Londres, métropole mondiale en restructuration à l'approche des J.O.

Dans le cadre du partenariat avec les Journées Géo'rizon ©, les Cafés géographiques vous proposent le compte-rendu de l'une des interventions de la journée de la 12ème journée : « Métropoles d'Europe », celle du géographe Manuel Appert intitulée : « Londres, métropole mondiale en restructuration à l'approche des J.O. ». Les Cafés géographiques tiennent à remercier Lionel Laslaz, responsable des journées Géo'rizon © et les étudiants de l'Université de Savoie qui ont rédigé les comptes-rendus.

Les autres interventions de la 12ème édition « Métropoles d'Europe » à découvrir sur le site des Journées Géo'rizon © :

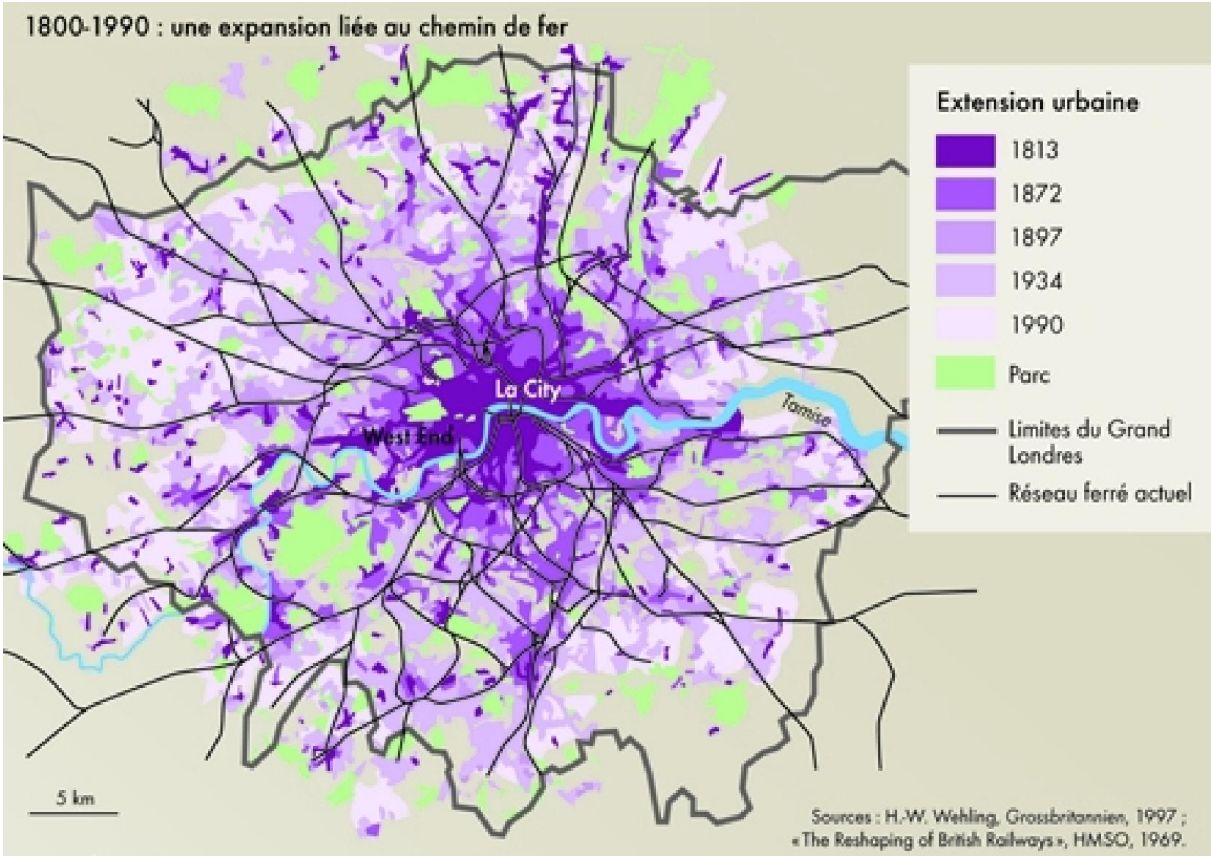
- Aurélien Delpirou : « Rome : une ville mondiale non globale ? » (voir le compte-rendu de l'atlas *Atlas de l'Italie contemporaine. En quête d'unité*)
- Boris Grésillon : « Berlin, métropole culturelle et artistique » (voir le compte-rendu de l'ouvrage *Berlin, métropole culturelle*)
- Pierre Raffard : « Istanbul est-elle une métropole européenne ? » (voir également le compte-rendu du café géo « Istanbul, ville européenne ? » avec Benoît Montabone)

Introduction

Manuel Appert propose une lecture globale de Londres, afin de mettre en exergue le contexte dans lequel la capitale britannique accueillera les Jeux en cet été 2012. Tout d'abord, il présente la situation de la gouvernance de Londres, en tant que ville globale notamment. D'autre part, il propose une lecture des dynamiques métropolitaines dans la métropole britannique. Ensuite, il illustre l'alibi que constituent les Jeux Olympiques pour la métropole londonienne, avec la reterritorialisation de Stratford, quartier à l'Est du centre londonien. Enfin, le conférencier propose des perspectives pour la ville globale, suite à la crise économique que subit le monde depuis 2008. Plus exactement, la conférence invite à répondre aux questions suivantes : Dans quel contexte la ville de Londres accueille-t-elle les Jeux Olympiques d'été ? Comment les acteurs les organisent-ils ? Par ailleurs, cette organisation internationale soulève des enjeux pour une ville globale, mais aussi pour l'intégralité d'un quartier. Dans quels buts Londres transforme et reterritorialise-t-elle ce quartier de Stratford ?

1/ Gouverner Londres

Afin de comprendre les dynamiques actuelles de la métropole londonienne, Manuel Appert présente le contexte métropolitain sur lequel la ville s'est développée. Londres est né et s'est reproduite plus par accident que par une réelle planification. En effet, Londres a connu un réel développement urbain au cours du XIXe siècle, où sa population est passée de 1 million d'habitants en 1801 à presque 6.6 millions à la fin du siècle, en 1901. Le transport ferroviaire a été le facteur dominant dans cette extension spatiale. A la différence de la capitale française, Paris, où la densité de population de population est très forte au sein de l'aire urbaine, Londres reste une capitale avec une densité modeste. En se positionnant comme un des places fortes financières à partir du XIXe siècle, Londres est polarisée par deux pôles : le quartier de la City et celui de Westminster. Comme tous les processus de métropolisation, le centre londonien a absorbé des villes et des villages des alentours de la capitale, ce qui a créé un espace polycentrique, avec plusieurs pôles correspondant à ces villes englobées. L'organisation de la vie quotidienne est donc multipolaire. Jusqu'au début du XXe siècle, la croissance urbaine et les choix urbanistiques de Londres sont donc plutôt spontanés.

