinct de la sphère du moi. La société intimiste fait donc de l'individu un artiste privé d'art[396]. »

> « ce dernier perd la capacité de jouer, à la fois au sens ludique et au sens théâtral de ce mot, car il vit dans une société qui ne lui offre aucun aspect impersonnel pour le faire[397]. »

Ainsi l'apparition en public dépasse de bien loin le débat entre l'être et le paraître dans lequel la rivalité franco-anglaise s'est enfermée au XIXème siècle[398], et ne peut être assimilée à la manifestation à la prépondérance du paraître sur l'être ou réduite à la futilité et à la superficialité dont les Londoniens accusaient les Parisiens au XIXème siècle. Elle relève d'un besoin profondément ancré dans l'humanité de l'homme, plus essentiel à l'existence humaine. Sans cette existence publique, l'homme n'existe pas dans sa pleine humanité. Cette nécessité vitale pour l'homme s'exprime de manière informelle dans ce besoin jamais clairement défini et exprimé, mais toujours revendiqué, de flânerie dans les lieux publics, dans ce besoin inconscient, implicite, mal formulé, d'aller dans l'anonymat, la gratuité, l'absence de finalité attribués aux déplacements dans la foule de l'espace public : ce fameux besoin de « voir et se faire voir » qui est si souvent évoqué à propos de l'espace public, pour

---

395 Hannah Arendt se fonde sur la conception grecque de l'égalité et de la liberté pour défendre l'idée de la *polis* comme seule solution pour permettre l'existence de l'homme en tant qu'homme libre. En effet, contrairement à notre idée de l'égalité et de la liberté, influencée par Tocqueville et reprise par la Révolution française (et institutionnalisée) les hommes ne naissent pas libres et égaux en droit, mais le deviennent ; et ce qui leur offre ces qualités c'est la polis : les hommes recevaient l'égalité par le fait de la citoyenneté. C'est la *polis* qui les rend égaux. De même l'homme n'est libre que parmi ses pairs ; même le maître n'est pas libre car la domination qu'il exerce sur ses esclaves le prive de la compagnie de ses pairs – et détruit par là même l'espace politique. Ainsi la vie d'un homme libre nécessite la présence des autres. Il est donc indispensable pour que l'homme existe en tant qu'être humain libre et jouissant de l'égalité qu'il existe un lieu de réunion, c'est-à-dire un lieu politique.

396 Richard Sennett, *Les Tyrannies de l'intimité*, Paris, Seuil, 1973, p. 201.

397 *Ibid.*, p. 202.

398 Voir la thèse de C. Hancock

essayer de cerner «ce qui s'y trame » et ce que recèlent ces échanges informels, impalpables, immatériels qui parcourt la foule mouvante qui parcourt l'espace public.

Si l'espace public disparaît, c'est-à-dire n'est plus conçu, réalisé et protégé par une puissance publique qui par définition est la seule instance susceptible de prendre en charge ce type d'aménagement, ce sont les conditions topiques et chorétiques de déploiement de l'humanité de l'homme qui risquent de disparaître de la scène urbaine.

La prépondérance des acteurs privés dans la production de la ville nuit au déploiement de l' action même, dans la mesure où, on l'a vu, l'espace urbain créé par le privé est un espace sans espace public. Les lieux de son déploiement ne sont donc pas réalisés.

Si la ville doit être un lieu permettant à l'homme de satisfaire ses différents besoins : non seulement ses besoins répondant à son activité de travail et de consommation, elle ne peut se borner à ça au risque de réduire l'homme à sa condition d'animal *laborans*. Une ville qui ne permet que l'accomplissement de ces fonctions vitales atrophie et réduit la condition humaine. La finalité de l'action urbanistique doit donc être pesée en fonction du type d'humanité que l'on souhaite voir se déployer dans cette ville ou, pour reprendre la terminologie d'Augustin Berque, du rapport ontologique possible pour le citadin avec son milieu urbain. L'urbanité de *Canary Wharf* qui réduit le citadin à un travailleur ou un consommateur n'offre pas les conditions de déploiement d'une action au sens d'Hannah Arendt, c'est-à-dire d'expression de la liberté humaine.

Lorsque le domaine public disparaît, il en va de l'existence même de l'homme en tant qu'homme. Ce sont les conditions de possibilité de l'existence humaine qui sont modifiées en profondeur.

c. Domaine public et publicité de ce domaine : ce qui assure de la véracité du monde :

Enfin, l'existence d'un domaine public est ce qui garantit de la véracité du monde. La dé-multiplication (même selon un rythme de production industriel

comme nous l'offrent aujourd'hui la télévision ou les *blogs* sur Internet) de points de vue individuels ne garantit rien de cet ordre là.

> « C'est la présence des autres voyant ce que nous voyons, entendant ce que nous entendons, qui nous assure de la réalité du monde et de nous-mêmes ; et si l'intimité d'une vie privée pleinement développée, inconnue avant les temps modernes, donc avant le déclin du domaine public, doit toujours intensifier, enrichir sans cesse, la gamme des émotions subjectives et des sentiments privés, cette intensification se fera toujours aux dépens de la certitude de la réalité du monde et des hommes[399]. »

La multiplicité des points de vue est nécessaire pour garantir la pérennité d'un monde commun et la véracité des choses.

> « Lorsque les choses sont vues par un grand nombre d'hommes ou une variété d'aspects sans changer d'identité, les spectateurs qui les entourent sachant qu'ils voient l'identité dans la parfaite diversité, alors, alors seulement apparaît la réalité du monde, sûre et vraie[400]. »

Ce n'est pas la juxtaposition d'une infinité de points de vue individuels qui apportera la vérité, mais la définition d'un objet commun qui pourra être vu et envisagé par différents individus. La multiplicité et la variété des points de vue sont donc plus nécessaires à l'épiphanie de la vérité que la reproduction à grande échelle d'une somme de points de vue individuels, qui malgré leur importance quantitative additionnée, ne seront jamais plus que l'expression d'un point de vue individuel. Pour qu'un domaine commun existe, il faut que les hommes s'entendent sur des lieux communs, quitte à en avoir des interprétations et des visions différentes.

> « Dans les conditions d'un monde commun, ce n'est pas d'abord la « nature commune » de tous les hommes qui garantit le réel ; c'est plutôt le fait que, malgré les différences de localisation et la variété des perspectives qui en résulte, tous s'intéressent toujours au même objet. Si l'on ne discerne plus l'identité de l'objet, nulle communauté

[399] Hannah Arendt, *op.cit.*, p. 90.
[400] Hannah Arendt, *op.cit.*, p. 98.

> de nature, moins encore le conformisme contre nature d'une société de masse, n'empêcheront la destruction du monde commun, habituellement précédée de la destruction des nombreux aspects sous lesquels il se présente à la pluralité humaine. C'est ce qui peut se produire dans les conditions d'un isolement radical, quand personne ne s'accorde plus avec personne, comme c'est le cas d'ordinaire dans les tyrannies. Mais cela peut se produire aussi dans les conditions de la société de masse ou de l'hystérie des foules où nous voyons les gens se comporter tous soudain en membres d'un immense famille, chacun multipliant et prolongeant la perspective de son voisin. Dans les deux cas, les hommes deviennent entièrement privés : ils sont privés de voir et d'entendre autrui, comme d'être vus et entendus par autrui. Ils sont tous prisonniers de la subjectivité de leur propre existence singulière, qui ne cesse pas d'être singulière quand on la démultiplie indéfiniment. Le monde commun prend fin lorsqu'on ne le voit que sous un seul aspect, lorsqu'il n'a le droit de se présenter que dans une seule perspective[401]. »

En outre, Hannah Arendt souligne l'imbrication de la vie publique et privée et comment conditionne l'autre

> « Parce que notre sens du réel dépend entièrement de l'apparence, donc de l'existence d'un domaine public où les choses peuvent apparaître en échappant aux ténèbres de la vie cachée, le crépuscule lui-même qui baigne notre vie privée, notre vie intime, est un reflet de la lumière crue du domaine public[402]. »

Aussi toute modification qui porte atteinte à la nature voire à l'existence du domaine public risque d'avoir également des répercussions sur le domaine privé. La disparition du domaine public n'a donc pas forcément pour corollaire inverse la montée de la sphère privée. Parallèlement à la disparition d'une scène physique permettant le déploiement de la vie publique, la sphère privée risque de voir son territoire empiété et grignoté. Les facteurs qui concourent à réduire la scène de la vie publique pourraient avoir le même type d'incidence sur la sphère privée.

---

[401] Hannah Arendt, *op.cit.*, p. 99.
[402] Hannah Arendt, *op.cit.*, p. 91.

> « Etant donné la nature du rapport entre domaine privé et domaine public, il semble fatal que le dernier stade de disparition du domaine public s'accompagne d'une menace de liquidation du domaine privé[403]. »

Cette évolution conjointe et corrélée des domaines public et privé peut être illustrée avec l'impact de la télévision : si celle-ci a contribué à modifier et raréfier la vie dans le domaine public, son impact n'a pas été moins important dans la sphère privée. Parallèlement à l'atrophie du domaine public, existe donc aussi le risque d'une réduction et d'un rétrécissement de la sphère privée

> « Dans les circonstances modernes, cette privation de relations « objectives » avec autrui, d'une réalité garantie par ces relations, est devenue le phénomène de masse de la solitude qui lui donne sa forme la plus extrême et la plus antihumaine. Cette extrémité vient de ce que la société de masse détruit non seulement le domaine public mais aussi le privé : elle prive les hommes non seulement de leur place dans le monde mais encore de leur foyer où ils se sentaient jadis protégés du monde, et où, au moins, même les exclus du monde pouvaient se consoler dans la chaleur du foyer et la réalité restreinte de la vie familiale[404]. »

Conclusion

L'existence d'un domaine public apparaît donc comme une condition absolument vitale au déploiement et à l'existence de la condition humaine. Sans cette sphère publique où l'homme peut inscrire son action, il reste prisonnier de la sphère privée, ce qui pour lui a plusieurs conséquences : cela représente une perte considérable en termes de richesse de vie, il ne possède pas les moyens de distinguer la vérité, mais surtout il perd l'espace nécessaire au déploiement de la condition humaine. D'autre part, l'espace public est le lieu où se forge et s'exprime la

[403] Hannah Arendt, *op.cit.*, p. 101.
[404] Hannah Arendt, *op.cit.*, p. 99-100. Voir aussi David Riesman, *The Lonely Crowd*, 1950.

collectivité publique. C’est donc la possibilité d’une vie en collectivité qui est en jeu dans l’existence d’un espace public.

Conclusion générale

Les questions soulevées par les modalités de régénération des *Docklands* ne sont ni d'ordre esthétique ni d'ordre idéologique.

La question que soulève le réaménagement des *Docklands* est de savoir quel est le schème pertinent pour penser et construire la ville ? Est-ce que ce sont les objets architecturaux, c'est-à-dire des constructions dont la durée de vie est relativement limitée, qui priment pour ordonnancer la géographie des lieux, ou est-ce que celle-ci s'organise à partir d'un schème dont l'invariance prémunie la ville contre

le passage du temps et assure sa transmission aux générations futures. Le temps long de la ville en fait nécessairement le lieu d'une collection d'objets architecturaux plus ou moins hétéroclites. La valeur esthétique de chacun de ces objets et cette hétérogénéité même ne sont pas en cause dans l'habitabilité de la ville mais surtout ne sont pas des référents pertinents pour l'évaluer. Inscrit temporellement dans la longue durée et relevant juridiquement de la propriété publique, l'espace public revêt un ensemble de caractéristiques qui en font l'élément pertinent de structuration de la ville moderne.

Ecarté du champ de production urbain par la logique moderne et post-moderne qui pense la ville en termes d'objets, ce modèle est aujourd'hui un objet de recherche récurrent chez les géographes et les urbanistes et redevenu un modèle souvent invoqué par les responsables de l'aménagement urbain. Toutefois, les héritages des logiques modernes et post-moderne et l'évolution des conditions de transport, de communication ou d'échanges contribuent à complexifier les modalités opératoires de son application et de son inscription dans le tissu urbain. Il reste sans doute à inventer les déclinaisons contemporaines de l'espace public dans l'espace urbain distendu des grandes métropoles actuelles.

D'autre part, la question soulevée par l'opération de régénération des *Docklands* ne doit pas être réduite à un débat idéologique opposant les tenants du « public » ou du « privé ». Le problème n'est pas dans la présence des acteurs privés dans la ville : ils sont des partenaires fondamentaux et nécessaires à la croissance et à l'animation urbaines, à Londres, peut-être encore plus qu'ailleurs, où le moteur de la croissance urbaine a été économique plus que politique. Le problème réside dans la place qu'ils occupent dans le processus de production de la ville. La triple spécificité de l'intervention des acteurs privés invalide leur légitimité à détenir les «clés de la ville » et à occuper une position d'arbitre dans les affaires de la *polis*. La fin ultime de leur action, leur conception du citadin et la temporalité de leur intervention sont incompatibles avec la construction d'un morceau de ville dans lequel l'espace même dit public soit le lieu du public, ouvert et accessible à tous, où l'anonymat est garanti et où la gratuité est la pierre angulaire de toutes les potentialités d'action.

