

Manuel Appert, Camille Hochedez  
18 avril 2007

Café de La Cloche, 18 avril 2007

## **Londres 2012 : 100 mètres ou course de fond ?**

Manuel Appert est Maître de conférence à l'Université Lumière Lyon 2.

Le 6 juillet 2005, le verdict tombe : Londres sera la ville organisatrice des Jeux Olympiques (JO) d'été de 2012. Le projet *London 2012* l'emporte. De toutes les villes candidates, parmi lesquelles Paris, Moscou, New York, Madrid, le projet londonien était le plus coûteux. Manuel Appert rappelle que ce n'est pas une première pour Londres ; la ville a déjà organisé les JO de 1908 (Shepherd's Bush) et de 1948 (Richmond). Mais leur organisation et leur déroulement ne sont pas comparables à ceux qui se profilent pour 2012. En effet, ces deux éditions s'étaient déroulées dans l'ouest de la capitale britannique, et n'avaient suscité que des infrastructures de taille modeste, qui reflétaient la moindre ampleur de l'événement. Pour les JO de 2012, le contexte est différent : des infrastructures plus importantes ont déjà été ou seront construites, et ont été intégrées à une approche plus large du développement urbain. Preuve en est le budget colossal alloué au projet olympique : un coût de 18 milliards de dollars pour seulement 15 jours de compétition ! Mais si ce coût est très élevé, c'est parce qu'il inclue aussi beaucoup d'investissements qui ne sont pas directement liés à l'organisation des JO. Ainsi, le budget opérationnel lié proprement à l'organisation des JO (sécurité, infrastructures, installations, maintenance) n'est-il « que » de 6 milliards de dollars (contre 4 milliards initialement prévus, mais le gouvernement avait entre autre oublié de compter la TVA !).

Manuel Appert commence par faire le point sur l'organisation spatiale de l'agglomération londonienne, pour comprendre les enjeux du développement du site olympique à Stratford, dans la banlieue Est de Londres. La capitale anglaise s'étend, selon les définitions, soit sur 1 600 km<sup>2</sup>, soit sur 13 000 km<sup>2</sup>, et compte, selon les définitions, soit 7,5 millions d'habitants (Grand Londres), soit 14 millions (FUR GEMACA). Cette différence de définition est liée au fait que l'agglomération de Londres a été encerclé par une ceinture verte. Or depuis 1947, l'urbanisation s'est développée bien au-delà de cette ceinture verte, pour gagner les confins du Sud-Est du R-U. La particularité de Londres par rapport à une ville comme Paris, est que son urbanisation est discontinue, diluée et peu dense. Cette urbanisation s'organise selon une multitude de centres secondaires, dont quelques uns à l'intérieur la ceinture verte. L'urbanisation londonienne a été également influencée par ses fonctions liées au statut de « ville globale » (Saskia Sassen) que la capitale a acquis au fil du temps, et qui ont pris beaucoup d'ampleur avec la mondialisation et les innovations technologiques et particulièrement depuis les années 1980. Se sont alors concentrées les fonctions d'encadrement de l'économie mondialisée. Ces nouvelles fonctions ont induit des transformations importantes du tissu spatial londonien. Par exemple, le centre-ville est redevenu attractif, et connaît la croissance la plus rapide en terme d'emplois. Entre le centre et la ceinture verte, des quartiers résidentiels se sont développés. Les espaces situés au-delà de la ceinture verte ont connu une croissance rapide, par exemple à l'ouest de l'aéroport d'Heathrow

et autour des villes universitaires (Nord) qui ont canalisé la déconcentration industrielle, puis technologique et maintenant financière.