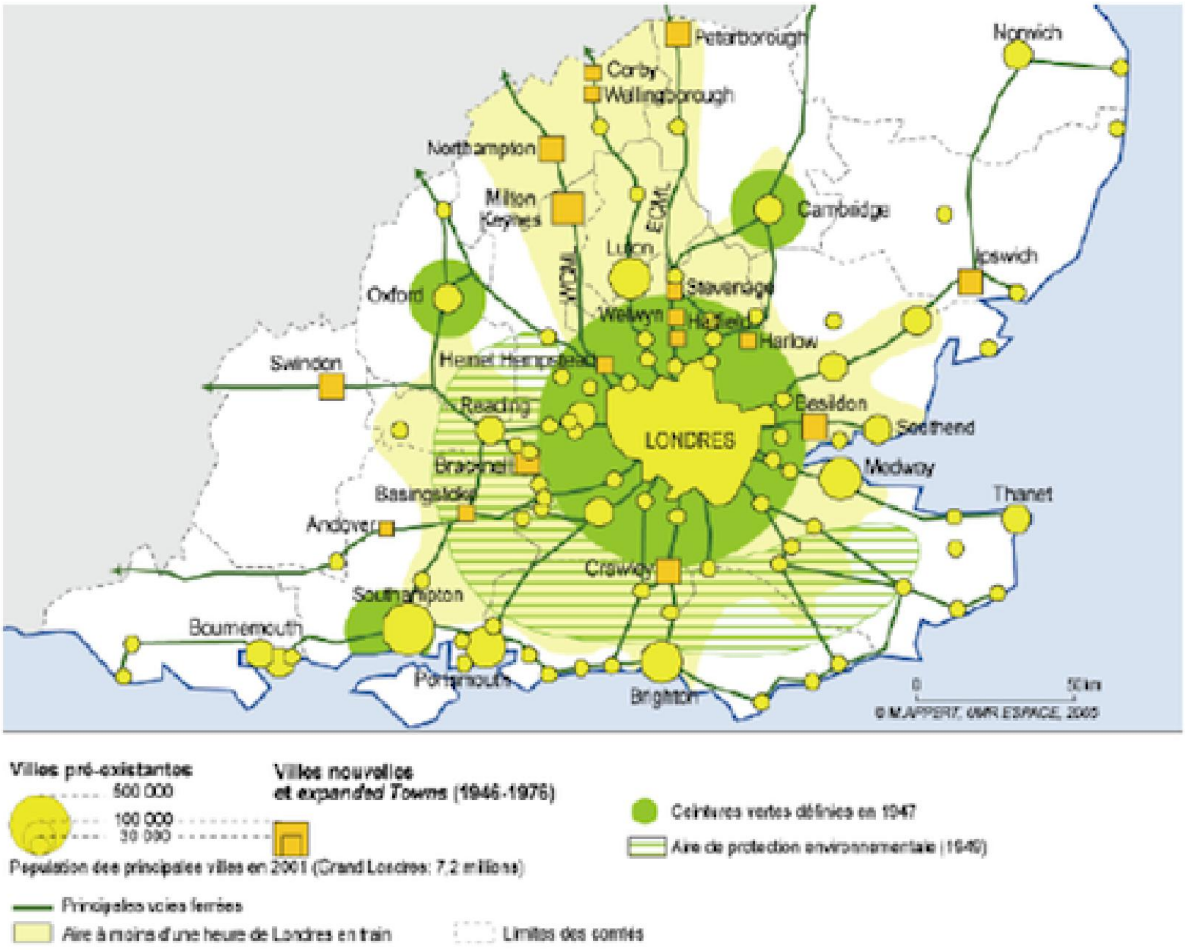


© Manuel Appert, pour *Géo'rizon*.

En conséquence, Londres s'est constituée par les forces du marché et par l'extension spatiale des transports. Mais cette extension spontanée, qui semble interminable, conduit à une prise de conscience qu'il faut stopper cette croissance métropolitaine. Les pouvoirs publics mettent en place le Plan *Abercrombie*, en 1944, afin de limiter le développement dans un rayon de 30 km autour de la ville. Cet aménagement est de type *containment*, avec la création d'une ceinture verte en lisière de l'aire urbaine, mais avec aussi la création de villes nouvelles en périphérie de la métropole. Ce plan d'aménagement va conditionner l'actuelle structure urbaine de Londres. Cette première mesure d'aménagement illustre des enjeux de densification des villes, et de limitation de l'extension urbaine. A titre d'exemple, le Sud Est britannique a une densité inférieure à 500 habitants/km^2. A partir de XXe siècle, s'élabore une structuration de la région urbaine par des politiques d'aménagement. Conjointement s'effectue un dépeuplement très rapide de la métropole londonienne, alors que les cantons limitrophes gagnent en population. Il s'agit d'un processus de **déversement** du centre vers la périphérie, qui se manifeste entre les années 1960 et 1980 et qui va créer des nuisances, notamment en matière de transport. Les pouvoirs publics imaginent des politiques de restructuration urbaine, bien avant la création du *Greater London* (Grand Londres).

Un des problèmes pour les pouvoirs publics sont les **limites** mal définies de cette région métropolitaine. Cette illisibilité de l'espace londonien rend difficilement quantifiable et identifiable le Grand Londres. Alors qu'en France, les géographes et aménageurs du territoire créent le concept d'aire urbaine, on ne retrouve pas cette définition urbaine outre-Manche. En ce qui concerne l'espace métropolisé londonien, il correspond au Grand Sud-Est du Royaume Uni, avec un rayon de 100 km autour de la ville de Londres. Cet espace identifié est polarisé par le *Grand Londres*, qui lui-même est un espace multipolarisé. En effet, le Grand Londres a

un centre : la ville de Londres, et plusieurs pôles plutôt secondaires, qui correspondent à des grandes villes autour de Londres. A titre d'exemple, Birmingham serait une de ces deux grandes villes autour de la capitale britannique. L'aire métropolitaine décrite ci-dessus compte 22 à 23 millions d'habitants pour 45 000 km^2. Plusieurs lieux sont l'incarnation de la diversité de l'espace métropolitain. La première illustration est au sein de Londres : la *City*, le lieu le plus dense, avec 150 000 emplois au km^2. La deuxième incarnation du *Grand Londres* est la ceinture verte, mise en place en 1944 par le Plan *Abercrombie*, avec ces espaces récréatifs mais avant tout agricoles. L'Essex est le théâtre de ces espaces en difficulté économique au sein de la métropole londonienne. Enfin, comme dernière incarnation, le Surrey illustre ces « *marées périurbaines* », avec son autoroute M3, avec ses fortes contestations relevant du **NIMBY**.



© Manuel Appert, pour *Géo'rizon*.

Après cette brève présentation du modèle spatial londonien, l'intégration des limites soulève le problème de la gestion de la région urbaine londonienne. Le mode de gestion politique est complexe. Le *London City Council*, que l'on peut qualifier de « municipalité », est créé en 1889. Cette autorité londonienne ne couvrait pas toute la zone urbanisée de Londres. Le *Grand Londres* est officiellement créé en 1963, avec le *London Government Act*. Il intègre le *London City Council* et des comtés périphériques, appelés *Outer London*. Par ailleurs, entre 1970 et 2000, un effort de solidarisation politique prend forme avec la formation d'un forum nommé le SERPLAN. Ce forum réunit *London City Council* (la municipalité londonienne) et les comtés périphériques. Au cours du gouvernement de Margaret Thatcher, cette unité est

dissoute en 1986. Cependant, cette institution est reformée en 1994, et le *Grand Londres* devient une région administrative en 2000, mais géré indépendamment des périphéries qui disposent d'une gouvernance propre.