Le passage des docks aux *Docklands* s'est fait sur la base d'un partenariat public / privé qui a subordonné l'action des premiers aux intérêts des seconds, et à *Canary Wharf*, les acteurs privés ont cumulé les fonctions de maître d'ouvrage et de

maître d'œuvre, décidant du dessein de ce quartier et dessinant sa géographie. Le paysage urbain qui en découle fait l'économie de l'espace public qui n'est plus pensé comme un schème morphologique opératoire de structuration et d'articulation du tissu urbain. Avec la disparition de ce *topos* physique disparaît le lieu de la construction d'un sentiment d'appartenance à une collectivité urbaine et le lieu d'épanouissement de l'action et de la liberté humaine au sens où l'entend Hannah Arendt. C'est donc la scène physique du théâtre urbain qui disparaît et avec son espace de représentation, la pièce qui s'y déroule.

L'opération des *Docklands* qui a appliqué la vision du monde des acteurs privés, démontre que dans une opération d'aménagement urbain, la puissance publique ne peut déléguer la maîtrise d'ouvrage de la ville aux acteurs privés sans modifier en profondeur les conditions de permanence et de mutabilité du tissu urbain, les lieux et les modalités d'expression du public et les règles qui arbitrent les rapports sociaux, concourant par là-même à modifier le statut du citadin au sein de la cité. A *Canary Wharf*, le citadin est plus un consommateur qu'un citoyen, on y est certes « *welcome* » mais selon les règles du *Canary Wharf Group* et non plus selon celle de la *civilitas*. Si vous y êtes bien accueilli, vous restez toutefois « *a guest* » : ce statut d'invité des lieux remet en cause le statut du citadin et plus encore celui du citoyen. En pénétrant dans *Canary Wharf*, on sort de l'espace public de la ville

Hannah Arendt a souligné toute importance de l'existence d'un domaine public à la fois pour l'homme en tant qu'individu mais aussi pour la société en tant que collectivité. Ce domaine, public qui repose sur un monde commun, intersubjectivement partagé et dont le partage se fait notamment au sein de l'espace public, est l'espace où l'homme atteint sa pleine humanité en y trouvant les conditions possibles d'expression de sa liberté : l'homme n'est vraiment libre que parmi ces pairs et c'est l'espace de la *polis* qui confère cette égalité qui n'est pas innée. D'autre part, c'est au sein de cet espace que la société se construit dans un processus permanent. Le partage de ce monde intersubjectif se fait au sein de l'espace public. Enfin, seul l'existence de ce domaine public est ce qui atteste de la véracité du monde. Si l'homme reste enfermé dans les tyrannies de l'intimité, que ce soit à l'échelle du village ou de la société globalisée, il ne peut jamais être sûr de la véracité de ce qu'il voit. Ce sont les regards différenciés de la collectivité, unis par un objet commun, qui lui donne les gages de la véracité du monde.

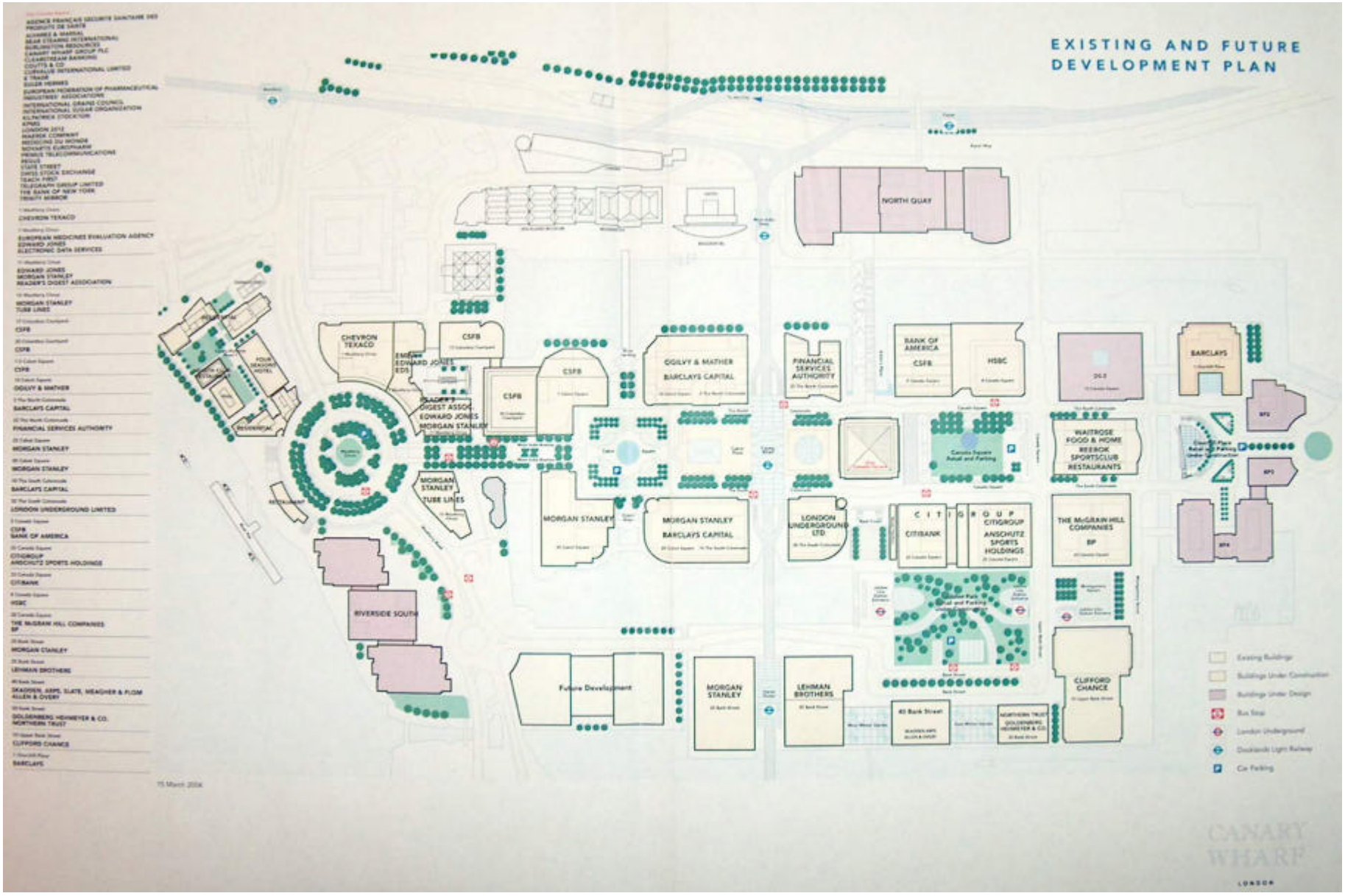
En modifiant la répartition des rôles entre acteurs publics et privés, l'opération de régénération des *Docklands* modifie le lien écouménal qui unit l'homme à son milieu et la nature des rapports onto-géographiques que le citadin peut entretenir avec la ville.

La rupture introduite par la modernité et notamment par la scission cartésienne entre le sujet et l'objet contribue à complexifier notre compréhension du rapport de l'homme à son milieu. En effet, le dualisme cartésien a crée ce qu'Augustin Berque appelle «*le mythe du pur espace* ». En séparant, les choses et les êtres (la logique du sujet et la logique du prédicat, c'est-à-dire ce qu'est la chose et ce qui en est dit), la modernité instaure l'espace comme quelque chose de préexistant à l'homme, sur lequel on pourrait venir poser des objets comme sur une table. Or le lieu n'existe qu'à partir du moment où se déploie une relation d'ordre onto-géographique entre l'homme et son milieu, comme les berges du fleuve n'existent que lorsqu'un pont les relie. Le dualisme cartésien rend donc difficile pour un occidental de percevoir le monde en tant que *topos* mais aussi en tant que *chôra*. Cette combinaison entre l'aspect cartographique et l'aspect existentiel d'un lieux est pourtant indispensable à l'avènement de son sens. La nécessité de cette combinaison se ressent de manière très aigüe en ce qui concerne l'espace public, qui est à la fois la scène physique et celle socio-politique du théâtre urbain, et qui par son creux physique permet de devenir le creuset de l'appartenance à la *polis*.

La puissance publique ne peut déléguer la gestion des affaires de la *polis* au privé sans que l'esprit de la ville et les rapports du citadin à son milieu urbain n'en soient profondément et durablement modifié.

Annexes

Plans et documents annexes


EXISTING AND FUTURE
DEVELOPMENT PLAN
NORTH QUAY
CHEVRON TEXACO
EDWARD JONES EDS
READER'S DIGEST ASSOC
EDWARD JONES
MORGAN STANLEY
CSFB
CSFB
CSFB
OGILVY & MATHER
BARCLAYS CAPITAL
FINANCIAL SERVICES AUTHORITY
BANK OF AMERICA
CSFB
HSBC
DLJ
BARCLAYS
BP2
BP3
BP4
WAITROSE
FOOD & HOME
REEBOK
SPORTSCLUB
RESTAURANTS
MORGAN STANLEY
TUBE LINES
MORGAN STANLEY
MORGAN STANLEY
BARCLAYS CAPITAL
LONDON UNDERGROUND LTD
C I T I G R O U P
CITIGROUP
CITIBANK
ANSCHUTZ SPORTS HOLDINGS
THE McGRAW-HILL COMPANIES
BP
RIVERSIDE SOUTH
Future Development
MORGAN STANLEY
LEHMAN BROTHERS
40 Bank Street
CLIFFORD CHANCE
Existing Buildings
Buildings Under Construction
Buildings Under Design
Bus Stop
London Underground
Docklands Light Railway
Car Parking
CANARY WHARF
LONDON

Occupiers

AGENCE FRANCAIS DE SECURITE SANITAIRE DES PRODUITS DE SANTE

ALLEN & OVERY

ALVAREZ & MARSAL

BANK OF AMERICA

THE BANK OF NEW YORK

BARCLAYS CAPITAL

BARCLAYS PLC

BEAR STEARNS INTERNATIONAL

BURLINGTON RESOURCES

CANTOR FITZGERALD

CHEVRON TEXACO

CITIGROUP

CLEARSTREAM BANKING

CLIFFORD CHANCE

CLYDESDALE BANK

COUTTS & CO

CREDIT SUISSE FIRST BOSTON

CURVALUE INTERNATIONAL LTD

EDWARD S JONES

ELECTRONIC DATA SERVICES

E TRADE

EULER HERMES UK PLC

EMEA(EUROPEAN MEDICINES EVALUATION AGENCY)

FINANCIAL SERVICES AUTHORITY

FTSE

GLOBAL SAGE

GOLDENBERG HEHMEYER

HARTFORD LIFE

HSBC

INFOSYS

INTERNATIONAL GRAINS COUNCIL

INTERNATIONAL SUGAR ORGANIZATION

KILPATRICK STOCKTON

KPMG

LONDON 2012

LEHMAN BROTHERS

MAERSK COMPANY

MEDECINS DU MONDE

MORGAN STANLEY

NOVARTIS EUROPHARM

OGILVY & MATHER

PRIMUS TELECOMMUNICATIONS

READER' S DIGEST ASSOCIATION

REGUS

SKADDEN, ARPS, SLATE, MEAGHER & FLOM

STATE STREET

SWX SWISS EXCHANGE

THE MCGRAW-HILL COMPANIES

TEACH FIRST

TELEGRAPH GROUP LIMITED

THE NORTHERN TRUS T COMPANY

TOTAL

TRINITY MIRROR

TUBELINES

VIRT-X EXCHANGE LIMITED

Architects

Some of the world's leading architects and designers have been involved in the creation of Canary Wharf including:

Cesar Pelli
One Canada Square
Cabot Place
25 Canada Square
25 Bank Street
40 Bank Street
50 Bank Street

Foster & Partners
33 Canada Square
8 Canada Square
Jubilee Line Station

Gensler & Associates
17 Columbus Courtyard

Koetter, Kim & Associates UK
Canary Riverside
Canada Square
Columbus Courtyard
11 Westferry Circus

Kohn Pederson Fox & Assocciates
30 The South Colonnade
20 Cabot Square
10 Upper Bank Street

Pei Cobb Freed & Partners
1 Cabot Square

Skidmore, Owings & Merrill Inc. (US)
1 & 7 Westferry Circus
10 Cabot Square
25 Cabot Square
20 Canada Square
20 Bank Street
5 Canada Square