L'implantation du site olympique a été décidée à Stratford. A 10 km du centre, bordée au sud par le nouveau centre économique des Docklands, cette banlieue orientale de l'arrondissement (*Borough*) de Newham, à dominante industrielle, a subi le déclin de ses activités économiques ; c'est une zone qui a perdu beaucoup d'emplois. L'histoire industrielle de Stratford débute à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, quand les sociétés de chemins fer londoniennes décident d'y implanter leur centre de maintenance (Temple Mills). Ainsi, des cités ouvrières se développent, et un vrai centre urbain s'y constitue. Stratford développe à ce moment là des fonctions administratives et commerciales. Ainsi, cette commune devient-elle un véritable pôle structurant une partie de la banlieue orientale. Mais avec la désindustrialisation depuis les années 1960 et 1970, cette banlieue est devenue un dortoir de Londres ; quelques bureaux se sont toutefois construits dans les années 1970 avec la déconcentration londonienne. Mais malgré sa très grande accessibilité, Stratford reste éloignée physiquement, socialement et économiquement de la City. Stratford est en effet desservie par 3 compagnies ferroviaires, 2 lignes de métro et une ligne de métro aérien en direction du centre de la capitale. Ce quartier est également tout proche du nouveau centre d'affaires de Canary Wharf, qui concentre 90 000 emplois. Mais pour le moment, Stratford ne profite pas pleinement de sa bonne accessibilité ou de sa proximité avec ce nouveau centre d'affaires. Les conditions économiques et sociales y sont relativement médiocres, et l'on passe aux zones d'habitat populaire sans réelle transition avec la City.



M.A.

Photo : Manuel Appert (avril 2007)

### **L'organisation des JO, le sprint ?**

Manuel Appert commence par faire le point sur les autorités en charge du site olympique. Deux grandes autorités se partagent la tâche : le LOCOG (London Organising Committee of the Olympic Games), société privée, et l'ODA (Olympic Delivery Authority). Le projet est très concentré sur Londres. Tous les événements olympiques s'y dérouleront, sauf quelques matches de football qui auront lieu dans les grands stades du pays, et l'épreuve de voile (Weymouth).

Si l'on zoome sur le site olympique de Stratford, c'est un site très compact, bordé par une autoroute (A12) et par la gare régionale au sud. Les fils directeurs du site sont les canaux et les voies d'eau de la Lea Valley orientée Nord-Sud. Les différentes infrastructures sont reliées par de grandes esplanades bordées d'arbres. D'après le plan du site qui a été dévoilé en mars dernier, plusieurs faits sont à noter. Tout d'abord, une grande place est faite aux espaces verts, à lier à la présence d'éoliennes, pour accentuer le côté « durable » du site. Les infrastructures olympiques (stade, piscine, vélodrome) sont disposés selon cet axe nord-sud. Des immeubles sont prévus dans la partie est du site, pour loger les athlètes ; c'est également dans cette partie qu'a été construite la gare internationale, qui sera opérationnelle dès la fin de 2007, et qui sera notamment desservie par l'Eurostar. Cette gare mettra Stratford à 7 minutes de la gare Saint-Pancras dans le centre de Londres grâce au service ferroviaire *Olympic Javelin*. L'accessibilité

du site est donc assurée. Enfin, ce qui frappe dans ce site, c'est sa compacité et sa densité. Le village olympique sera constitué d'immeubles de 10 à 20 étages libérant de l'espace au sol pour un parc urbain linéaire. L'architecture des immeubles sera elle modulable et iconique : Londres utilise le « geste architectural » pour montrer sa modernité. Ainsi, l'architecte anglo-irakienne Zaha Hadid a été choisi pour dessiner la piscine, et HOK Sport pour le stade olympique. (Pour avoir plus d'informations sur le projet : <http://www.london2012.org/en>)

### Où en est-on ?

Cette photo prise en avril 2007 montre un terrain quasi vierge. Du chemin reste à parcourir, mais qu'a-t-on déjà réalisé ?



M.A.