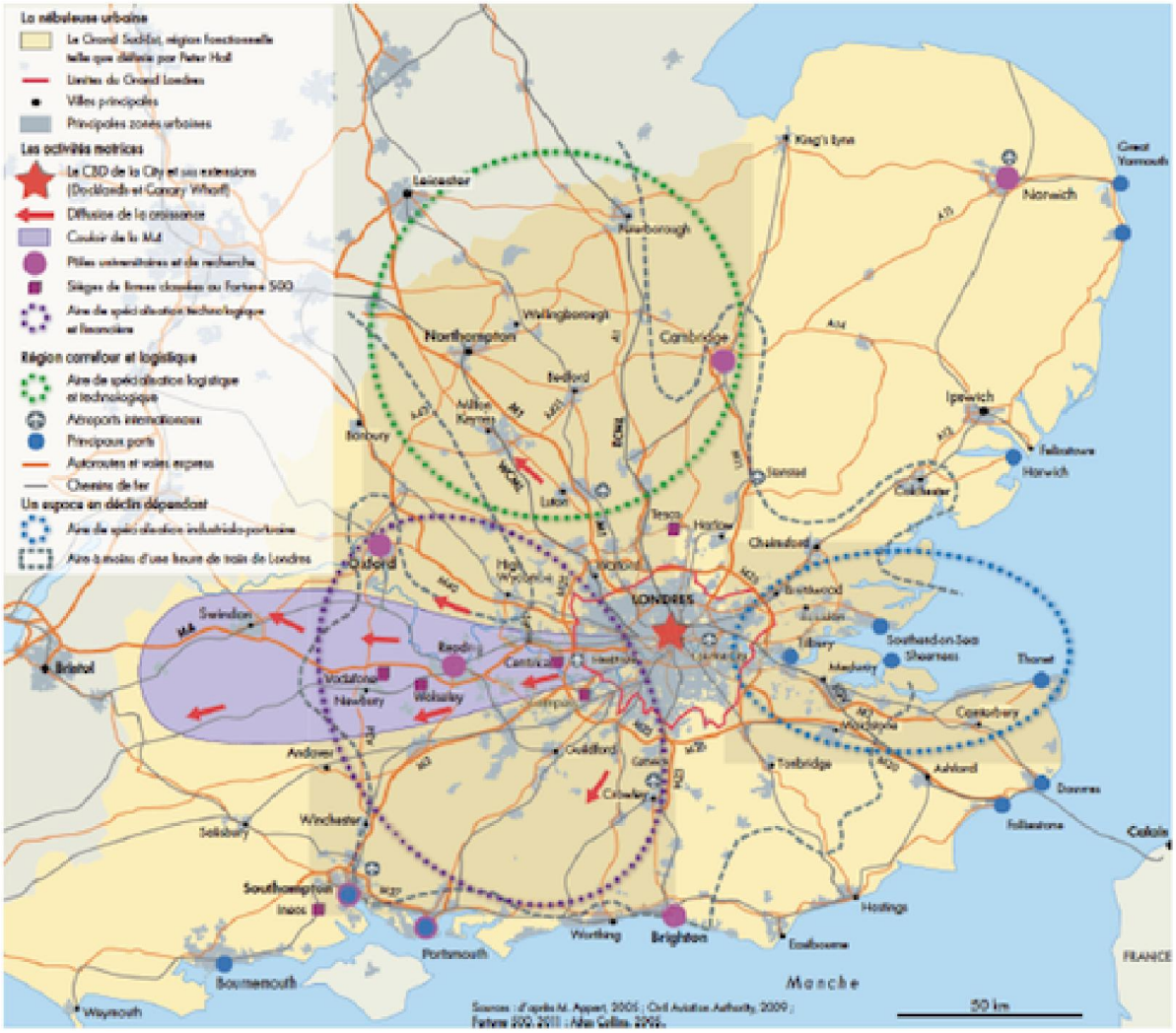
Concernant la gouvernance, dans le mode de gestion de Londres, les acteurs privés occupent un poids considérable. Les régions administratives, comme le *Grand Londres*, disposent de Directives d'aménagement. A l'échelle du *Grand Londres*, une municipalité dispose de pouvoirs forts d'un point de vue de l'aménagement stratégique. Le *London Plan* publié en 2004, et modifié en 2011, s'impose aux municipalités dans le *Grand Londres*. Cependant, les *boroughs* (*arrondissements*) et la *City* ont souvent un urbanisme provenant d'acteurs privés, qui dispose du permis de construire. Du fait d'un mode de gestion des budgets ultra-centralisé, les municipalités ont donc des fonds propres insuffisants pour aménager leurs espaces. Toutefois, elles font appel de plus en plus au secteur privé, avec des *Planning Games* afin de financer des aménités, des services locaux. Les *boroughs* sont donc de plus en plus dépendants de ces acteurs privés. La gouvernance est illustrée par le *City Hall*, réalisé en 2003, au moment où le *Grand Londres* a été rétabli. De manière iconique, il a été réalisé par un promoteur privé, qui a aménagé aussi le *More London*. Ils sont l'illustration de ce poids croissant des promoteurs privés dans l'aménagement du territoire. Le *London Plan*, outil d'aménagement du *Grand Londres*, a été constitué autour de grands thèmes relevant du « développement durable » :
- la construction de nombreux logements, sous la forme d'une densification, et au rythme de 30 000 par an, dont la moitié sera des logements sociaux (un objectif à négocier avec les promoteurs).
- la fourniture de surfaces de bureaux et d'hôtels pour assurer le rôle de ville mondiale, surtout autour des nœuds des réseaux de transports collectifs.
- le gel de la construction de routes, afin de développer les réseaux de transport en commun.
- la protection des espace par une *Green Belt* (*ceinture verte*), afin d'améliorer les conditions de vie de la métropole. Dans un objectif de densification, plusieurs types de sites ont été identifiés : des zones de grandes réserves foncières accessibles en transport en commun, accompagnées d'un renforcement des bourgs englobés au fil des années.

2/ Les dynamiques métropolitaines du Grand Londres

Le centre urbain du Grand Londres est destiné aux fonctions économiques avec une domination des emplois métropolitains à forte valeur ajoutée, alors que le reste du *Grand Londres*, l'*Outer London*, est plus diversifié en terme d'emplois. La *City* de Londres est le quartier le plus stratégique, accueillant des activités financières depuis le XIXe siècle, qui contribuent au classement de Londres au 2e rang des places financières dans le monde. Le quartier des *Docklands* accueille aussi des activités financières. Le développement de ces activités au sein de Londres n'est pas un fait métropolitain : elles se développement par inertie, par effet de proximité et par les politiques économiques nationales. Par ailleurs, on peut imaginer que ces quartiers ont souffert de la crise. Cependant, la finance représente 10 % du produit urbain brut, avec de l'économie créative, qui a donc plutôt bien supporté la crise.

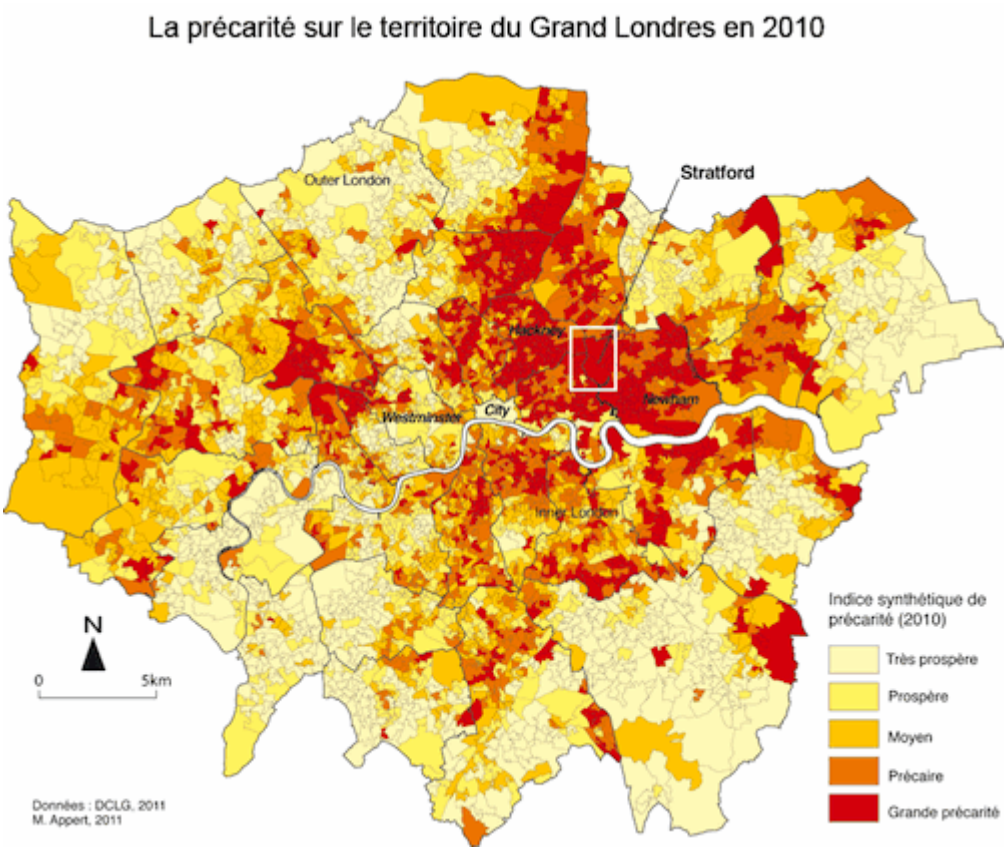
Cette partie centrale de l'agglomération s'est adaptée au centre ville. Le centre ville de Londres est devenu un marché immobilier où les acteurs sont internationaux (à plus de 50 %). *Canary Warf* est une des formes emblématiques de commerce international. Ce poids important dans la finance donne une caractéristique stratégique à ce lieu, et le risque terroriste