Skidmore, Owings & Merrill Inc. (UK)
20 Columbus Courtyard

Terry Farrell & Partners
15 Westferry Circus

Troughton McAslan
25 The North Colonnade

HOK International (UK)

1 Churchill Place

FOOD & DRINK

Canary Wharf has more choice than ever for visitors, where there is a fantastic variety of shops and cafés to complete your visit. For a full list of shops, bars and restaurants at Canary Wharf telephone 020 7477 1477 or visit www.mycanarywharf.com

BARS, RESTAURANTS & CAFÉS

ALL BAR ONE
020 7513 0911

AMERIGO VESPUCCI
020 7513 0288

CAFÉ BRERA
Cabot Place West
020 7512 9191
Westferry Circus
020 7512 9575
Jubilee Place
020 7516 9090

CAFÉ ROUGE
020 7537 9696

CAFFÈ ITALIA
020 7519 6600

CARLUCCIO'S
020 7719 1749

THE CAT AND CANARY
020 7512 9187

CORNEY AND BARROW
020 7512 0397

DAVY'S
020 7363 6633

THE FINE LINE
020 7513 0255

FIRST EDITION
020 7513 0300

FRESCO CAFE BAR
Cabot Place West
020 7512 9072

THE GAUCHO GRILL
020 7987 9494

THE GOURMET PIZZA COMPANY
020 7345 9192

HENRY ADDINGTON
020 7513 0921

ITSU
Cabot Place East
020 7512 5790
Jubilee Place
020 7512 9646

JAMIES
020 7536 2861

NICOLAS WINE BAR
020 7512 9283

PLATEAU RESTAURANT BAR & GRILL
020 7715 7100

PIZZA EXPRESS
020 7513 0513

QUADRATO
At Four Seasons Hotel
020 7510 1857

REEBOK BAR & DELI
020 7970 0920

RIVERSIDE CAFÉ
At Holmes Place
020 7718 5560

ROYAL CHINA
020 7719 0888

THE SLUG AND LETTUCE
020 7519 1612

SMOLLENSKY'S
020 7719 0101

SRI NAM
020 7715 9515

TIFFINBITES
020 7719 0333

TOOTSIES GRILL
020 7516 9110

UBON BY NOBU
020 7719 7800

WAGAMAMA
020 7516 9009

ZIZZI
020 7512 9257

SNACKS & DRINKS

BAGEL FACTORY
Westferry Circus
Jubilee Place

BENE BENE
Cabot Place East
Canada Place

BIRLEY SOUP & SALAD
Cabot Place West

BIRLEY SALT BEEF BAR
Tower Promenade

BIRLEY SANDWICHES
Canada Place
Cabot Place West

BURGER KING
Cabot Place West

CAFFÈ NERO
Jubilee Place

COFFEE REPUBLIC
Cabot Place West

CRUSSH
Tower Promenade
Jubilee Place

EAT
Canada Place

KRISPY KREME
Canada Place

OI! BAGEL
Cabot Place

PRET A MANGER
Cabot Place East
Westferry Circus
Tower Promenade
Canada Place
Jubilee Place

SINGAPORE SAM
Cabot Place West

SQUARE PIE
Tower Promenade

STARBUCKS COFFEE
Cabot Place East
Westferry Circus
Tower Promenade
Jubilee Place

WAITROSE FOOD & HOME
Canada Place

I am a French teacher of geography and urban planning from University Paris XII – Val de Marne. I am working about urban regeneration in London Docklands and more specially about Canary Wharf. I am very interested to have the point of view of people who work there and come there daily. So I thank you very much for answering this quiz and I make an apologize for the French way I express my questions.

Your age :
F M
Adress (name of borough or town) :

How long have you been working in Canary Wharf ?

Which means of transport do you use to come to Canary Wharf ?
Public transport. Which one? :
Private car
Others
How long is your journey ?

Do you come to Canary Wharf (or Docklands) outside of office hours ? yes no
If you do, when do you come ?
on the evening : yes no
during the week-end : yes no
If you do, do you come : • occasionally or • frequently ?

If you do, what is it for ?
To make some shopping : yes no Where ? :
To go for a walk : yes no Where ? :
Sport : yes no Where ? :
Culture : yes no Where ? :

Do you feel secure or insecure in Canary Wharf and Docklands ?
Why ? :

Do you like Canary Wharf ? :
Why ? :

What do you like in Canary Wharf ? :

What do you dislike in Canary Wharf? :

In you opinion, what is Canary Wharf :
plus point :

black mark :

what is missing in Canary Wharf ? :

Do you think Canary Wharf is a place :
Convenient ?
Aesthetically pleasing
Both
Other

Do you like public open spaces of Canary Wharf (Canada Square Park, Cabot Square, Columbus Courtyard, Jubilee Park)?
Why ?

Why do you go to these public open spaces ?

Bibliographie

Ouvrages généraux

ADAMS, D., *Urban Planning and the Development Process*, Londres, UCL Press, 1994

ALBERTI, Leon Battista, *L'art d'édifier*, traduction de Pierre CAYE et Françoise CHOAY, Paris, Seuil, 2004

ALEXANDER, C., NEIS, H., ANNINOU, A. et KING, I, *A New Theory of Urban Design*, New York, Oxford University Press, 1987

AMBROSE, P., *Whatever Happened to Planning ?*, Londres, Methuen, 1986
-, *Urban Process and Power*, Londres, Routledge, 1992

ANSAY, Pierre, SCHOONBRODT, René, *Penser la ville*, Bruxelles, AAM éditions, 1989

ARENDT, Hannah, *La crise de la culture, huit exercices de pensée politique*, Paris, Gallimard, 1972
-, *La condition de l'homme moderne*, Paris, Presses Pocket, 1988 [1961, *1958*]
-, *Qu'est-ce que la politique ?*, Paris, Le Seuil, 1995

ASCHER, François, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995

AUGE, Marc, *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil, 1992

AUGOYARD, Jean-François, *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris, Seuil, 1979

AURIAC, F., BRUNET, R., dir., *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fayard, 1986

BACON,E., *Design of Cities*, Londres, Thames & Hudson, 1992 [1967]

BAILLY, Antoine, *La perception de l'espace urbain : les concepts, les méthodes d'étude, leur utilisation dans la recherche urbanistique*, Paris, Centre de Recherche d'Urbanisme, 1977

BAILLY, Antoine, BEAUMONT, C., HURIOT, J.-M., SALLEZ, A., *Représenter la ville*, Paris, Economica, 1995

BAILLY, Antoine, SCARIATI, R., *L'humanisme en géographie*, Paris, Economica, 1990

BARNETT, J., *An Introduction to Urban Design*, New York, Harper and Row, 1982

BEAUD, Stéphane, WEBER, Florence, *Guide de l'enquête de terrain*, Paris, La Découverte, 1997

BENEVOLO, L., *Histoire de la ville*, Marseille, Parenthèses, 2000

BERQUE, Augustin, *Le sauvage et l'artifice. Les Japonais devant la nature*, Paris, Gallimard, 1997 [1986]
-, *La Qualité de la ville. Urbanité française, urbanité nippone*, Tokyo, Maison franco-japonaise, 1987
-, *Du Geste à la cité, formes urbaines et lien social au Japon*, Paris, Gallimard, 1993
-, *Médiance : de milieux en paysages*, Paris, RECLUS/ La Documentation Française, 2000 [1990]
-, *La Maîtrise de la ville. Urbanité française, urbanité nippone*, Paris, Editions de l'EHESS, 1994
-, *Cinq propositions pour une théorie du paysage*, Seyssel, Champ Vallon, 1994
-, *Etre humains sur la Terre, principes d'éthique de l'écoumène*, Paris, Gallimard, 1996
-, *La Mouvance. Du Jardin au territoire, cinquante mots pour le paysage*, Paris, Editions de la Villette, 1999

-, *Logique du lieu et dépassement de la modernité*, Bruxelles, Ousia, 2000
-, *Ecoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Belin, 2000

BERTENS, Hans, *The Idea of Postmodern. A History*, Londres, Routledge, 1995

BERTRAND, M.-J., *L'espace vécu des Parisiens*, Paris, APUR, 1974
-, *La pratique de la ville*, Paris, Masson, 1978
-, *Architecture de l'habitat urbain. La maison, le quartier, la ville*, Paris, Dunod-Bordas, 1980

BIRD, John, éd., *Mapping the futures. Local cultures, global changes*, Londres, Routledge, 1993

BLANQUART, Paul, *Une histoire de la ville : pour repenser la société*, Paris, La Découverte, 1998

BOISVERT, Yves, *Le monde postmoderne. Analyse de discours sur la posmodernit*, Paris, L'Harmattan, Paris, 1996

BRINDLEY, R., RYDIN, Y., STOKER, G., *Remaking Planning. The Politivs of Urban Change in the Thatcher Years*, Londres, Unwin Hyman, 1989 (notamment le chapitre 6, p. 96-120)

BROADBENT, Geoffrey, *Emerging concepts in Urban Space Design*, Londres, Chapman & Hall, 1990

BRUNET, Roger, FERRAS, Robert, THERRY, Hervé, *Les mots de la Géographie, Dictionnaire Critique*, Paris, Reclus, 1993

BUDD, L., WHIMSTER, S., éd., *Global Finance and Urban Living: a Study of Metropolitan Change*, Londres, Routledge, 1992

BURGEL, Guy, *La ville aujourd'hui*, Paris, Hachette, 1993

BURTENSHAW, D., BATEMAN, M. et ASHWORTH, G.J., *The European City: A Western Perspective*, Londres, David Fulton Publishers, 1991

CAUQUELIN, Anne, *Essai de philosophie urbaine*, Paris, PUF, 1982

CERTEAU, Michel de, *L'invention du quotidien*, Paris, Gallimard, 1980

CERVELLATI, P.L., SCANNAVINI, R., DE ANGELIS, C., *La nouvelle culture urbaine, Bologne face à son patrimoine*, Paris, Seuil, 1981 [1977]

CHALINE, Claude, *Le Royaume-Uni : économie et régions*, Paris, Masson, 1991
-, *Les politiques de la ville*, Paris, PUF, 1997

CHAMPY, Florent, *Les architectes et la commande publique*, Paris, PUF, 1998

CHARBONNEAU, Jean-Pierre, *Transformation des villes. Mode d'emploi*, Paris, Editions de l'Epure, 2000

CHÂTEAU, D., *L'Héritage de l'art. Imitation, tradition et modernité*, Paris, L'Harmattan, 1998

CHOMBART DE LAUWE, P.-H., *L'intégration du citadin à sa ville et à son quartier*, fascicule IV, « Représentations de la ville », Paris, Centre d'Etude des Groupes Sociaux, 1962
-, *La fin des villes. Mythe ou réalité*, Paris, Calmann-Lévy, 1982

CHOAY, Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris, Seuil, 1995 [1965],
-, *Le Sens de la ville*, Paris, Le Seuil, 1972
-, *La Règle et le Modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, Seuil, 1996 [1980]
-, *L'Allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 1996 [1992]

CHOAY, Françoise, MERLIN, Pierre, éd., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 2000 [1988]

CLAVAL, Paul, *Espace et pouvoir*, Paris, PUF, 1978
-, *La logique des villes : essai d'urbanologie*, Paris, LITEC, 1981

COLLECTIF, *Urban Regeneration*, Londres, HMSO, 1995

COOKE, P., éd., *Localities: The Changing Face of Urban Britain*, Londres, Unwin Hyman, 1989

COULON, Alain, *L'école de Chicago*, Paris, PUF, 1992

CUILLIER, Francis, éd., *Les débats sur la ville 2*, Bordeaux, Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, Editions Confluences, 1999

DEAR, Michael J., *The postmodern urban condition*, Oxford, Blackwell, 2000

DEAR, M. et WOLCH, J., éd., *The Power of Geography: How territory shapes social life*, Boston, Unwin Hyman, 1989

DEMANGEON, Albert, *Géographie universelle, Les Iles Britanniques*, sous la direction de Vidal de la Blache et de Gallois, Paris, Armand Colin, 1927, p. 240-258

DI MEO, Guy, *L'homme, la Société, l'Espace*, Paris, Anthropos, 1991
-, éd., *Les territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, 1996

DONATI, Gérard, *Leon Battista Alberti. Vie et théorie*, Liège, Mardaga, 1989

DONNISON, D., & EVERSLEY D., éd., *Urban Patterns Problems and Policies*, Londres, Heinemann, 1973

DOSSE, François, *Michel de Certeau. Le marcheur blessé*, Paris, La Découverte, 2003

DUBOIS-TAINE, Geneviève et CHALAS, Yves, *La ville émergente*, La Tour d'Aigues, éd. de L'Aube, 1997

EADE, John, éd., *Living the global city. Globalisation as a local process*, Londres, Routledge, 1997