Photo : Manuel Appert (avril 2007)

On assiste à une course de vitesse pour la préparation. Aujourd'hui, les terrassements sont terminés, ainsi que la décontamination du site. Ce dernier a également été débarrassé d'une grande partie de ses pylônes à haute tension. Le matériel récupéré lors de la destruction des sites industriels a été recyclé à 95%. Les opérations de construction n'ont pas encore débuté. La course est aussi urbanistique. Le permis de construire a été élaboré, déposé et accordé en un an, alors que c'était l'un des plus gros de l'histoire de Londres. Mais aujourd'hui, on ralentit le rythme. Preuve en sont les hésitations liées à la tenue ou non de concours d'architectes. En effet, le gouvernement, pour aller plus vite, ne voulait plus soumettre à concours d'architectes les infrastructures olympiques. Mais, après de nombreuses pétitions lancées par ces derniers (dont Normann Forster), des concours vont être finalement ouverts.

Aujourd'hui, il se passe beaucoup de choses autour du site olympique ; on assiste à un processus de requalification, qui n'est pas uniquement lié aux JO. Il est en partie lié au projet de gare internationale prévue depuis les années 1990, et à l'ouverture de l'extension de la Jubilee Line, ligne de métro qui relie directement Stratford à Canary Wharf (1999). Plusieurs

opérations de requalifications se sont succédés depuis les années 1970, chacune révélant les pratiques de *design* urbain de leur époque. C'est ainsi que la municipalité de Newham, de laquelle dépend Stratford, a déjà requalifié les espaces publics du centre-ville dans les années 1980 et 1990.



M.A.

Photo : Manuel Appert (avril 2007)

Aujourd'hui, l'initiative est à la fois publique et privée. Des tours de logements se construisent, donnant au paysage des allures de chantier. La requalification est aussi le fait de la London Development Agency qui, avec l'aide des fonds européens, crée des lofts d'artistes/artisans dans d'anciens bâtiments industriels. Le centre commercial de Stratford a enfin lui aussi été rénové via un partenariat local public/privé. Un centre commercial à connotation spontané et ethnique a ainsi cédé la place à un *mall* moderne.



M.A.

Photo : Manuel Appert (avril 2007)



M.A.

Photo : Manuel Appert (avril 2007)



Photo : Manuel Appert (avril 2007)

Ces nombreuses opérations de requalification publique et/ou privées soulèvent une question : est-ce que le site olympique est intégré dans l'aménagement de la métropole ?

### **Stratford : un pôle à soutenir et à renforcer dans la stratégie d'aménagement métropolitaine**

L'aménagement du futur site olympique relève plus de la course de fond pour rétablir une croissance équilibrée de Londres. En effet, les dynamiques actuelles de la métropole londonienne sont toujours spatialement déséquilibrées : autour du centre, en croissance rapide, se développe un espace régional périurbain à l'ouest qui accueille la déconcentration d'activités financières ou de pointe. Quant à l'est, affecté lourdement par la désindustrialisation, un grand projet d'aménagement, celui de la porte de la Tamise (*Thames Gateway*), a été prévu pour compenser cette perte d'emplois industriels : d'ici 2020, on espère y créer 160 000 logements, 200 000 emplois ainsi que des infrastructures de transport, surtout ferroviaires. Dans ce projet d'aménagement, Stratford joue un rôle particulier. Avant même l'annonce de la sélection de Londres comme ville organisatrice des JO, Stratford et Canary Wharf ont été choisis comme les deux centralités de l'Est londonien à renforcer. Le site des Jeux, soit le sous-espace d'aménagement de la Lea Valley a été choisi dans cette perspective. Il a été pensé comme une occasion d'assurer le lien vert entre le Lea Valley Park (parc naturel régional) et la Tamise et comme un lieu de densification urbaine.

Dans ce contexte d'aménagement de la métropole londonienne, les coûts liés aux JO ont explosé, du fait de l'intégration au projet des JO de deux autres projets : le projet de Stratford City, (ainsi que le fonds d'urgence de 2,7 milliards de livres). Stratford City est un projet immobilier dont les coûts sont partagés « à l'anglaise » entre secteur public et secteur privé. L'état a procédé à la viabilisation des terrains et au promoteur Chelsfield, d'assurer la livraison

des équipements et résidences entre 2007 et 2020. Les 4 800 logements destinés à accueillir les sportifs des Jeux seront en effet construits par ce promoteur, et seront revendus ou transformés en partie en logements sociaux. Ce projet de 1,3 million de m<sup>2</sup>, inclura aussi 460 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 150 000 m<sup>2</sup> de commerces, 2 000 chambres d'hôtel.