est omniprésent dans les représentations mentales. Cet îlot de l'Archipel Mégalopolitain Mondial a donc des limites nettes, notamment marquées par les infrastructures de transports où des barrières ont été mises en place au Nord et au Sud. Ce sont des quartiers surveillés pour les véhicules. Le quartier, très minéral, est à la fois haussmannien par ces grandes avenues, et américain par ses aspects morphologiques. A l'échelle de la *City*, le quartier s'est adapté à la transformation de son économie, avec des ruptures d'échelles avec les masses de *Grandscrapers* plutôt imposants, et les *Skyscrapers* très verticaux. La *City* est un élément moteur qui solidarise l'espace du Sud-Est britannique. Par ailleurs, c'est un marqueur des **sélections d'activités** dans un espace. En effet, d'autres espaces sont « spécialisés » dans des activités. Les activités technologiques et financières se sont déplacées vers l'Ouest, atour de la M3. Au nord, s'étendent plutôt des activités logistiques. Enfin, avec une dynamique de déplacement des activités vers le Nord et l'Ouest, l'Estuaire de la Tamise à l'Est, est un espace en déclin. Plutôt spécialisé dans l'industrie, avec des industries automobiles ou des ports, il est en grande difficulté. Cependant, des activités typiquement installées à Londres le sont dans des pôles secondaires du *Grand Londres*, selon un phénomène de **déconcentration** des activités. A titre d'exemple, Reading, une ville à 60 km, à l'Est de Londres, est aujourd'hui le premier marché de bureaux de province.



© Manuel Appert, pour *Géo'rizon*.

Les dynamiques sociales provoquent une **dualisation** de la métropole, avec des déséquilibres très nets. En référence au marché de l'immobilier, le centre ville londonien très cher, s'oppose à un péricentre qui l'est moins. A l'inverse, les périphéries le sont à nouveau. Les cas londonien et parisien sont très différents. En effet, Paris connaît un gradient des prix de l'immobilier du centre vers la périphérie, alors qu'à Londres, ce dernier existe entre le centre et le péricentre, accompagné d'un second gradient inverse du péricentre vers la périphérie. Par ailleurs, toujours via le critère du marché de l'immobilier, cette dualisation est visible ente l'Ouest et l'Est londoniens. Ce processus est aussi illustré par l'indice synthétique de précarité (comprenant le taux de chômage, le revenu, l'accès aux aménités), confortant une polarisation très nette du centre et du Sud-Ouest de Londres. La précarité se concentre dans le péricentre Nord et le péricentre Est. Par ailleurs, ce gradient inverse entre péricentre et périphérie, puisque les banlieues les plus extrêmes sont aussi prospères, est également présent. Corrélé avec les conditions de vie, apparaissent en filigrane des lieux de manifestations lors des émeutes de Londres (août 2011). Ces émeutes ont eu lieu dans des quartiers prospères, en lisière des quartiers difficiles.



© Manuel Appert, pour *Géo'rizon*.

3/ Les Jeux Olympiques, un alibi de reterritorialisation ?

Les JO de Londres s'inscrivent donc dans une métropole duale et polarisée. Le site olympique de Londres 2012 est en majorité dans le quartier de Stratford, à l'Est de la City. Quasiment terminé, le site olympique change complètement la morphologie du centre-ville historique de Stratford : il deviendra un quartier résidentiel, commercial et universitaire à l'horizon 2020.

Une question se pose : Comment interpréter ces aménagements et ces réalisations ? L'évènement est un **alibi** pour un **renouvellement urbain**. En effet, Stratford fait l'objet d'une politique d'aménagement, non pas à l'échelle de cette commune affichée comme en déclin, mais à l'échelle de l'espace métropolitain londonien. L'installation des infrastructures olympiques est une opportunité de développer à Stratford un territoire plus compétitif dans un contexte de métropolisation et de mondialisation. Stratford est situé dans le péricentre Est de Londres, ce qui lui confère une bonne accessibilité depuis le centre. Le site olympique sera donc relié par plusieurs lignes de métro, et par la LGV inaugurée dans les années 2000. Le foncier est très abondant, car les espaces ferroviaires ont été abandonnées. De plus, avec le plan d'aménagement et de reconversion dans l'estuaire de la Tamise, avec un pôle de croissance pour *Thames Gateway*, Stratford intègre pleinement son rôle dans cette reconversion, puisqu'il est l'un des *boroughs* de ce programme. Pour aménager ce site, il a été décidé de supprimer les prérogatives des localités. Alors que les acteurs premiers sont les *boroughs*, ce sont le *Grand Londres* et l'Etat qui deviennent les acteurs de cette restructuration urbaine, traduisant une **recentralisation** des pouvoirs afin d'accueillir cet événement international. C'est une façon de décentraliser et d'organiser sans avoir affaire à la démocratie locale.

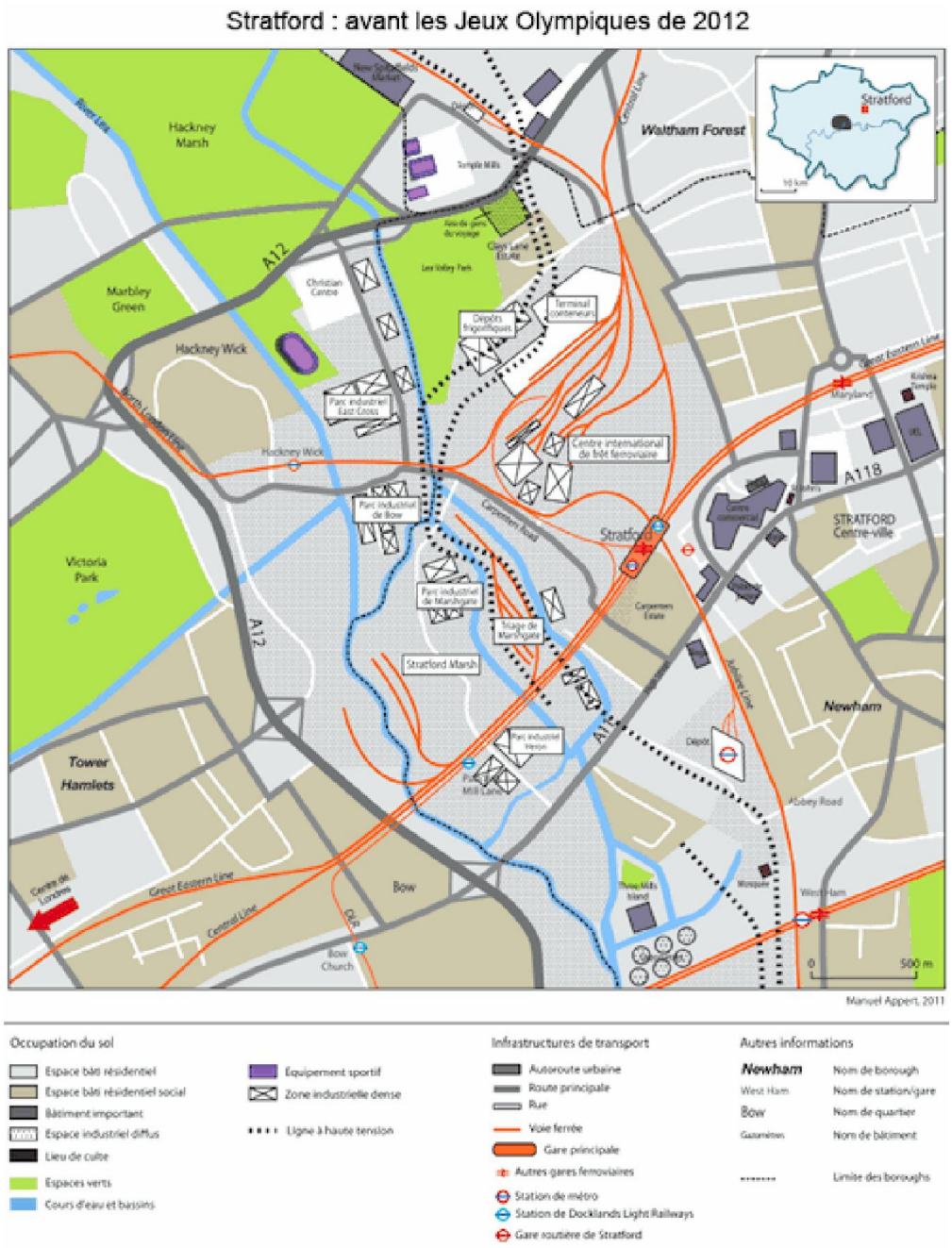
Pourquoi avoir choisi Stratford ? C'est le lieu d'une opportunité foncière, mais aussi le choix d'un rééquilibrage social. Malgré une croissance démographique, Stratford reste un espace avec des friches industrielles et ferroviaires, des problèmes sociaux comme la précarité, un taux de chômage élevé et un taux d'activité faible. Cependant, les politiques publiques affichent un Stratford imaginaire. Ce Stratford serait devenu un « *no man's land* », avec toutes ses friches. Certaines photographies anglaises présentent un Stratford qui n'existe pas vraiment. Cette ville devient l'emblème de ces *East lands* en déclin. Avec les Jeux Olympiques, les grands ensembles des années 1970 laissent place à des grands boulevards et à des tours de logement. C'est l'illustration de l'objectif de régénération urbaine : d'un fait urbanistique en premier lieu, la régénération urbaine devient un fait politique. En effet, cette politique d'aménagement est l'illustration de l'action conduite par le parti travailliste de Tony Blair.