ELLIN, N., *Postmodern Urbanism*, Oxford, Blackwell, 1996

EYLES, J., SMITH D. éd., *Qualitative Methods in Human Geography*, Londres, Policy, 1988, p. 94-117

FAINSTEIN, Susan S., *The City Builders: Property, Politics and Planning in London and New-York*, Oxford, Blackwell, 1994

FAREL, Alain, *Le troisième labyrinthe. Architecture et complexité*, Paris, Editions de la passion, 1991

FRIEDEN, B.J., SAGALYN, L.B., *Downtown Inc.: How America rebuilds cities*, Cambridge, Mass., MIT, 1989

GHIRARDO, Diane, *Les architectures postmodernes*, Paris, 1997

GHORRA-GOBIN, Cynthia, *Qu'est-ce qui institue la ville ? Penser la ville de demain*, Paris, L'Harmattan, 1994

GRAFMEYER, Yves, JOSEPH, Isaac, *L'Ecole de Chicago, Naissance de l'Ecologie Urbaine*, Paris, Aubier, 1998 [1979]

GREED, Clara, ROBERTS, Marion, *Introducing Urban design. Interventions and Responses*, Londres, Longman, 1998

GREGORY, D., WALFORD, R., éd., *Horizons in Human Geography*, Londres, Macmillan, 1989

HALL, Edward T., *La dimension cachée*, Paris, Seuil, 1996 [1966]

HALL, Peter, *Great Planning Disasters*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1980
-, *Cities of Tomorrow*, Oxford, Blackwell, 1988

HARRISON, Paul, *Inside the Inner City, Life under the cutting edge*, Londres, Penguin Books, 1992

HARVEY, David, *The Urbanization of Capital,* Oxford, Basil Blackwell, 1985
-, *The urban experience*, Oxford, Blackwell, 1989
-, *The condition of Postmodernity,* Oxford, Blackwell, 1995 [1990]

HAUMONT, Nicole, *L'urbain dans tous ses états. Faire, vivre, dire la ville*, Paris, L'Harmattan, 1998

IMRIE Rob et THOMAS Huw, éd., *British Urban Policy and the Urban Development Corporations*, Londres, Paul Chapman Publishing, 1993

JACOBS, Jane, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Liège, Mardaga, 1991

JENKS, Charles, *Le langage de l'architecture post-moderne*, Londres, Academy Editions-Denoël, 1979

JENKS, Mike, BURTON, Elisabeth, WILLIAMS, Katie, *The Compact City. A Sustainable Urban Form ?*, Londres, Routledge, 1992

KEARNS, G. et PHILO, C., éd., *Selling Places : The City as Cultural Capital, Past and Present*, Oxford, Pergamon Press, 1993

KEITH, Mickaël, ROGERS, Alisdain, éd., *Hollow promises. Rhetoric and reality in the inner city*, Londres, Mansell, 1991, p. 31-41

KOSTOF, S., *The City Shaped: Urban patterns and meanings throughout history*, Londres, Thames & Hudson, 1991
-, *The City Assembled: the elements of urban form through history*, Londres, Thames & Hudson, 1992

LASSUS, Paul, *Harmonie et règle urbaine*, Paris, Anthropos, 2002

LE CORBUSIER, *La Charte d'Athènes*, Paris, Seuil, 1971 [1957]

LEFEBVRE, Henri, *La révolution urbaine*, Paris, Gallimard, 1970

LE GALES, Patrick, *Politique urbaine et développement local. Une comparaison franco-britannique*, Paris, L'Harmattan, 1993, p. 7-144

LEDRUT, R., *Les images de la ville,* Paris, Anthropos, 1973

LEVY, Albert, *La qualité de la forme urbaine, problématique et enjeux*, recherche Plan urbain, Laboratoire TMU, IFU, Université de Paris VIII, 1992

LOYER, François, *Paris, XIXème siècle, L'immeuble et la rue*, Paris, Hazan, 1994 [1987]

LYNCH, Kevin, *L'image de la Cité*, Paris, Dunod, 1971

LYOTARD, Jean-François, *La condition postmoderne*, Paris, Minuit, 1979

MADANIPOUR, Ali, *Design of Urban Space. An Inquiry into a Socio-spatial Process*, Londres, Wiley, 1996

MANGIN, David, *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Editions de la Villette, 2004

MAY, Nicole, VELTZ, Pierre, LANDRIEU, Josée, SPECTOR, Thérèse, éd., *La ville éclatée*, Paris, Editions de l'Aube, 1998

MONTIGNY, G., *De la ville à l'urbanisation*, Paris, L'Harmattan, 1989

MUMFORD, Lewis, *La Cité à travers l'Histoire*, Paris, Seuil, 1964 [New York, 1961]

NORBERT-SCHULZ, Christian, *Roots of Modern Architecture*, Tokyo, 1987
-, *L'Art du lieu*, Paris, Le Moniteur, 1997 [1996]

PACIONE, Michael, éd., *Britain's cities. Geographies of urban division in urban Britain*, Londres, Routledge, 1997

PANERAI, Philippe, DEPAULE, Jean-Charles, CASTEX, Jean, *Formes urbaines. De l'îlot à la barre*, Marseille, éditions Parenthèse, 1997

PANERAI, Philippe, DEPAULE, Jean-Charles, DEMORGON, Marcelle, *Analyse urbaine*, Marseille, éditions Parenthèse, 1999

PAQUOT, Thierry, *Le quotidien urbain. Essais sur les temps des villes*, La Découverte, 2001

PAQUOT, Thierry, LUSSAULT, Michel, BODY-GENDROT, Sophie, dir., *La Ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, 2000

PEREC, Georges, *Espèces d'espaces*, Paris, Denoël Gonthier, 1976

RAGON, Michel, *L'homme et les villes*, Paris, Berger-Levrault, 1985
-, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme moderne*, Paris, Seuil, 1991

RIBOULET, Pierre, *Onze leçons sur la composition urbaine*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, 1998

RIMBERT, S., *Les paysages urbains*, Paris, Colin, 1973

ROBSON, B. et al., *Assessing the impact of urban Policiy* (DOE Inner Cities Research Programme), Londres, HMSO, 1994

RONCAYOLO, Marcel, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1990

RONCAYOLO, Marcel, PAQUOT, Thierry, *Villes et civilisation urbaine, XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Larousse, 1992

SAMSON, C et SOUTH, N., éd., *The Social Construction of Social Policy: Methodologies, Racism Citizenship and the Environment*, Londres, Macmillan

SANSOT, Pierre, *Poétique de la ville*, Paris, Klincksieck, 1971

SAVITCH, H.V., *Post industrial cities. Politics and Planning in New-York, Paris and London*, Princeton, Princeton University Press, 1988

SENNETT, Richard, *Les Tyrannies de l'intimité*, Paris, Seuil, 1973
-, *Histoires de villes, culture et économie politique des espaces urbains*, Paris, Erès-UNESCO, 1990
-, *La ville à vue d'œil. Urbanisme et société*, Paris, Plon, 1992
-, *La conscience de l'œil, urbanisme et société*, Paris, La Passion, 2000

SITTE, Camillo, *L'art de bâtir les ville*, Paris, Seuil, 1996

SMITH-MORRIS, Eleanor, *British Town Planning and Urban Design. Principles and Policies*, Londres, Longman, 1997

STASZAK, J.-F., dir., *Le discours du géographe*, Paris, L'Harmattan, 1996

VIDAL-ROJAS, Rodrigo, *Fragmentation de la ville et nouveaux modes de composition urbaine*, Paris, L'Harmattan, 2002

WERNER Heinz (dir.), *Partenariat public-privé dans l'aménagement urbain*, Paris, L'Harmattan, 1994

WIECZOREK, Daniel, *Camillo Sitte et les débuts de l'urbanisme moderne*, Liège, Mardaga, 1981

WIEL, Marc, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Sprimont, Mardaga, 1999

YOUNES, Chris et MANGEMATIN, Michel, dir., *Lieux contemporains*, Paris, Descartes & Cie, 1997

Espace public

ANNALES DE LA RECHERCHE URBAINE, n° 83-84, « Au risque des Espaces publics », 1999
-, n° 85, « Paysages en villes », 1999

APPLEYARD, D., *Liveable Streets*, Berkeley, University of California Press, 1981

AUGE, Marc, *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 1992

BASSAN, Michel, COMPAGNON, Anne, JOYE, Dominique, STEIN, Véronique, *Vivre et créer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001

BELMESSOUS, H., GHORRA-GOBIN, C., GLASZE, G., DILET, M., PEROUSE DE MONTCLOS, M.A., COMBY, J., « Villes privées ou privatisées ? », *Urbanisme*, n° 312

BERTRAND, Michel-Jean, LISTOWSKI, H., *Les places dans la ville*, Paris, Dunod, 1983.

BOESPFLUG, F., *La rue et l'image*, Paris, Cerf, 1990

BILLIARD, Isabelle, avec C. FLAGEOLLET-SAADNA, M. HERROU, J. MARILLAUD, *Espaces Publics*, Paris, La Documentation Française, 1998

BONAMY, J., BRACHET, O, *L'urbanisme au quotidien. Réflexions sur une méthode d'observation et d'aménagement des détails des espaces extérieurs*, Symposium « Espace public », Royaumont, 9-11 mai 1979, Agence d'Urbanisme de Lyon, Communauté urbaine de Lyon, Lyon, IAURIF, 1979

BOYER, Annie, DEBOAISNE, D., ROJAT-LEFEBVRE, Elisabeth, *Le mobilier urbain et sa mise en scène dans l'espace public*, Versailles, rapport, CAUE 78, 1991

CAHIERS DE L'IAURIF, *Espaces publics : esapces de vie, espaces de ville*, 2002

CALHOUN, C., éd., *Habermas and the Public Sphere*, Cambridge, Mass., Mit Press, 1992

CARR, S., FRANCIS, M., RIVLIN, L.G., STONE, A.M., *Public Space*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992

CETE Méditerranée, *Accessibilité pour tous. Guide méthodologique d'adaptation de l'espace collectif urbain*, Aix-en-Provence, rapport CETE Méditerranée, 1993

CETUR, *Voiries et espaces publics : règles de mise en œuvre des pavés et des dalles en béton ou pierre naturelle*, rapport CETUR, Bagneux, 1991

CHABERT, H., *Espaces publics, espaces de vie…Les réponses lyonnaises*, Lyon, Horvath, 1993

CHARBONNEAU, J.P., *Arts de ville*, Lyon, Horvath, 1994

CHARRE, A., *Art et espace publics*, Givors, OMAC-Maison du Rhône, 1992

CHELKOFF, Grégoire et al., *Entendre les espaces publics*, Grenoble, CRESSON, 1988

COLLECTIF, *Le nouvel espace public*, Paris, Hermes, 1989
-, *L'espace du public, les compétences du citadin*, actes du colloque d'Arc-et-Senans, 8-10 novembre 1990, Paris, Plan urbain, éd. Recherches, 1991
-, *Actes des journées des 25 et 26 novembre 1992, programme espaces publics*, Paris, plan urbain, 1993
-, *Scénographie et espaces publics. Les lieux de la représentation dans les villes*, Actes du séminaire 1993, Paris, Plan urbain, 1993
-, *Espaces publics mosaïques : acteurs, arènes et rhétoriques des débats publics contemporains*, textes de la table ronde «Transformation culturelles de l'Espace public », de mai 1996 à Aix-en-Provence, Rennes, PUR, 1999
-, *La rue… un espace à inventer ensemble*, congrès, MNE, Lille, 1993

COMMUNAUTE URBAINE DE LYON, *Le vocabulaire des espaces publics. Les références du Grand Lyon*, COURLY, 1995

DEMANGEON, A., WERQUIN, A.C., *Le boulevard et la ville, genèse d'un espace public, 1896-1906*, tome I, Paris, Atelier Thalès, 1986
-, *Le boulevard et la ville, genèse d'un espace public, 1905-1935*, tome II, Paris, Atelier Thalès, 1986

ENGLISH HERITAGE, *Streets for All: A Guide to the Management of Londons Sreets*, Londres, English Heritage, 2000

FORD, L., *The Spaces Between Buildings*, Londres, The John Hopkins University Press, 2000

FYFE, N., éd., *Images of the Street : Planning, identity and control in public space*, Londres, Routledge, 1998

GALLETY, J.C., GUERLAVAS, G., FAURE, A. et *alii*, *Entre les tours et les barres, restructurer les espaces publics des grands ensembles*, Délégation Interministérielle à la ville, Lyon, CERTU, 1996

GARDEN, Maurice, LEQUIN, Yves, dir., *Construire la ville XVIIIe-XXe*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1983

GEHL, Jan, *Life between Buildings*, New York, Van Nostrand Reinhold Company, 1987

GEHL, J. et GEMZOE, L., *Public Spaces-Public Life*, Copenhague, The Danish Architectural Press, 1996
-, *New City Spaces*, Copenhague, The Danish Architectural Press, 2000