Tous ces projets d'aménagement et de requalification constituent le noyau dur du réaménagement de Stratford. Mais Londres, comme Barcelone en 1992, souhaite utiliser les JO pour véhiculer un message au monde, dans un contexte de concurrence métropolitaine exacerbé.

### **La construction d'une vitrine urbaine à exhiber au monde en 2012**

2012 est devenue à la fois la « deadline » pour la construction des infrastructures olympiques mais aussi pour d'autres projets associés de près ou de loin aux JO. Londres entend instrumentaliser les JO mais aussi d'user du coup de projecteur qu'offre la manifestation. Londres, qu'il s'agisse des édiles politiques, des promoteurs et des acteurs économiques, souhaite véhiculer plusieurs messages :

- une ou la capitale économique du monde
- une ville agréable à vivre « continentale » et sophistiquée
- une ville durable et innovante

L'image d'une capitale économique du monde est souhaitée par la mairie de Londres qui favorise les promoteurs parfois au détriment de la protection du patrimoine urbain inscrit au patrimoine mondial. 2012 s'impose donc pour de nombreux immeubles de bureaux *landmark* de grande qualité architecturale. C'est plus d'une demi douzaine de bâtiments de ce type qui sont approuvés par les services de l'aménagement urbain des boroughs et de la ville. (voir : <http://www.skyscrapernews.com/skyne...>)

En ce qui concerne la dimension « ville agréable à vivre », le programme municipal des « 100 places » a été accéléré (Parliament Square, Exhibition Road...) ; il a notamment pour objectif de piétonniser de nombreux espaces stratégiques et symboliques et de les rendre plus attractifs pour la déambulation. Il s'agit aussi de reconfigurer les espaces les plus fréquentés, comme Leicester Square ou Oxford Street et d'assurer la continuité du couloir vert le long de le Lea. Enfin, des lieux culturels vont être construits et agrandis (Tate Modern).

En ce qui concerne la dimension « durable » de Londres, c'est le site olympique entier qui a été pensé selon des objectifs de durabilité. Toutes les infrastructures sportives seront réutilisées ; c'est pourquoi elles seront modulables, pour adapter leur capacité aux événements. Côté environnement, ce sera un site « zéro voiture » : aucun parking ne sera construit (sauf pour les autocars) et des parcs-relais seront créés autour des gares environnantes. L'essentiel des déplacements se fera par ligne à grande vitesse entre les gares de Stratford et la gare de Saint-Pancras ou en métro et bus. Il est par ailleurs prévu de restaurer les zones humides, cours d'eau et couloirs naturels. En ce qui concerne les logements, l'objectif est que 20% des nouveaux logements résidentiels du Grand Londres produisent eux-mêmes leur énergie, grâce à des éoliennes. Un autre objectif est aussi d'accroître la part de logements à prix abordables.

Mais derrière cette vitrine, des doutes et inquiétudes pèsent sur le sort de Stratford. Et en premier lieu sur son futur économique et social. Plusieurs interrogations sont soulevées et quelques pistes de réponses sont proposées par Manuel Appert :



- Les JO vont-ils attirer des industries créatives et culturelles ? Vont-ils entraîner une gentrification de ce quartier comme c'est le cas des quartiers plus à l'ouest et au sud ? Cette tendance paraît peu probable, en raison de la barrière psychologique qu'il y aurait à franchir. Ainsi, les opérations immobilières actuelles visent plutôt les *yuppies* travaillant dans la City, ou les familles avec enfants, chassées par les prix des logements des parties plus centrales de l'agglomération. On peut s'interroger aussi sur la viabilité du pôle d'affaires de Stratford City. Si Londres souffre d'un manque de bureaux à « prestige modéré », l'image de Stratford est trop négative pour que les promoteurs et entreprises s'y risquent.
- Quel devenir pour les sites industriels ? Certes, les autorités affichent la volonté de conserver ces sites par toute une série d'incitations fiscales. En même temps, le mouvement actuel à l'échelle de l'agglomération est plutôt celui d'une inéluctable disparition de ces sites.
- Quel devenir pour le centre urbain actuel et la population en place ? En effet, 61 % de la population de Stratford est dite *non-white* et Newham est le 11ème district le plus pauvre d'Angleterre. Or ces populations vont-elles tirer profit de cette régénération, sont-elles qualifiées pour ? vont-elles être obligées de partir sous la pression immobilière et la vente progressive du parc de logements sociaux ?