Le site olympique a été choisi dans un ancien quartier à dominante logistique du Stratford, avec aussi quelques résidences, industries et commerces. Dans cette ville de Stratford, une mixité sociale accompagnait ces activités. Par ailleurs, le centre ville comportait des activités fonctionnelles, avec un palais de justice notamment. Malgré la diversité des activités, le début des travaux est marqué par la médiatisation des oppositions, ou des phénomènes autour de Stratford. En effet, la mise en place des infrastructures olympiques a déplacé 5 000 emplois et exproprié 800 personnes. Le quartier du *Clau's Lane Estate* est l'illustration d'une société soudée, qui a été relogée et éclatée dans le reste de la ville. Un autre fait notable est le déplacement d'une communauté de gens du voyage, sédentarisée et soumise à des impôts. Le fait qu'ils ne soient pas « complètement » propriétaires ne leur a pas permis de recevoir des compensations de déplacement. Le centre terminal international de fret ferroviaire de l'Est de Londres a lui aussi été déplacé, déconcentré plus loin, à l'Est de la capitale.

Manuel Appert invite son auditoire à observer le changement en l'espace de quelques années de la ville de Stratford. Il propose une lecture avant, pendant, après.

1/ Avant, Stratford était un lieu résidentiel, logistique, commercial et administratif, avec des lignes de métro et des lignes de chemin de fer qui reliaient cette petite ville au centre de Londres, sillonnée par plusieurs lignes à haute tension. Dans le centre ville administratif, il

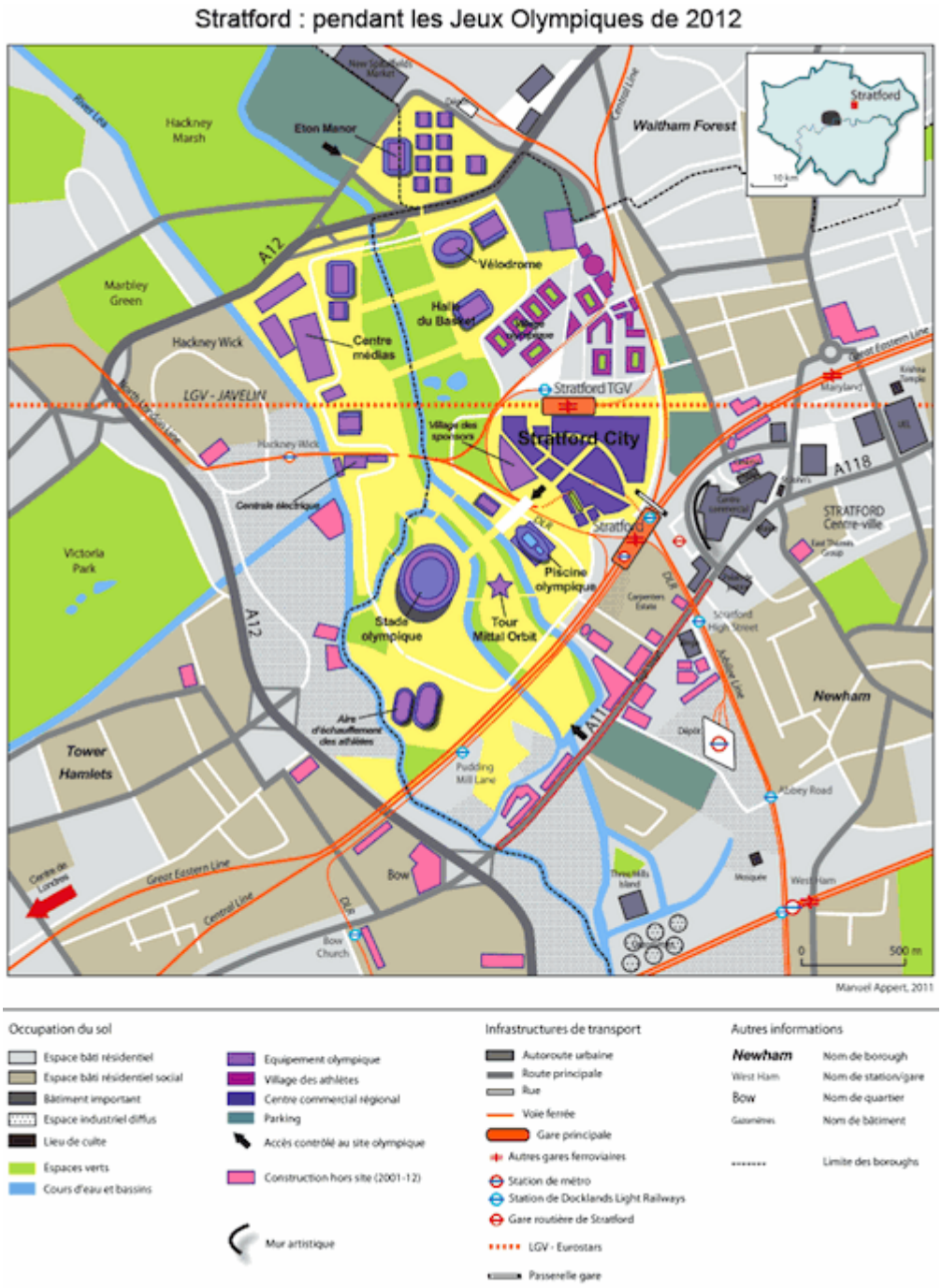
demeure une grande rue avec un palais de justice. On avait aussi un centre commercial local à côté d'un giratoire.



© Manuel Appert, pour *Géo'rizon*.