GEOGRAPHIE ET CULTURES, *Espaces publics et marqueurs culturels dans les villes d'Afrique noire*, 41, printemps 2002, Paris, L'Harmattan

GHORRA-GOBIN, Cynthia, éd., *Réinventer le sens de la ville: les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, 2001

GIROUARD, Mark, *Des villes et des hommes, architecture et société*, Paris, Flammarion, 1987

GOURDON, Jean-Loup, *La Rue. Essai sur l'économie de la forme urbaine*, L'Aube, 2001

HABERMAS, Jürgen, *L'espace public*, Paris, Payot, 1993 [1962]

JOLE, Michèle, éd., *Espaces publics et cultures urbaines*, Paris, CERTU, 2003

JOSEPH, Isaac, *Le Passant Considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris, Librairie des Méridiens, 1984
-, *La ville sans qualités*, La Tour d'Aigues, éd. de L'Aube, 1998

JOSEPH, Isaac, éd., *Prendre place. Espace public et culture dramatique*, Colloque de Cerisy, Paris, Editions Recherches, 1995

JOSEPH, Isaac, JEANNOT, G., *Les métiers du public : les compétences de l'agent et l'espace de l'usager*, Paris, CNRS, 1995

LAMARCHE-VADEL, G., *Les œuvres d'art dans l'espace public : le parti pris de la ville*, Dijon, Ecole des Beaux Arts de Dijon, Plan Urbain, Association Dijonction, 1998

LARSEN, S.E., PETERSEN, A.B., CAUQUELIN, A., *La Rue, espace ouvert*, Odense, Odense University Press-IAURIF

LE BRIS, E., dir., *Espaces publics municipaux*, Paris, Karthala, 1999

LEGUAY, Jean-Pierre, *La rue au Moyen-Âge*, Rennes, Ouest-France, 1984

LEMENOREL, A., dir., *Dans la rue, lieu de sociabilité ?*, Actes du colloque de Rouen, Rouen, Publication de l'Université de Rouen, n° 214, 1994

LES CARNETS DU PAYSAGE, n° 1, 1998, « Le paysage comme espace public », ENSP, Actes Sud

LOISEAU VAN BAERLE, F., *La loi, l'espace public, et l'innovation en Europe. Etude comparative des réglementations en matière de réaménagement de l'espace public aux Pays-Bas, en Allemagne fédérale, en Suisse et en Grande-Bretagne*, Paris, Dossiers CETUR n° 49, CETUR-ADTS

MANGIN, David, PANERAI, Philippe, *Projet urbain*, Marseille, Parenthèse, 1999

MARCHAND, Bernard, *Paris, histoire d'une ville, XIXe-XXe siècle*, Paris, Seuil

MARIETAN, P., dir., *La musique du lieu. Musique, architecture, paysage, environnement, textes, projets, réalisations, événements*, Berne, Commission nationale Suisse pour l'UNESCO, 1997

MATOSSIAN, C., *Espace public et représentations*, Bruxelles, La Part de l'œil, 1996

MIALET, F., *Voirie urbaine rapide en surface et espaces publics : enquête en France et dans certains pays voisins*, rapport, sous la direction de G. Dubois-Taine, Programme Cité-Projets, Plan Urbanisme Construction, Architecture, Paris-La-Défense, 1997

MOUDON, A.V., *Public Streets for Public Use*, New York, Columbia University Press, 1991

NORBERG-SCULZ, C., *L'art du lieu : architecture et paysage, permanence et mutations*, Paris, Le Moniteur, 1997

OLSEN, D.J., *The City as a Work of Art. London, Paris, Vienna*, Londres, Yale University Press, 1986

OUVRAGE COLLECTIF, *Architecture des espaces publics modernes ; définition, lexique, limites, vitesse*, Paris-La-Défense, Séminaire de recherche 1994-1995, PCA, 1995

PARIS-PROJET, Paris, n° 30-31, 1999, « Espaces publics »

PICON-LEFEBVRE, V., SBRIGLIO, J., BEGUIN, F., *L'architecture des espaces publics modernes*, Paris, PCA, 1993

PICON-LEFEBVRE, V., GUFFROY, J.F., HESTERS, J.L., LEFEBVRE, J.M., *Constats sur la conception d'espaces publics contemporains dans des tissus urbains récents*, Paris, Plan Construction Architecture, 1994

PICON-LEFEBVRE, V., éd., *Les espaces publics modernes*, Paris, Le Moniteur, 1996

PINON, P., DUPRE-HENRY, D., *Lire et composer l'espace public*, Paris, STU, 1991

PROJET-URBAIN, n° 2, 1995, « Tisser la ville sur la ville »
-, n° 4, 1995, « Stratégique, l'espace public »

SABLET, M. (de), *Des Espaces urbains agréables à vivre : places, rues, squares et jardins*, Paris, éd. Du Moniteur, 1990

SORKIN, M., *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space*, New York, Hill & Wang, 1992

THIBERGE, Claude, *La ville en creux*, Paris, Editions du Linteau, 2002

TOUSSAINT, Jean-Yves, ZIMMERMANN, Monique, dir., *Projet urbain, ménager les gens, aménager la ville*, Paris, Mardaga, 1998
-, *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001

Londres

ALDOUS, T., *Urban Villages*, Londres, Urban Village Group, 1992

BAILEY, P., *The Oxford Book of London*, Oxford, Oxford University Press, 1995

BARKER, F. et JACKSON, P., *The History of London in Maps*, Londres, Barrie & Jenkins, 1990

BIRD, J., *The Geography of the Port of London*, Londres, Hutchinson University Library, 1957

BROWN, R.D., *The Port of London*, Lavenham, Suffolk, 1978

CENTRE FOR URBAN STUDIES (éd.), *London, Aspects of Change*, Londres, Macgibbon & Kee, 1964

CHALINE, Claude, *Londres*, Paris, Armand Colin, 1970
-, *La métropole londonienne. Croissance et planification urbaine*, Paris, Armand Colin, 1973

CHARLOT, Monica, MARX, Roland (éd.), *Londres, 1851-1901, l'ère victorienne ou le triomphe des inégalités*, Paris, Autrement, 1990

CLOUT, Hugh, *The Times London History Atlas*, Londres, Times Books, 1991
-, éd., *Changing London*, 1998
-, *Histoire de Londres*, Paris, PUF, 1999

CLOUT, Hugh, WOOD, P., *London: Problems of Change*, Londres, Longman, 1986

EDWARDS, Philip, FLATLEY, John, *The Capital Divided. Mapping Poverty and Social Exclusion in London*, Londres, London Research Center, 1996

FAINSTEIN, Susan S., Harloe Mickael (éd.), *Divided cities, London and New-York in the contemporary world*, Londres, Blackwell, 1994

FELDMAN, D., STEDMAN JONES, G., *Metropolis London. Histories and Representations since 1800*, Londres, Routledge, 1989

GLASS, R., éd., *London: Aspects of Change*, Centre for Urban Studies, Londres, Macgibbon & Kee, 1963

HALL, J.M., *Metropolis Now ! London and its Region*, Cambridge, CUP, 1990

HALL, Peter, *London 2001*, Londres, Unwin Hyman, 1989

HEBBERT, Michael, *London*, Londres, Wiley, 1998

HENLEY CENTRE, *London 2000*, Association of London Authorities, 1990

HERBERT, J., *The Port of London*, Londres, Colling, 1947

HIBBERT, Christopher, *London: the biography of a City*, Londres, Longman, 1969

HOGGART, K. et GREEN, D., éd., *London, A New Metropolitan Geography*, Londres, Edward Arnold, 1991

HUMPHRIES, G. et WEIGHTMAN, G., *The Making of Modern London 1914-1939*, Londres, Sidgwick et Jackson, 1984

HUMPHRIES, G. et TAYLOR, J., *The Making of Modern London 1945-1985*, Londres, Sidgwick et Jackson, 1986

INWOOD, Stephen, *A History of London*, Londres, MacMillan, 1998

JAMES, H., *Portrait of Places*, Londres, Macmillan, 1886

KING, A., *Global Cities. Post-Imperialism and the Internationalization of London*, Londres, Routledge, 1990

LAWLESS, P., *Britain's Inner Cities*, Londres, Paul Chapman, 1989

LOMAS, G.M., *London in Prospect*, 1991

LLEWELLYN-DAVIES, UNIVERSITY COLLEGE LONDON, COMEDIA, *Four World Cities: a comparative study of London, Paris, New York and Tokyo*, Londres, Llewellyn-Davies Planning

LONDON RESEARCH CENTER, *The Capital Divided, Mapping Poverty and Social Exclusion in London*, Londres, London Research Centre, 1996

OLSEN, D.J., *The Growth of Victorian London*, Londres, Batsford, 1976
-, *Town Planning in London. The eighteenth and nineteenth century*, Londres, Yale University Press, 1982

RASMUSSEN, Stern Eiler, *Londres*, Paris, Picard, 1990

RUSSELL, J., *London*, New York, H.N. Abrams, 1994

SASSEN, S., *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press, 1991

SEABORNE, Mike, *Londonfound riverscape*, Londres, 1998

SIMMIE, J., éd., *Planning London*, 1994

THORNLEY, Andy, éd., *The Crisis of London*, Londres, Routledge, 1992

WEINREB, Ben et HIBBERT, Christopher, *The London Encyclopaedia*, Londres, Macmillan, 1993

Docklands

ABBOTT, James, *Docklands Light Railway*, Londres, 1991

AL NAIB, S.K., *Dockland. An Illustrated Historical Survey of Life and Work in East London*, Londres, North East London Polytechnic, 1986
-, *London Docklands: Past, Present and Future*, Londres, Ashmead Press, 1990
-, *European Docklands. Past, present and Future*, Londres, Ashmead Press, 1991
-, *Discover London Docklands, A to Z illustrated guide*, Londres, Ashmead Press, 1995
-, *London Docklands Guide*, Londres, KPC, 1996
-, *London and Docklands Walks*, Londres, Lipscomb Press, 2000
-, *London Water Heritage*, Londres, 2001
-, *London Canary Wharf and Docklands. Social, Economic and Environmental*, Londres, 2003
-, *Encyclopedia of London Docklands*, Londres, 2005

BARNES, John Andrew, *State landownership and planning in the spatial restructuring of London's docklands 1968-1990*, Londres, 1993

BARTRAM, Robert James, *On the waterfront: landscapes of heritage in London and Nottingham*, Nottingham, University of Nottingham, 1995

BAYMAN, Bob, *Docklands Light Railway*, Londres, 1986

BENTLEY, J., *East of the City. The London Docklands story*, 1997

BERMANT, Chaim, *Point of Arrival, a study of London's East End*, Londres, Eyre Methuen, 1975

BILLINGHAM, David, *The creation of the London Dockland Development Corporation*, Londres, 1981

BLOCH, Howard, *Newham Dockland*, Chalford, Stroud, 1995

BROWNILL, Sue, *Developing London Docklands. Another great planning disaster ?*, Londres, Paul Chapman Publishing, 1990

BUTLER, Tim, RUSTIN, Michaël, éd., *Rising in the East, The Regeneration of East London*, Londres, Lawrence and Wishart, 1996

CALVOCORESSI, P., *Conservation in Dockland. Old buildings in a Changing Environment*, Londres, Dockland Forum, 1990

CARR, R.J.M., *Dockland: An Illustrated Historical Survey*, Londres, GLC and North East London Polytechnic, 1986, p. 59-70

CHURCH, Andrew Philip, *The economic regeneration of London Docklands*, Londres, 1989

CHURCHES STANDING COMMITTEE FOR LONDON DOCKLANDS, *Housing and the regeneration of Docklands*, Londres, 1995

COOPERS and LYBRAND ASSOCIATES, *Docklands Urban Development Corporation, Draft Business Plan 1981/2*, vol. 1, 1980

COWPER, B.H., *A descriptive historical and statistical account of Millwall, commonly called the Isle of Dogs*, Londres, Robert Glading, 1853

COX, A., *Docklands in the Making: The Redevelopment of the Isle of Dogs, 1981-1995*, publié par la Royal Commission on the Historical Monuments of England, Londres, Athlone Press, 1995

CRDD (Campaign to Restore Democracy in Docklands), *Docklands Fights Back: Eighteen Months of the LDDC*, Londres, Joint Docklands Action Group, 1983

CRILLEY, Darrel, BRYCE, C., HALL, R., OGDEN, P.E., *New Migrants in London's Docklands*, Research Paper 5, Queen Mary and Westfield College, University of London, Départment of Geography, 1991

DOCKLANDS CONSULTATIVE COMMITTEE (DDC), *Four Year Review of the London Docklands Development Corporation*, Londres, DDC, 1985
-, *Urban Development Corporations: Six Years in London's Docklands*, Londres, DDC, 1988