Cet exemple permet de s'interroger sur le concept de *régénération à l'anglaise* : au triptyque « détruire, creuser, dessiner », il faudrait adjoindre le diptyque « démolir puis chasser » : la mixité sociale n'est un objectif que sur le papier. Lors de ce processus, des populations bien souvent extérieures à cet espace sont captées. Les populations en place sont alors « chassées », entraînant un phénomène de gentrification. L'urbanisme anglais et plus spécialement londonien relève de plus en plus de la négociation. Selon ce principe, les promoteurs bénéficient d'un niveau général de taxe relativement bas, mais en contre partie, ils financent les équipements locaux. Ce faisant, la responsabilité de la collectivité est réduite au dessin urbain général et laisse aux promoteurs de grandes marges de manœuvre qui résultent parfois dans de grands éloignements aux plans d'aménagement initiaux. *Gated communities*, juxtaposition de complexes immobiliers et de cités caractérisent désormais les alentours du site olympique sans réelle cohérence ni visuelle ni sociale, les uns et les autres ne se retrouvant finalement ensemble que dans les transports collectifs.

La dernière interrogation concerne le risque que Londres a pris en organisant les JO de 2012 : On peut légitimement se poser la question de la pertinence de JO dans une telle métropole. En quoi a-t-elle besoin de ce coup de projecteur ? Sans doute pour coller à ses nouvelles fonctions, et pour montrer sa nouvelle modernité. Contrairement à d'autres villes européennes, Londres se renouvelle continuellement sur elle-même au grès de ses mutations fonctionnelles et modes architecturales. Mais n'est-il pas risqué de mettre tous ses oeufs dans le même panier ? Et si les JO étaient un fiasco ou même un demi-échec ?

L'intervenant conclut avec l'idée que l'organisation des JO par Londres relève à la fois du sprint et de la course de fond. La construction des infrastructures et du nouveau centre de Stratford City sont dans les *starting blocks* pour le 100 mètres. En revanche, la requalification plus générale de Stratford et de Thames Gateway s'apparente à une course de fond, car elle s'inscrit dans des dynamiques spatiales de plus long terme et dans un plan de rééquilibrage ouest-est de la métropole.

Le plus intéressant finalement est de savoir quelle course de fond l'on souhaite mener : quels sont les groupes sociaux qui en sortiront avantagés ? L'attractivité de la banlieue Est de Londres sera-t-elle améliorée ? Quelle sorte de ville est en train de se créer sous nos yeux ?

## Débat

**Marc Lohez : c'est le deuxième café-géo sur Londres organisé en France. [Le précédent avait eu lieu en 2000 à l'occasion de l'élection du maire actuel, Ken Livingstone](#). Lors de ce café-géo avait été évoqué ce grand croissant de régénération urbaine selon la logique Thatcher, à savoir une combinaison des secteurs publics et privés. Or, l'arrivée de Ken le Rouge a un peu bousculé ce processus. L'instauration du péage urbain est symptomatique de ses positions radicales. On peut se demander s'il est à l'origine de la tonalité verte, durable, donnée au site des JO, ou si ces changements sont liés aux transformations plus générales à l'oeuvre dans le Grand Londres.**

Certes, Ken Livingstone est à gauche, mais il a bien compris l'intérêt de s'allier au grand capital londonien, et comment tirer profit des promoteurs privés. L'urbanisme anglais prévoit que sur chaque construction d'ampleur soit négociée une contribution financière à destination de la collectivité. Dispositif que le maire de Londres sait très bien utiliser. Le maire de Londres milite aussi auprès de l'Etat central pour la création d'une taxe sur les entreprises qui permettrait de financer les infrastructures de transport. Et il est tout aussi vrai que c'est lui qui a imposé la zone verte et le « zéro voiture » sur le site des Jeux.