2/ Lorsque que Londres est choisie en 2005 pour accueillir les Jeux Olympiques d'été de 2012, Stratford devient le futur lieu d'une majorité des épreuves olympiques, ainsi que le lieu de la cérémonie d'ouverture et de fermeture de ces Jeux Olympiques. Au centre de cet ancien espace ferroviaire, un parc est construit. Stratford accueille le plus grand centre commercial de la région londonienne juste avant 2012. Construit autour d'un promoteur, il est connecté à la gare à grande vitesse, rénovée et située sur la *High Line 1*, qui relie Stratford à Londres Saint Pancras. Après l'annonce des Jeux, les promoteurs développent des projets multiples autour de Stratford. Alors que Londres s'était développée plus par accident que par réflexion,

le Plan Masse est élaboré en 2011, afin d'éviter une incohésion des aménagements à Stratford. De nombreuses tours de logement, sur le modèle des *skyscrapers* se sont mises en place. Avec ces nouveaux aménagements, un véritable décalage se creuse entre le centre historique et le nouveau centre olympique de Stratford. D'ailleurs, un mur métallique matérialise la rupture entre l'ancienne centralité et la nouvelle centralité. Sur le site de Stratford, les aménagements ont coûté plus de 10,7 milliards d'euros. Alors que ces Jeux Olympiques « durables » souhaitaient inviter les jeunes créateurs britanniques pour les nouvelles constructions, le choix s'est plutôt porté sur des « *starchitectes* ». Compte tenu des risques terroristes et du manque de temps, les autorités britanniques ont justifié le choix de choisir ces grands cabinets d'architecte de renommée internationale. Par ailleurs, ce sont de grands constructeurs internationaux, comme *Bouygues* ou *Vinci*, qui se sont chargés de développer le projet. Mais les Jeux Olympiques de Londres sont marqués par une difficulté majeure : l'austérité des budgets. Ces « jeux de l'austérité » sont illustrés par la piscine olympique. Les aménageurs du Royaume-Uni ont préféré payer un grand nom architectural plutôt qu'une grande infrastructure, ce qui réduit la capacité des sites olympiques. Afin de dépasser cette austérité et ne pas trop solliciter les comptes publics dans la construction des aménagements, le nouveau maire, élu en 2008, a proposé un concours pour un édifice à fonction économique. Le concours permet de trouver un architecte, mais surtout un financeur, qui est souvent une grande entreprise internationale. Cet édifice est la tour *Arcelor Mittal Orbit*, financé par *Arcelor Mittal*, et dessiné par Anish Kapoor, un de ces « *starchitectes* ». Cette tour illustre l'envergure des jeux, mais aussi ces mesures d'austérité.

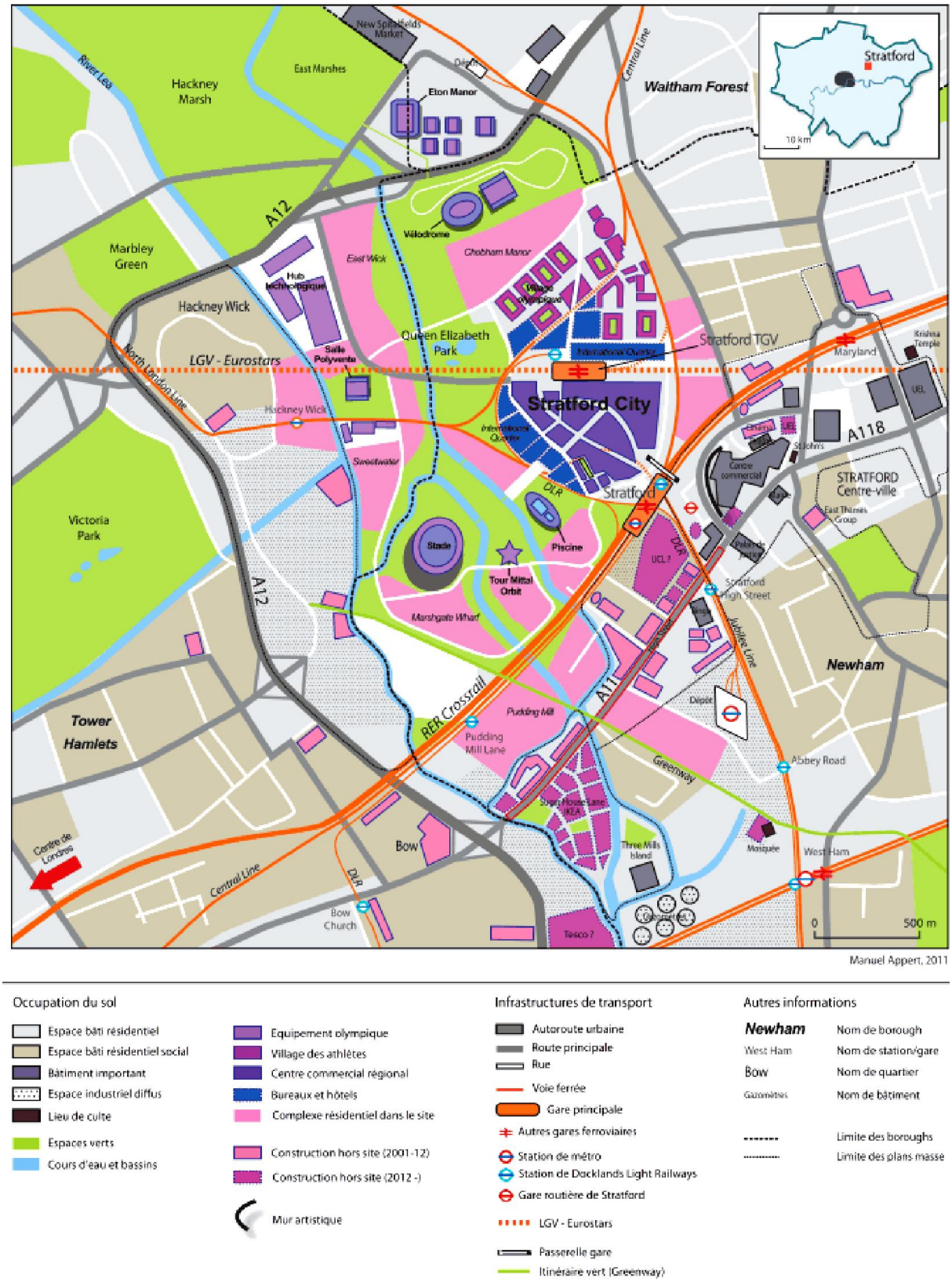


© Manuel Appert, pour *Géo'rizon*.

3/ Après, que va devenir le site olympique ? C'est cet après qui a différencié Paris à Londres dans la course aux Jeux Olympiques d'été 2012 en 2005. En effet, Stratford doit devenir un quartier de bureaux, afin d'attirer les entreprises européennes, mais doit proposer des nouveaux quartiers résidentiels (de haut standing notamment). Certaines infrastructures olympiques seront déconstruites, à l'image des gradins de la piscine olympique. En outre, une partie du site olympique doit devenir un quartier universitaire. Alors que l'accès au centre ville sera restreint pendant les Jeux Olympiques, l'accès sera plus perméable par la suite, avec des nouveaux itinéraires permis par des nouvelles portes. A titre d'exemple, la gare à grande vitesse ouvrira plusieurs nouvelles portes afin d'accéder plus facilement au centre ville. Alors que la gare de Stratford est l'objet le plus structurant pendant les Jeux Olympiques, l'après

sera marqué par un nouveau centre métropolitain. En effet, des projets de restructuration du bâti dans l'ancien centre de Stratford, comme des nouvelles tours en décalage avec l'ancienne centralité. Alors que le Grand Londres souhaitait une mixité sociale dans ses nouveaux logements à hauteur de 50 % de logements sociaux, 75 % des nouveaux habitats sont à louer ou à vendre sur le site olympique, et cela représente 82 % autour du site, ce qui est loin des objectifs fixés. A court terme s'instaure une véritable **ghettoïsation** de Stratford, avec une transformation de son image pour attirer les nouveaux promoteurs européens.