-, *The Docklands Experiment: A critical review of eight years of the London Docklands Development Corporation*, Londres, DDC, 1990
-, *East London's Commercial Property Market Trends*, Londres, DDC, 1991
-, *All that glitters is not gold*, Londres DDC, 1992

DOCKLANDS DEVELOPMENT TEAM, *Conservation and the role of the river*, Londres, 1975

DEPARTMENT OF TRANSPORT AND LONDON DOCKLANDS DEVELOPMENT CORPORATION, *London Docklands Transport: The Growing Network for the 1990s*, Londres, DTp et LDDC, 1991

DOCKLANDS FORUM, *Housing in Docklands*, Londres, Docklands Forum, 1987
-, *Community Benefit ?*, Londres, Docklands Forum, 1989
-, *Race and Housing in London's Docklands*, Londres, Docklands Forum, 1993
-, *Docklands Forum: anniversary publication*, Londres, Docklands Forum, 1995
-, *Air pollution and health*, Londres, Docklands Forum, 1996

DOCKLANDS FORUM/BIRBECK COLLEGE, *Employment in Docklands*, Londres, Docklands Forum, 1990

DOCKLANDS INDUSTRIAL AND COMMERCIAL DEVELOPMENT SERVICE, *Docklands, the facts you should know*, Londres, 1978

DOCKLANDS JOINT COMMITTEE (DJC), *London Docklands; A Strategic Plan*, Londres, DJC

DTZ, *The Docklands office market*, Londres, 2001

EDWARDS, Brian, *London Docklands. Urban design in age of deregulation*, Oxford, Butterworth Architecture, 1992

ELLMERS, C., WERNER, A., *A Dockland Life: A Pictorial History of London's Docks 1860-1970*, Edimbourg, Mainstream Publishing, 2000 [1991]

EYLES, John, *Environmental satisfaction and London's Docklands: Problem and Policies in the Isle of Dogs*, Londres, Occasional Paper, n° 5, Queen Mary and Westfield College, 1976

FISHMAN, W.J., *East End 1888. A Year in a London Borough Among the Labouring Poor*, Londres, Duckworth, 1988

FISHMAN, W.J., BREACH, J.N., HALL, J.M., *East End and Docklands*, Londres, Duckworth, 1990

FOSTER, Janet, *Docklands: cultures in conflict, worlds in collision*, Londres, UCL Press, 1999

GREAT BRITAIN DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT, TRANSPORT AND THE REGIONS, *The condition of London Docklands in 1981*, Londres, 1997

GREAT BRITAIN DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT, TRANSPORT AND THE REGIONS, *Regenerating London Docklands*, Londres, 1998

GREATER LONDON COUNCIL (GLC), *The East London File*, Londres, GLC, 1983
-, *The East London File – Mark II*, Londres, GLC, 1985
-, *Docklands Housing Needs Survey*, Londres, GLC, 1986

HADJU, Nicolas, *The Influence of the Jubilee Line Extension on the decision of business to locate in Canary Wharf*, Research Paper number 10, Department of Geography of Queen Mary and Westfield College, Londres, University of London, 1996

HARDY, D., *Making Sense of the London Docklands: Processes of Change*, Geography and Planning Paper n° 9, Middlesex Polytechnic, 1983
-, *Making Sense of the London Docklands: People and Places*, Geography and Planning Paper n° 10, Middlesex Polytechnic, 1983

HOLLAMBY, T., *Docklands – London Backyard into Frontyard*, Londres, Docklands Forum, 1990

HOSTETTLER, E., *An Outline History of the Isle of Dogs*, Londres, Island History Trust, s.d.
-, *Isle of Dogs and New Pictures 1900-1993*, vol. 1., Londres, Ilford Old & New Series, s.d.
-, *The Isle of Dogs*, Londres, 2000-2002

HOWICK, C. et KEY, T., *The Local Economy of Tower Hamlets: An Inner City Profile*, Research Series 26, Centre for Environmental Studies, Londres, 1978

HOYLE, B., PINDER, D., HUSSAIN, M. éd., *Revitalising the Waterfront, International Dimensions of Waterfront Redevelopement*, Londres, Bellhaven, 1988

JOINT DOCKLANDS ACTION GROUP, *Who Develops London's Docklands ?*, Londres, 1981
-, *Heseltine's Docklands*, Londres, 1982

JONES LANG WOOTTON, *London Docklands Review 1989*, Londres, JLW, 1989

KFR RESEARCH, *Docklands Commercial and Residential Developments*, Londres, Knight, Frank and Rutley, 1987

LDDC, *Isle of Dogs*, Londres, LDDC, 1982
-, *Corporate Plan*, Londres, LDDC, 1987
-, *Annual Review 1987/1988*, Londres, LDDC, 1988
-, *Central Index of Statistics*, Londres, LDDC, 1988
-, *Housing Strategy Review*, Londres, LDDC, 1989
-, *Annual Review 1989/1990*, Londres, 1990
-, *Corporate Plan*, Londres, LDDC, 1991
-, *The Royal Docks*, Londres, LDDC, 1991
-, *The London Docklands Househols Survey*, Londres, LDDC, 1991
-, *Housing in the renewed London Docklands*, Londres, LDDC, 1995
-, *Employment*, Londres, LDDC, 1998

LEDGERWOOD, G., *Urban Innovation: The Transformation of London's Docklands, 1968-1984*, Aldershot, Gower, 1985

LONDON BOROUGH OF NEWHAM, *Newham's Royal Docklands: Vision for 2005*, Londres, London Borough of Newham, 1991

LONDON BOROUGH OF TOWER HAMLETS, *A Study in the Economy of the Isle of Dogs*, Londres, Isle of Dogs Neighbourhood Committee, Tower Hamlets, 1988

LONDON RESEARCH CENTRE, *Docklands Housing Needs*, Londres, LRC, 1987

MANKELOW, Roy, *The effects of modernisation and change in the London docks*, Londres, 1994

MARCAN, P., *Down in the East End. An illustrated Anthology*, Londres, Peter Marcan Publishers, 1986

MASSEY, D., *Docklands. A Microcosm of Broader Social and Economic Trends*, Londres, Docklands Forum, 1991

MAYCOCK, Robert, *Regeneration and the arts in London Docklands*, Londres, 1998

MIKARDO, I., *Docklands Redevelopment. How They Got It Wrong*, Londres, 1990

MONAHAN, P., *Guide to the London Docklands*, Londres, William Curtis, 1989

MORGAN, R. Travers, *Docklands redevelopment proposals for East London. A report to the Greater London Council*, Londres, 1973

NICHOLSON, R., *London Docklands. Street Atlas and Guide*, Londres, Robert Nicholson Publications, 1988

OGDEN, Philip E., éd., *London Docklands. The Challenge of Development*, Cambridge, UPDATE, 1992

OLYMPIA & York, *Canary Wharf Update*, Londres, Olympia & York, 1991

PAGE-ROBERT, James, *Canary Wharf and sights from Docklands light rail*, Londres, Mudlark, 1997
-, *Guide to a dockland of change*, Londres, 1997

PALMER, A., *The East End: Four Centuries of London Life*, Londres, John Murray, 1989

PHILIPS, Tony, *A London docklands guide*, Londres, 1986

PUDNEY, J., *London's Docks*, Londres, Thames & Hudson, 1975

SHEPPARD, Howard, *A strategy for regeneration: the planning and development strategy of the London Docklands Development Corporation*, Londres, LDDC, 1998

SOL, *Docklands in the Making: the Redevelopment of the Isle of Dogs 1981-1995 (Survey of London Parish Volume XLIV)*, Londres, Athlone Press, 1994

SOUTHWARK BOROUGH PLANNING DEPARTMENT, *Broken Promises. The Southwark Experience of the LDDC*, Londres, Southwark Council, s.d.

THE DAILY TELEGRAPH, *Guide to London Docklands*, Londres, The Daily Telegraph

THOMSON, J., *Docklands Redevelopment. A Moral Dimension*, Londres, Docklands Forum, 1989

TURKIE, Jean-Jacques, *A Lesson in London's Géography ? Canary Wharf and local responses to a global investment*, Londres, University of London, 1997

TURLIK, Peter, *Initiating urban change: London Docklands before the LDDC*, Londres, LDDC, 1997

TYLER, Rodney, *Canary Wharf: the untold story*, Londres, s.l.n.d. [1990 ?]

URBAN DESIGN IN THE DOCKLANDS, *Urban design in the Docklands*, Londres, 1990

US NATIONAL RESEARCH COUNCIL, COMMITTEE ON WATERFRONT LANDS, *Urban Waterfront Lands*, Washington, DC, National Academy of Sciences, 1980

WILLIAMS, S., *ADT Architecture Guide. Docklands*, Londres, Architecture Design and Technology Press, 1990

WILLIAMSON, Elisabeth, *London Docklands*, Londres, 1998

Articles ou chapitres d'ouvrages collectifs

APTER, D., LAVERGNE, Ph. (de) (trad.), « Espace public/espace privé », *Politique et management public*, septembre 1987, vol. 5, n° 3, p. 185-203

ARCHITECTURAL REVIEW, « Docklands development », 1989, 95, 1106, p. 27-88

AREFI, M., « Non place and placelessness as narrative of loss: Rethinking the notion of place », *Journal of Urban Design*, 1999, 4, p. 179-193

ASCHER, François, « Projet public et réalisations privées. Le renouveau de la planification des villes », *Annales de la Recherche urbaine*, n° 51, p. 12-13.

BAILLY, A., « La perception des paysages urbains. Essai méthodologique », *L'espace géographique*, n° 3, 1974, p. 211-217

BANERJEE, Tridib, « The Future of public space: beyond invented streets and reinvented places », *Journal of the American planning association*, vol. 67, n° 1, mars 2001

BEDARIDA, François, « Croissance urbaine et image de la ville en Angleterre au XIXème siècle », *Bulletin de la Société d'Histoire Moderne*, n° 1, 1965, p. 10-13

BEDARIDA, François et SUTCLIFFE, A., « The Street in the Structure and Life of the City : Reflections on Nineteenth Century London and Paris », dans STAVE, B.M., éd., *Modern Industrial Cities. Histories, Policy and Survival*, Beverly Hills, Sage Publications, 1981

BENHABIB, Seyla, « Models of public space: Hannah Arendt, the liberal tradition and Jürgen Habermas », CALHOUN, C., éd., *Habermas and the Public Sphere*, Cambridge, Mass., Mit Press, 1992, p. 73-98

BERDOULAY, V., « Remarques sur la géographie de la perception », *L'Espace Géographique*, n° 3, 1974, p. 187-188

BERQUE, Augustin, «Lieux substantiels, milieu existentiel : l'espace écoumènal », communication au colloque *Les espaces de l'Homme*, Collège de France, 14 et 15 octobre 2003

BETIN, C., « La construction de l'espace public : le cas de Lyon », *Géocarrefour*, vol 76 n°1, 2001

BIDDULPH, M., « Villages don't make a city », *Journal of Urban Design*, 2000, 5, p. 65-82

BOOTH, Philip, GREEN, Howard, Paris, Didier, « Les politiques urbaines en France et en Grande-Bretagne : éléments pour une approche comparative », Hommes et Terres du Nord, Lille, 1997-1, p. 2-10

BROWNILL, Sue, « The Docklands experience: the locality and community in London », dans IMRIE Rob et THOMAS Huw, éd., *British Urban Policy and the Urban Development Corporations*, Londres, Paul Chapman Publishing, 1993, p. 41-57

BUCHANAN, P., « What city ? A plea for place in the public realm », Architectural Review, 1988, n° 1101, p. 31-41

BURGESS, Jacqueline, WOOD, Peter, « Decoding London Docklands. Place advertising and Decision-making strategies of the small firm », dans EYLES, J., SMITH D. éd., *Qualitative Methods in Human Geography*, Londres, Policy, 1988, p. 94-117

CAPEL, H., « L'image de la ville et le comportement spatial des citadins », *L'Espace Géographique*, n° 1, 1975, p. 73-80

CAPRON, Guénola, « Les centres commerciaux à Buenos Aires : les nouveaux espaces publics de la ville de la fin du XXème siècle », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 78, Paris, MELT, 1998, p. 55-63

CHALINE, Claude, « La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles », Annales de Géographie, 1988, p. 695-715
-, « Réflexion sur la reconquête des *waterfronts* en Grande-Bretagne, Norois T., 40, n° 160, Poitiers, 1993, p. 7-16

CHELKOFF, Grégoire, THIBAUD, Jean-Paul, « L'espace public, modes sensibles. Le regard sur la ville », *Annales de la recherche urbaine*, n° 57-8, Paris, Ministère de l'équipement du logement et des transports, 1992, p. 7-16