**Cristina d'Alessandro-Scarpari : comment sera gérée la sécurité et le risque terroriste sur le site olympique ? Les transports sauront-ils répondre aux besoins pendant et après les Jeux ?**

Il est vrai que la sécurité a fait exploser le budget. Il est passé de 4 millions livres à 6 millions de livres. Mais la mairie continue de communiquer sur un gel du niveau de l'imposition locale. En ce qui concerne la capacité des transports, il n'y aura pas de problème durant la période des Jeux. L'offre est de qualité, fréquente, rapide et de grande capacité. A plus long terme, l'offre de transport locale sera pour une fois en Angleterre, adéquate en regard du niveau de développement urbain anticipé. Stratford ne pâtira pas des mêmes conditions d'accès que Canary Wharf à ses débuts.

**Yann Calbérac : les Londoniens sont-ils contents d'accueillir les Jeux Olympiques ?**

Beaucoup d'enquêtes d'opinion ont été faites avant que Londres ne soit désignée comme ville organisatrice. Selon ces sondages, l'opinion publique était plutôt favorable aux JO mais sans engouement exceptionnel. Depuis l'attribution, il n'y a toujours pas d'engouement et malgré la campagne d'auto-dénigrement et de désinformation des médias britanniques, les chiffres se sont très légèrement améliorés. C'est donc un enthousiasme mesuré. Le paradoxe est que localement, à Stratford, la population n'est pas très au courant ni très intéressée.

**Christian Montès : est-ce que les JO de Londres ne vont pas être les premiers JO où il n'y aura personne en chair et en os pour assister aux épreuves ? Qui va pouvoir se payer les JO ? De plus, quels bénéfices financiers va en tirer la Grande -Bretagne ?**

Avant la qualification de Londres pour les Jeux, les cabinets d'études pensaient que le solde des JO serait positif. Mais aujourd'hui, rares sont les rapports publiés à ce sujet. Sur le papier, Londres a juste prévu un budget équilibré. Mais évaluer l'efficacité d'un tel événement et des investissements consentis dépend aussi de ce qu'on prend en compte dans les coûts et dans les retombées, parfois difficilement quantifiables. Quant aux coûts pour venir assister aux épreuves, les prix des billets seront modérés, mais un problème va se poser en terme

d'hôtellerie, puisque les alentours du site offrent une capacité hôtelière très réduite. La grande majorité des spectateurs devra se loger en centre-ville où les nuitées sont très chères.

### **A -t-on confiance en la réussite du projet des infrastructures sportives, en terme de respect des délais ?**

Le permis de construire a été obtenu très rapidement. Pour l'instant, on n'est pas en retard dans les travaux. Les infrastructures sont censées être livrées en 2011 pour être testées avant les Jeux. Mais il y a un actuel problème en ce qui concerne la construction du stade olympique, car le maire de Londres ne veut pas qu'il soit repris après les Jeux par une équipe de foot. On ne sait donc pas comment le moduler, d'où un retard au niveau du design de ce stade.

### **Franck Paris : le maire Ken Livingstone fait-il du projet des JO une oeuvre personnelle ?**

Certes, le maire de Londres a une forte personnalité. Il est vrai que dans sa stratégie de communication, il essaie de s'accaparer certaines choses, comme le péage urbain ou la modernisation des équipements londoniens. Mais il est assez malmené en ce moment sur le projet des JO en raison de l'explosion du budget ; les Londoniens ont peur d'une augmentation des impôts. Le sort de Ken Livingstone en tant que maire est donc incertain.

Compte rendu : Camille Hochedez (relu et amendé par Manuel Appert)