Stratford : après les Jeux Olympiques de 2012



Manuel Appert, 2011

Occupation du sol

- Espace bâti résidentiel
- Espace bâti résidentiel social
- Bâtiment important
- Espace industriel diffus
- Lieu de culte
- Espaces verts
- Cours d'eau et bassins
- Equipement olympique
- Village des athlètes
- Centre commercial régional
- Bureaux et hôtels
- Complexe résidentiel dans le site
- Construction hors site (2001-12)
- Construction hors site (2012 -)
- Mur artistique

Infrastructures de transport

- Autoroute urbaine
- Route principale
- Rue
- Voie ferrée
- Gare principale
- Autres gares ferroviaires
- Station de métro
- Station de Docklands Light Railways
- Gare routière de Stratford
- LGV - Eurostars
- Passerelle gare
- Itinéraire vert (Greenway)

Autres informations

- *Newham* — Nom de borough
- West Ham — Nom de station/gare
- Bow — Nom de quartier
- Gazomètres — Nom de bâtiment
- Limite des boroughs
- Limite des plans masse

© Manuel Appert, pour *Géo'rizon*.

4/ Quelques perspectives

Manuel Appert présente quelques perspectives de la ville globale britannique. Tout d'abord, il convoque son auditoire sur la manifestation de la crise dans la capitale londonienne. D'une part, l'économie londonienne a été plus résiliente que l'économie de l'Etat. La finance n'est pas si présente dans le Produit Brut Urbain de Londres. En effet, 30 000 emplois ont été supprimés dans la finance, mais les services aux entreprises se sont montrés très résilients. La dualisation (*North South Divide*) s'accélère avec la crise.

Entre l'Est et l'Ouest, la dualisation de l'espace est encore plus prononcée. Le chômage a davantage augmenté à l'Est qu'à l'Ouest, dans le péricentre et dans la périphérie londonienne. Existe-t-il un accroissement du **risque social** ? Alors que certains Britanniques avaient un loyer largement couvert par cette aide, l'Etat a décidé de plafonner cette aide à 2 000 £. Des milliers de personnes sont contraints de changer de logement, ce qui va accroître la ségrégation.

D'un point de vue de la municipalité, les budgets des arrondissements (*boroughs*) sont amputés par le gouvernement actuel, par une dégradation des services municipaux. Alors que les districts travaillistes ont leur budget fortement amputé, et les districts conservateurs vont être stabilisés. Cette réduction des budgets, et donc des services municipaux, crée des désordres pour les populations locales. Les projets d'aménagement, financé par les promoteurs (cf. 1.) pourront voir dans les prochains mois un « NIMBYsme » de plus en plus accru.

Alors que l'Est était déjà touché par un déséquilibre par rapport à d'autres espaces londoniens, la crise accentue cette dissymétrie. La tentative de réponse par les grands aménagements pour créer une cohésion au sein de la métropole londonienne est restée vaine, les investissements pour le port conteneur ou la gare TGV sont gelés, ce qui éloigne les investisseurs. La construction du nouvel aéroport (Heathrow, Gatwick ou Luton étant insuffisants) prévu dans l'estuaire de la Tamise pourrait redynamiser ce quartier Est de Londres. Par ailleurs, la City et le péricentre voient les projets de tours se multiplier. En 2012, 240 projets de tours sont en cours à Londres. Une majorité de ces dernières sont comprises entre 50 et 100 mètres de hauteur, mais plusieurs dépassent 150 mètres. Pour les acteurs publics, ces tours sont la réponse au développement durable et à la volonté de densification. Cela répond au discours de durabilité proposé par la mairie londonienne. Ces tours fournissent à la fois bureaux et logements. Cependant, ces logements sont moyens ou de standing, et ne répondent pas à cette volonté de mixité sociale. La silhouette de Londres répond désormais plus à son caractère de ville globale qu'à sa morphologie du XVIIIe siècle.

Compte-rendu par Julien Besson
(Master 1 STADE Géographie, Université de Savoie),
relu et amendé par Lionel Laslaz et Manuel Appert.

Métropoles d'Europe :
Les autres interventions de la 12ème journée *Géo'rizon* © et la bibliographie proposée par Lionel Laslaz sur le site des journées.

Les précédentes éditions de *Géo'rizon* :

- « Diaspora(s) », dont le texte « Diaspora et espace mobile : le cas indien » (Eric Leclerc) publié sur le site des *Cafés géographiques*.
- « Afrique de l'Est », dont tous les textes en été publiés en partenariat avec les *Cafés géographiques* :
  - François Bart : « De Zanzibar au Kilimandjaro. Une traversée du littoral swahili aux hautes terres de Tanzanie »
  - Alice Franck : « Les paradoxes de la capitale soudanaise. Khartoum, miroir des crises et cœur du développement du pays »
  - Christian Bouquet : « Djibouti, un état contre nature ? »
  - Alain Gascon : « Ethiopie : la jeunesse d'un vieil empire »
- « Régionalismes et séparatismes en Europe »
- « A boire ! Les boissons dans le Monde »
- « L'Asie orientale (Chine, Japon, Corée) »
- « Canaux et barrages »
- « Géographie et arts »
- « L'île »
- « Les Balkans »
- « La Rue »
- « L'Amérique latine »

Pour aller plus loin sur Londres et le Royaume-Uni avec les *Cafés géographiques* :

- Claude Moindrot et Emmanuel Vire, « Quoi de neuf à Londres ? », *Des cafés*, compte-rendu du café géographique du 13 juin 2000, par Marc Lohez.
- Pauline Schapper, Maylis Vauterin et Christine Chivallon, « Comment les Britanniques voient le monde ? Les cafés géo célèbrent le centenaire de l'Entente cordiale », *Des cafés*, compte-rendu du café géographique du 30 novembre 2004, par Delphine Papin et Olivier Milhaud.
- Marc Lohez, « Bath : retour aux eaux », *Education*, 22 décembre 2004.
- Delphine Papin, « *La Grande-Bretagne et l'Europe, le grand malentendu* (Pauline Schnapper) », *Des livres*, 24 février 2005.
- Gilles Fumey, « *Le Royaume-Uni ou l'exception britannique* (Claude Chaline et Delphine Papin) », *Des livres*, 25 avril 2005.
- Olivier Milhaud, « Trop fort, les Anglais ! », *Brèves de comptoir*, 1er mai 2005.
- Béatrice Giblin et Romain Garbaye, « Quand les quartiers s'enflamment… Regards géopolitiques sur la France et le Royaume-Uni », *Des cafés*, compte-rendu du café géopolitique du 1er décembre 2005, par Flavie Holzinger.
- Yann Calbérac, « *Le Royaume-Uni* (Claude Mangin) », *Des livres*, 5 novembre 2006.
- Manuel Appert, « Londres 2012 : 100 mètres ou course de fond ? », *Des cafés*, compte-rendu du café géographique du 18 avril 2007, par Camille Hochedez.
- Marc Lohez, « Mutations et inerties spatiales dans le TRoyaume-Uni d'aujourd'hui (sous la direction de Manuel Appert et de John Tuppen) », *Des livres*, 25 février 2009.
- Delphine Papin et Pauline Saurei, « Week-end à Londres : la renaissance urbaine et ses limites », *Des voyages*, compte-rendu du voyage des Cafés géographiques des 19 et 20 septembre 2009, par Michel Giraud.

Pour aller plus loin sur les jeux olympiques avec les *Cafés géographiques* :

- Olivier Deslondes, « Athènes, le 'néfos' et les Jeux Olympiques », *Des cafés*, compte-rendu du café géo du 10 mai 2004, par Yann Calbérac.
- Yann Calbérac, « *L'Olympisme, bilan et enjeux géopolitiques* (Jean-Pierre Augustin et Pascal Gillon) », *Des livres*, 30 octobre 2004.