CHURCH, A., « Urban regeneration in London Docklands: a five year policy review », dans *Environment and Planning C: Government and Policy*, 1988, 6, p. 187-208
-, « Demand-led planning, the inner city crisis and the Labour market, London Docklands evaluated », dans HOYLE, B., PINDER, D., HUSSAIN, M. éd., *Revitalising the Waterfront*, Londres, Bellhaven, 1988

CHURCH, A., HALL, J.M., « Discovery of Docklands », *Geographical Magazine*, 58, 12, 1986, p. 632-640
-, « Local initiatives for urban regeneration », dans HERBERT, D.T., SMITH, D.M., éd., *Social Problems and the City*, Oxford, OUP, p. 345-369

CHURCH, A., AINLEY, P., « Inner city decline and regeneration: young people and the labour market in London's Docklands », dans BROWN, P. et ASHTON, D.N., éd., *Education, Unemployment and Labour Markets*, Londres, Falmer Press, 1987, p. 71-92

CHURCH, A., FROST, M « The employment focus of Canary Wharf and the Isle of Dogs: a labour market perspective », *The London Journal*, 1992, 17 (2), p. 135-152

CLAVAL, Paul, « La géographie et la perception de l'espace », *L'Espace géographique*, n° 3, 1974, p. 179-187

COLENUTT, Bob, LOWE, J., « Does London need the Docklands Urban Development Corporation », 1981, *London Journal*, 7 (2), p. 235-238

COLENUTT, Bob, « The London Docklands Development Corporation: Has the community benefited ? », dans KEITH, Mickaël, ROGERS, Alisdain, éd., *Hollow promises. Rhetoric and reality in the inner city*, Londres, Mansell, 1991, p. 31-41

CONGDON, P., « An analysis of population and social change in London wards in the 1980s' », *Transactions, Institute of British Geographers*, NS 14, 1989, p. 478-491

COUPLAND, A., « Docklands' house prices », dans DCC (Docklands Consultative Committee), Londres, 1989
-, « Docklands: dream or disaster ? », dans THORNLEY, Andy, éd., *The Crisis of London*, Londres, Routledge, 1992, p. 149-162

CRILLEY, Darrel, « The disorder of John Short's new urban order », *Transactions, Institute of British Geographers*, NS 15, p. 232-238
-, « Remaking the image of the Docklands », dans OGDEN, Philip E., éd., *London Docklands. The Challenge of Development*, Cambridge, UPDATE, 1992, p. 25-31
-, « The great Docklands housing boom », *ibid.*, p. 60-66

DAVIES, C., « Eastern promise », *Architectural Journal*, 194, p. 24-5 et 58-67

DOCKLANDS IN BUSINESS, revue trimestrielle, 1997-

DUNN, Peter, LEESON Loraine, « The art of Change in Docklands », dans BIRD, John, éd., *Mapping the futures. Local cultures, global changes*, Londres, Routledge, 1993, p. 136-149

EADE, John, « Reconstructing places. Changing images of locality in Docklands and Spitafields », dans EADE, John, éd., *Living the global city. Globalisation as a local process*, Londres, Routledge, 1997

FAINSTEIN, Susan 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

FEATHERSTONE, M., « The Flaneur, the city and the virtual public realm », *Urban Studies*, 2000, 35, p. 909-925

FOSTER, Janet, « Living with the Docklands' Redevelopment: community view from the Isle of Dogs », *The London Journal*, vol. 17, n° 2, Londres, 1992, p. 170-182
-, « "Island Homes for Island People" : Competition, conflict and racism in the battle over public housing on the Isle of Dogs », dans SAMSON, C et SOUTH, N., éd., *The Social Construction of Social Policy: Methodologies, Racism Citizenship and the Environment*, Londres, Macmillan, p. 148-168

FREMONT, Armand, « Recherches sur l'espace vécu », *L'Espace Géographique*, n° 3, 1974, p. 231-238

FROST, M.E., « Changes in economic structure and opportunity », dans HOGGART, K. et GREEN, D., éd., *London, A New Metropolitan Geography*, Londres, Edward Arnold, 1991, p. 34-50

GARSIDE, P.L., GREEN, D.R., « Reviewing Developments in London's Docks and Docklands », *The London Journal*, vol. 17, n° 2, Londres, 1992, p. 99-102

GHORRA-GOBIN, Cynthia, « Les centres commerciaux : morceaux de villes ou simulacres de villes ? », *Quaderni. Revue de la communication*, n° 41, 2000, p. 79-90
-, « Le « new urbanism » et l'étalement urbain ou Quelle est l'expérience de la ville américaine ? Que nous apprend-elle ? », dans *La ville étalée en perspectives*, Paris, Champ social éditions

GLASS, R., « The mood in London », dans DONNISON, D., & EVERSLEY D., éd., *Urban Patterns Problems and Policies*, Londres, Heinemann, 1973

GOODWIN, M., « Replacing a surplus population: the policies of the London Docklands Development Corporation », dans ALLEN, J. et HAMNETT, D., éd., *Housing and Labour Markets. Building the Connections*, Londres, Unwin Hyman, 1991, p. 254-275
-, « The city as commodity: the contested spaces of urban development », dans KEARNS, G. et PHILO, C., éd., *Selling Places : The City as Cultural Capital, Past and Present*, Oxford, Pergamon Press, 1993

GORDON, D., « Planning design and managing change in urban waterfront redevelopment », *Town Planning Review*, 67, 3, p. 261-290

GOURNAY, Chantal de, « La rectification de l'espace public », *Cahiers du CCI, Urbanisme : la ville entre image et projet*, 1988

HABERMAS, Jürgen, « L'espace public, trente ans après », *Quaderni*, n° 18, 1992

HALL, John, « The LDDC's policy aims and methods », dans OGDEN, Philip E., éd., *London Docklands. The Challenge of Development*, Cambridge, UPDATE, 1992, p. 19-24
-, « Transport », id., p. 52-59

HALL, J.M., «Docklands », dans FISHMAN, W.J., BREACH, J.N., HALL, J.M., *East End and Docklands*, Londres, Duckworth, 1990, p. 51-59

HANCOCK, C., « Ville et espace public : la théorie habermasienne et le cas de la capitale française à la fin du XVIIIème siècle », *Espaces et Sociétés*, 1996, n° 86, p. 127-143

HARDY, D., « Transforming London Docklands », lettre au *Times*, 12 septembre 1991, p. 17

HARVEY, D., « The urban process under capitalism. A framework for analysis », *International Journal of Urban and Regional Research*, 2, 1, 1978, p. 101-131

HOARE, A., « Privatization comes to town », *Regional Studies*, 1997, 31, 3, p. 253-265

HOLLAMBY, T., DA LUZ, P., « Londres ouvre ses *Docklands* à l'investissement privé », *Urba* 225, 1988, p. 12-21

HOSTETTLER, E., « A Dockland community: the Isle of Dogs », dans CARR, R.J.M., *Dockland: An Illustrated Historical Survey*, Londres, GLC and North East London Polytechnic, 1986, p. 59-70

HONNORAT, A., SANSOT, P., « Qu'est-ce qu'une rue gaie ? », *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 64, 1994, « Parcours et Positions »

HOULDER, V., « A deep malaise which may take years to cure », *The Financial Times*, 29 octobre 1990
-, « London office vacancies at record, say surveyors », *The Financial Times*, 10 juin 1991,
-, « Safe haven sought for Docklands », *The Financial Times*, 14 octobre 1991
-, « London office glut worsens », *The Financial Times*, 27 mai 1992
-, « A prince on its high-rise head », *The Financial Times*, 5 juin 1992

JEGER, François, « A Londres et Paris, une revitalisation des centres », dans *Croissance des métropoles*, Les Cahiers de l'IAURIF, n° 96, Paris, avril 1991, p. 61-64

JOSEPH, Isaac, « L'espace public comme lieu de l'action », dans *Espaces publics*, Les annales de la recherche urbaine, n° 57-58, Paris, 1992

JOSEPH, Isaac, CHAMBAT, P., WACHSMANN, P. et *alii*, « Espaces publics », *Informations sociales*, n° 33, éd. de la Caisse Nationale des Allocations familiales, 1994

KRIEGER, A., « Reinventing public space », *Architectural Record*, 1995, 183, 6, p. 76-77

LACAZE, J.P., RICHARD, P., PIRON, O., « Où va l'Etat ? Aménagement : quels rôles pour les pouvoirs publics ? », *Repères prospectifs*, n° 14, 1994, p. 1-27

LANDAU, B., « La fabrication des rues de Paris au XIXème siècle, un territoire d'innovation technique et politique », *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 57-58, 1992, p. 24-45

LANGE, Julien, « Que faut-il faire des délaissés de voirie ? », *Etudes foncières*, n° 80, automne 1998, p. 34-38

LAWLESS, Paul, « Partenariat public-privé au Royaume-Uni : analyse et critique », dans WERNER Heinz (dir.), *Partenariat public-privé dans l'aménagement urbain*, L'Harmattan, Paris, 1994, p. 101-133

LAWRENCE, H.W., « The Greening of the Squares of London: Transformation of Urban Landscape and Ideals », *Annals of the Association of American Geographers*, 83 (1), 1993, p. 90-118

LOUKAÏTOU-SIDERIS, A., « Privatisation of public open space : the Los Angeles experience », *Town Planning*, vol. 64, 1993, n° 2, p. 139-167

LUCAN, Jacques, « Les terrains de l'architecture : la question de l'îlot et la libération du sol », *AMC*, n° 2, octobre 1983

METTON, Alain, « L'espace perçu : diversité des approches », *L'Espace Géographique*, n° 3, 1974, p. 228-230

MICHON-LEROY, Perrine, « L'espace public des *Docklands* : quand le privé fait la ville », *Geocarrefour*, 76, 1/2001, p. 31-38

MITCHELL, D., « The End of Public Space ? People's Park, Definitions of the Public, and Democracy », *Annals of the Association of American Geographers*, 1995, 85, p. 108-133

NEWMAN, Peter, « The new government of London », *Annales de Géographie*, n° 613, 2000, p. 317-327

ORFEUIL, Jean-Pierre, « Propos conclusifs du symposium international de Pékin », *Urbanisme* n° 341, mars-avril 2005 : *Mobilités urbaines : les enjeux de la recherche en Chine et à* l'étranger

PAGE, J., « Tourism and accommodation in London: alternative policies and the London docklands experience », *Built Environment*, 15, 2, 1989, p. 125-137

PAQUOT, Thierry, « L'urbanisme comme bien commun », *Esprit*, octobre 2002
-, « Philosophie de l'espace public », *Pétition*, Printemps 1999

PAQUOT, Thierry, ZIMMERMANN, A., DAMERY C., « L'usager », *Urbanisme*, n° 307, 1999, p. 51-90

PELLEGRINO, P., LAMBERT, C., JACOT, F., « Espace public et figures du lien social », *Espaces et sociétés*,n° 62-63, 1992, p. 11-27

PHILIPPON, Jean-Paul, « L'espace public, oxygène de la ville », *Etudes foncières*, n° 73, décembre 1996, p. 13-17

PINçON, M., PINçON-CHARLOT, M., « De l'espace social à l'espace urbain. Utilité d'une métaphore », *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 64, 1994

PINON, P., « La ville ne s'invente pas », *AMC*, n° 69, mars 1996, p. 50-65

REES, Peter W., « Les bureaux à Londres », *Cahiers du CREPIF*, n° 26, mars 1989, p. 93-100

RICHARD, Frédéric, « Racisme et vote d'extrême droite dans les Docklands de Londres : pour aller au-delà de l'image médiatique », dans OGDEN, Philip E., CHARBIT Yves, éd., *Migrations et Ethnicité au Royaume Uni*, Revue Européenne des Migrations internationales, volume 15, n° 1, Poitiers, 1999, p. 77-100

ROBERT, Jean, « L'évolution des tissus urbains à Paris et Londres pendant les années 80 », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, Paris, 1995, n° 3, p. 261-271

ROBSON, B., « Assessing the impact of urban Policy », *Regenerating Cities 7*, 2 (1), p. 40

ROCHEFORT, R., « La perception des paysages », *L'Espace Public*, n° 3, 1974, p. 205-209

ROSSITER, Andrew, « Le redéveloppement des *Docklands* de Londres : l'échec était-il inévitable ? », Les Cahiers du CREHU, n° 5, 1995, p. 120-137

RUE de L'AVENIR, « La rue n'est pas la route : pour une nouvelle approche de l'aménagement des axes principaux en localité », n° 2, 1997

RYAN, P. et ISAACSON, P., « Structure planning in Docklands », *Political Quarterly*, 45, p. 323-332

SAILLARD, M., « Infrastructures, voirie, réseaux divers, espaces libres », *Urbanisme*, n° 75-76, 1962

SAUNIER, P.Y., « La ville en quartiers : découpages de la ville en histoire urbaine », *Genèse*, n° 15, 1994, p. 103-114