- Jean-Pierre Augustin et Marcel Bouchoule, « L'olympisme, jeux géopolitiques ? », *Des cafés*, compte-rendu du café géographique du 14 mars 2006, par Nicolas Boivin.
- Manuel Appert, « Londres 2012 : 100 mètres ou course de fond ? », *Des cafés*, compte-rendu du café géographique du 18 avril 2007, par Camille Hochedez.
- Jean-Pierre Augustin, « Vancouver 2010 : Les Jeux olympiques du développement durable », *Vox geographi*, 17 janvier 2010.
- Cyril Froidure, « Postérité olympique », *Brèves de comptoir*, 17 juillet 2012.

Pour aller plus loin sur la géographie londonienne : sélection de ressources biblio/sitographiques :

- Béatrice Giblin, Delphine Papin et Philippe Subra, 2001, « Paris/Londres : enjeux géopolitiques de villes capitales », *Hérodote*, n°101, n°2001/2, pp. 26-56.
- Manuel Appert, 2004, « Métropolisation, mobilités quotidiennes et forme urbaine : le cas de Londres », *Géocarrefour*, vol. 79, n°2004/2, pp. 109-118.
- Manuel Appert, 2005, « L'art du grand écart : maîtriser la mobilité dans la région métropolitaine de Londres », *Mappemonde*, n°78, n°2005/2.
- Delphine Papin, 2005, « Londres à la lumière d'un géographe libertaire », *Hérodote*, n°117, n°2005/2, pp. 77-84.
- Manuel Appert, 2005, *Coordination des transports et de l'occupation de l'espace pour réduire la dépendance automobile dans la région métropolitaine de Londres*, thèse de doctorat en géographie, Université Montpellier III, 723 p.
- Delphine Papin, 2006, « Les attentats de Londres, révélateur du malaise de la nation britannique », *Hérodote*, n°120, n°2006/1, pp. 190-199.
- Charles Ambrosino et Stéphane Sadoux, 2006, « Concilier privatisme et retour de la planification stratégique. L'exemple du projet de requalification de la péninsule de *Greenwich*, Londres », *Géocarrefour*, vol. 81, n°2006/2, pp. 143-150.
- Danny Dorling, 2008, « London and the English Desert. The grain truth in a stereotype », *Géocarrefour*, vol. 83, n°2008/2, dossier « Mutations et inerties spatiales dans le Royaume-Uni d'aujourd'hui », pp. 87-98.
- Manuel Appert, 2008, « Londres : métropole globale », *Géocarrefour*, vol. 83, n°2008/2, dossier « Mutations et inerties spatiales dans le Royaume-Uni d'aujourd'hui », pp. 113-117.
- Perrine Michon, 2008, « Le partenariat public-privé et la régénération urbaine. L'exemple des Docklands », *Géocarrefour*, vol. 83, n°2008/2, dossier « Mutations et inerties spatiales dans le Royaume-Uni d'aujourd'hui », pp. 119-128.
- Lila Lakehal, 2008, « La fermeture municipale de rues publiques à Londres : le cas des Gating Orders à Camden », *Géocarrefour*, vol. 83, n°2008/2, dossier « Mutations et inerties spatiales dans le Royaume-Uni d'aujourd'hui », pp. 129-139.
- Manuel Appert, 2008, « Ville globale versus ville patrimoniale ? Des tensions entre libéralisation de la skyline de Londres et préservation des vues historiques », *Revue Géographique de l'Est*, vol. 48, n°2008/1-2, dossier « Reconversion et patrimoine au Royaume-Uni ».
- Jean-Philippe Hugron, 2008, « Londres : une géographie du renouveau des tours », *Revue Géographique de l'Est*, vol. 48, n°2008/1-2, dossier « Reconversion et patrimoine au Royaume-Uni ».
- Perrine Michon, 2008, « L'opération de régénération des Docklands : entre patrimonialisation et invention d'un nouveau paysage urbain », *Revue Géographique de l'Est*, vol. 48, n°2008/1-2, dossier « Reconversion et patrimoine au Royaume-Uni ».

- Alexis Lebreton et Grégory Mougel, 2008, « La *gentrification* comme articulation entre forme urbaine et globalisation : approche comparative Londres/Berlin », *Espaces & Sociétés*, n°132-133, n°2008/1-2, pp. 57-73.
- Manuel Appert, 2009, « Les mobilités quotidiennes à Londres : aspects, impacts et régulations », *Géoconfluences*, 2 mars 2009.
- Peter Newman et Delphine Papin, 2010, « De King's Cross à St. Pancras, le nouveau quartier de l'Eurostar : géopolitique de trente ans de conflits », *Hérodote*, n°137, n°2010/2, dossier « Géopolitique des îles britanniques », pp. 93-118.
- Manuel Appert et Martine Drozdz, 2010, « Conflits d'aménagements aux marges nord-est de la City de Londres », *Hérodote*, n°137, n°2010/2, dossier « Géopolitique des îles britanniques », pp. 119-134.
- Roseline Théron, 2010, « Le service public de transport à Londres : miroir des évolutions socio-économiques de la capitale », *Observatoire de la société britannique*, n°8, pp. 107-125.
- Ludovic Halbert et Kathy Pain, 2010, « Services globaux, géographies locales : les services aux entreprises dans les métropoles de Londres et paris », *Cybergéo*, rubrique Espace, Société, Territoire, article 510, 19 novembre 2010.
- Manuel Appert, 2011, « Politique du skyline. Shard et le débat sur les tours à Londres », *Métropolitiques*, 12 septembre 2011.
- Dossier « Londres : capitale internationale, multiculturelle et olympique », *Observatoire de la société britannique*, n°11, 2011.
  - Timothy Whitton : « Forewords »
  - Susan Finding : « London 1911: celebrating the imperial »
  - Carine Berbéri : « Londres : une ville plus favorable à l'euro que les autres villes du Royaume-Uni ? »
  - Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé : « Exister ou disparaître dans le jeu économique de la globalisation : un défi pour Londres et Paris »
  - Ian Gordon : « London Capital of Boom and Bust? »
  - Martine Drozdz : « Marges convoitées : lecture paysagère et géographique de l'extension du quartier d'affaires de la *City* à Londres »
  - Manuel Appert : « Les nouvelles tours de Londres comme marqueurs des mutations d'une métropole globale »
  - Timothy Whitton : « Over to you Mr Johnson »
  - Nancy Holman et Andrew Thornley : « The reversal of strategic planning in London: the Boris effect with a focus on sustainability »
  - Nassera Zmihi : « Londres 2012, un obejectif olympien : zéro sans-abri »
  - Jeremy Tranmer : « London: a capital of protest politics »
  - Corinne Nativel : « Mobilisations urbaines et espaces de résistance aux Jeux Olympiques de Londres et de Vancouver »
- Manuel Appert, 2012, « Les JO 2012 à Londres : un grand événement alibi du renouvellement urbain à l'est de la capitale », *Géoconfluences*, 6 janvier 2012.
- Sylvain Kahn et Etienne Goetz, 2012, « Londres 2012 en cartes et diaporama : les JO vitrine de la mondialisation », *Globe/Planète Terre*, blog de France Culture, 27 juin 2012.
- Emission : « Les JO transforment-ils Londres ? », *Planète Terre*, France Culture, avec Delphine Papin et Manuel Appert, animée par Sylvain Kahn, 27 juin 2012.
- Emission : « Londres à l'heure des JO : les défis de la rénovation », *Le Magazine de la rédaction*, France Culture, reportage de Franck Mathevon, avec Manuel Appert et Delphine Papin, 20 juillet 2012.
- Manuel Appert, 2012, « La Tour Orbit à Londres, faire-valoir des Jeux ? », *Métropolitiques*, 12 septembre 2012.

- Manuel Appert, Mark Bailoni et Delphine Papin, 2012, *Atlas de Londres. Une métropole en perpétuelle mutation*, Autrement, collection Atlas/Mégapoles, Paris, 96 p.

Sélection réalisée par Bénédicte Tratnjek, 27 novembre 2012.