SMITH, A., « Gentrification and the spatial constitution of the state: the restructuring of London's Docklands », *Antipode*, 21, 1989, p. 232-260

SPEARING, N, « London docks : up or down the river ? », *The London Journal*, 4 (2), p. 231-244

STEPHENS, P., « Developer of Canary Wharf in plea to PM », *The Financial Times*, 22 juillet 1991

TASSIN, Etienne, «Espace commun ou espace public ? », *Hermès*, n° 10, *Espaces publics, traditions et communautés*, 1992, p. 23-37

TOMAS, F., «Le renouvellement des espaces publics: comment faire de l'espace public une œuvre collective », *in Débats sur la ville 3*, Bordeaux, Confluences, 2000, p. 65-82

TOMKINS, R., « Transport cash unloaded at Docklands », *The Financial Times*, 6 septembre 1991

WARD, R., « London: the emerging Docklands city », *Built Environment*, 12, 1986, p. 114-127

ZWINGLE, E., « Docklands. London's new frontier », *National Geographic*, 180, 1, 1991, p. 34-59

Thèses inédites

BAILLY, A., *La perception de l'espace urbain : les concepts, méthodes d'étude. Leur utilisation dans la recherche géographique*, Thèse présentée à l'université de Paris-IV-Sorbonne, 1977

CAPRON, Guénola, *La ville privée : les shoppings centers à Buenos Aires*, Toulouse, thèse de doctorat, Toulouse II le Mirail, 1996

RICHARD, Frédéric, *De la polarisation à la fragmentation socio-spatiale, processus de recomposition urbaine à Londres*, Poitiers, thèse de doctorat, 2001

Avant-propos *3*

Introduction générale **7**
1. Enjeu 9
2. Objets d'étude 11
a. Un concept flou 12
b. Un concept nouveau pour une réalité ancienne 15
c. Une naissance paradoxale : la disjonction temporelle entre les mots et les choses 17
d. Un terrain d'étude paradoxal 19
3. Méthodologie 20
a. Précautions méthodologiques 20
b. Une démarche morphologique 22
c. Une démarche éthologique 23

Première Partie ***31***

Le paysage urbain des Docklands : un « morceau de ville » sans espace public ***31***

Introduction **32**

Chapitre 1 ..... **35**

A l'échelle des *Docklands* : Une forteresse à l'accès technique et sécurisé **35**
Section A - Une accessibilité techniquement améliorée 36
1. Un raccordement technique efficient avec le reste de l'agglomération 36
2. Une forteresse à grande et à petite échelle 38
a. Un paysage de downtown 38
b. Des sauts scalaires dans la voirie 40
c. Des ruptures surtout sensibles dans les déplacements pédestres 42
Conclusion 44
Section B - Un espace à l'accès contrôlé et surveillé : une forteresse privée 45
1. « *Welcome at Canary Wharf* » 45
2. *Clippers Quay* 47
Conclusion 50

Chapitre 2 ..... **51**

A l'échelle de l'Ile aux Chiens : un patchwork d'unités autonomes **51**
Section A - Des unités auto-centrées autour de leur réseau viaire privé 52
1. La reconstitution d'un réseau viaire intérieur 52
2. Des façades qui tournent le dos à la rue 55
Section B - L'impact sur l'espace public : la réduction de la voirie à une fonction circulatoire 56
1. Des « *roads* » plus que des rues 57
2. La non mise en valeur du potentiel aquatique 59

Chapitre 3 ..... **63**

A l'échelle de *Canary Wharf* : Un pastiche d'espaces publics **63**
Section A – Deux modèles urbanistiques juxtaposés 64
1. Le pastiche de l'urbanisme haussmannien 65
a. Les 4 « public open spaces » de Canary Wharf 65
b. Le mimétisme de codes formels 67
Un soin du détail, des aménagements de qualité 67
Une référence explicite à l'urbanisme haussmannien 68
c. L'absence de rôle morphologique des « public open spaces » 69
Les places 70
Les avenues et les rues 73
2. Un urbanisme de gratte-ciels 74
a. Le modèle new-yorkais : a « Wall Street on water » 74

b. La logique de l'objet 75
c. L'enseignement des modes de représentation 77
3. Superposition d'une double logique : verticale et horizontale 79
Section B - Le traitement de l'eau : dernier avatar d'espace public 80
1. Le potentiel aquatique : du discours à la réalité 81
a. Un argument publicitaire 81
b. Des discours contredits par la géographie des lieux : « le discours des bancs » 83
2. Des accès compliqués 86
a. Street level / promenade level 86
b. Sas couverts 88
3. Des extensions privatives des volumes bâtis. Une circulation verticale plus qu'horizontale 89
Section C: « Le ventre des Docklands » 90
1. Les « *public open spaces* » : des objets décoratifs mettant en valeur les gratte-ciels 90
a. Des espaces décors 90
b. le problème de la représentation 93
2. La vraie vie est ailleurs 96
a. Des pastiches formels vidés de toutes pratiques 96
b. Le « ventre des Docklands » 99
Conclusion 100

Conclusion de la première partie 102

Deuxième partie 104

Des pratiques fragmentées, une urbanité désenchantée 104

Introduction 105

Chapitre 4 108

Des pratiques fragmentées 108
Section A - Des pratiques fragmentées dans le temps 109
1. En semaine et au sein de la journée : les vases communicants et le règne des « *black coats* » 110
2. La vie nocturne de Canary Wharf : « la lumière est allumée mais la maison est vide » 112
3. Le week-end : le retour de la « société civile » 113
Section B – Des pratiques fragmentées dans l'espace 115
1. L'émiettement « planifié » des déplacements des usagers 115
a. Du Harbour Exchange au métro de Canary Wharf 115
b. Le jeu de saute-mouton 116
2. Le *Thames Path* : la fragmentation *de jure* 118
a. L'absence de continuité linéaire 118
b. La faiblesse des transversales 120
3. Le *Thames Path* : la fragmentation *de facto* 121
a. « Un état d'esprit incompatible avec la libre circulation » 121
b. Un linéaire résidentiel 122
Section C – Des pratiques fragmentées dans les usages 124
1. La prédominance de l'acte de consommation 124
2. La nécessité d'être affiliée 127
a. Qui profite de l'eau ? Voyeur versus marcheur 128
b. Des enclaves privées emboîtées : les poupées russes privées 131
3. L'absence de gratuité des déplacements : *Canary Wharf* n'est pas le lieu de la *praxis* : tout relève de la *poïesis* 131
a. Un lieu avant tout fonctionnel 132
b. L'impossibilité de déploiement d'une praxis 133
Conclusion 135

Chapitre 5 136

Une urbanité désenchantée 136

Section A - L'absence d'invariant morphologique. La question de l'hétérogénéité architecturale 137
1. Le chaos post-moderne 138
a. Un condensé de l'architecture post-moderne 138
b. L'uniformité de l'architecture de verre 143
2. Le « complexe de San Giminiano » ou le paradoxe post-moderne 144
a. Une ville conçue en fonction du plein de l'objet bâti 144
b. Le rôle du vide : l'invariant morphologique capable d'absorber l'hétérogénéité architecturale 147
Section B – L'absence d'invariant temporel : Le problème de la durabilité de ce morceau de ville 148
1. L'espace public : l'invariant temporel qui rend compatible l'évolution et la pérennité 149
a. L'invariant temporel qui assure la pérennité de la ville 149
Un élément rassurant 149
La transmission d'une culture urbaine 150
b. Le triptyque morphologique qui permet la combinaison des deux temporalités intrinsèques à la ville 151
c. Canary Wharf : a « sustainable city » ? 154
2. Du danger de la fonctionnalisation de l'espace public 156
a. L'espace de la voirie versus la scène urbaine 156
b. Un espace hyper-adapté mais peu adaptable 157
Section C - La disjonction de la *commoditas* et de la *voluptas* ou l'esprit de la doctrine fonctionnaliste sans la lettre 159
1. La disjonction *commoditas* / *voluptas* 160
a. La triade d'Alberti 160
b. Canary Wharf ou la disjonction commoditas / voluptas 162
Le double réseau de circulation : escalier contre escalator 163
La double logique verticale / horizontale 165
2. Le prolongement inversé de la fracture introduite par le mouvement moderne : l'esprit du fonctionnalisme sans la lettre 165
a. L'esprit du mouvement moderne sans la lettre 165
b. Des dysfonctionnements plus ou moins patents mais un même échec : une urbanité désenchantée 167
c. L'épiphanie du sens 171
3. « *La modernité ne fut que cartographe* », la post-modernité aussi 174
a. Le lieu considéré exclusivement comme un topos 174
b. La négation des spécificités topiques 176
Conclusion 178

Troisième partie 179

Des docks aux Docklands : le jeu des acteurs publics et privés. 179

Introduction 180

Chapitre 6 183

De la planification à la dérégulation 183

Section A - L'échec de la planification des années 1970 184
1. Les 5 scénarios 185
2. Le *Docklands Joint Committee* (*DJC*) 187
3. Des dessins mais l'absence d'un dessein 192
Section B - 1979 : retoumement politique et renversement de tendance dans la philosophie opérationnelle 195
1. Les outils 195
a. La LDDC 195
b. L'entreprise zone 197
2. Les méthodes 199
a. L'absence de plan d'ensemb le et de prescription urbanistique 199
b. Le marché comme seul régulateur 203
Section C - L'ironie de l'histoire 205

1. Le retour à la planification, orchestrée par les acteurs privés 205
2. La présence cachée de la puissance publique.....208
a. Utiliser l'argent public comme catalyseur des investissements privés.....208
b. Les rapports avec les acteurs locaux.....210
Conclusion 212

Chapitre 7 :.....215

Modalités et spécificités de l'intervention des acteurs privés.....215
Introduction.....215
Section A - Des objectifs spécifiques.....217
1. De la hiérarchie des finalités 217
a. Une finalité unique versus le « Bien proprement humain » 217
b. Intérêt général versus intérêt individuel.....219
c. Le rôle de donneur d'ordre relève du politique 221
2. L'économie de l'espace public 223
a. Un schème incompatible avec la finalité de l'action des acteurs privés.....223
b. Collage City.....224
3. « L'urbanisme comme bien commun » 226
a. Leur vision s'arrête au périmètre de l'opération.....226
b. Le bord de l'eau comme bien commun.....228
Section B – Une vision spécifique du citadin : le consommateur versus le citoyen 230
1. Un espace pour le travail et la production d'œuvre mais pas de lieu pour l'action.....231
a. Le triptyque de la condition humaine 231
b. Un espace ad hoc pour le travail et la production d'œuvre mais où l'action ne possède pas de lieu.....232
c. L'évacuation du politique.....234
2. L'affiliation communautaire : une condition contraire à l'émergence d'un sentiment collectif d'appartenance à une communauté urbaine 235
a. Le lieu de l'incivilité 235
b. L'impossibilité de forger un sentiment d'appartenance collective 237
Section C – des temporalités spécifiques.....240
1. Deux temporalités irréductibles 240
a. Le temps court des acteurs privés 240
b. L'origine de la polis : le passage à la postérité.....241
2. Les conséquences de la prépondérance du temps court dans les affaires de la *polis* ...242
a. La disparition du monde perçu comme koinon (bien commun à tous).....242
b. Le développement d'attitudes consuméristes 244
c. La disparition de la préoccupation du passage à la postérité : la caractéristique des temps modernes ?.....245
Conclusion :.....248

Chapitre 8 252

Tentative d'évaluation de l'opération de régénération des *Docklands*.....252
Section A – Quel bilan selon quels critères ?.....252
1. *Docklands* : *success or failure* ? Un développement controversé.....253
a. A success.....253
b. A failure ?.....257
2. De la pertinence des critères utilisés pour évaluer l'opération : la non pertinence des critères sectoriels 265
3. L'aune d'évaluation d'une opération urbanistique : l'intérêt général.....270
Section B - Bilan pour l'espace public ?.....274
1. La double dimension de l'espace public 274
2. Négation de sa double dimension : topique et chorétique.....277
a. La négation de la dimension topique de l'espace public : il ne constitue plus la scène physique de la vie urbaine 277
b. La négation de la dimension chorétique de l'espace public : il ne constitue plus la scène sociale et politique de la vie urbaine.....279
Conclusion.....281
3. Les conséquences de la disparition de l'espace public du champ urbain 282
a. A l'échelle de la société : le domaine public est ce qui permet la vie en société.....282

b. A l'échelle de l'homme : le lieu d'avènement de son humanité.....285
c. Domaine public et publicité de ce domaine : ce qui assure de la véracité du monde : 288
Conclusion.....291

Conclusion générale..... 293

Annexes..... 297

Plans et documents annexes.....298

Bibliographie 308
Ouvrages généraux.....308
Espace public 316
Londres 320
Docklands.....323
Articles ou chapitres d'ouvrages collectifs.....329
Thèses inédites 337