



HAL
open science

Vers un Google Ghetto à Dublin ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés

Yannick Courtin

► **To cite this version:**

Yannick Courtin. Vers un Google Ghetto à Dublin ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Architecture, aménagement de l'espace. 2017. dumas-01529842

HAL Id: dumas-01529842

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01529842>

Submitted on 31 May 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

VERS UN GOOGLE GHETTO À DUBLIN ?

Les effets de la régénération des
docklands sur les communautés.

Courtin Yannick

Directrice de mémoire: Marie Paule Halgand



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

REMERCIEMENTS

Ce travail de recherche a été particulièrement enrichissant et intéressant dans la mesure où il a porté sur le pays d'accueil d'une année Erasmus. La première partie de ce mémoire, la phase de recherche, a été particulièrement intense tant par la découverte d'un sujet qui m'échappait mais aussi par les rencontres et discussions menées.

Pour cela, je tiens en premier lieu à remercier les professeurs de la faculté d'architecture de l'University College Dublin. Parmi ces enseignants, je remercie particulièrement Emmett Scanlon, Orla Murphy, Fiona Hughes et Tiago Faria. Ils m'ont permis de comprendre, à des échelles très diverses, les difficultés abordées par la ville de Dublin et m'ont également permis de contacter certains acteurs liés au développement de la ville de Dublin. Par la même occasion, je remercie certains intervenants de l'University College de Dublin, qui ont permis de contribuer de près ou de loin, à la compréhension de la situation de la ville. Je remercie, ainsi, les membres de l'organisation Re-Using Dublin.

Je remercie également les personnes en charge du Sean O'Casey Community Centre qui m'ont accueilli très chaleureusement dans leur établissement et qui m'ont expliqué les activités et les missions suivies mais aussi les objectifs et l'organisation de leur association bénévole. De la même manière, je remercie Betty Ashe, responsable du Saint Andrews Community Centre qui a fait preuve de beaucoup de patience afin de m'expliquer le fonctionnement de son établissement.

Enfin, je remercie les bibliothécaires, notamment Jane Nolan, de la Richview Library.

Enfin, je remercie les bibliothécaires de l'ENSA Nantes ainsi que Marie-Paule Halgand, la directrice d'étude de ce mémoire, pour l'encadrement et l'aide apportée pour les recherches et l'approfondissement du sujet mais aussi la mise en forme physique du mémoire.

SOMMAIRE

SOMMAIRE	P.4
PRÉAMBULE	P.7
INTRODUCTION	P.8
MÉTHODE	P. 10

I - UN QUARTIER À PLUSIEURS VITESSES..... P.14

A. Les docklands : un quartier entre prospérité et déclin..	p. 14
a - La formation de Dublin et de son port au 9 ^{ème} siècle.....	p.17
b - L'expansion du port dans la période de révolution industrielle..	p.23
c - L'apogée d'un port industriel et moderne jusqu'au milieu du 20 ^{ème} siècle.....	p.27
d - Le déclin de l'activité portuaire dès 1950.....	p.35
e - La régénération des docklands à partir de 1986.....	p.41
B. Un projet de régénération rythmé par des contextes..	p.45
a - Les prémices d'un projet pour la Finance en 1986.....	p.47
b - La diversification des objectifs dès 1997.....	p.51
c - Le tournant économique à partir de 2012.....	p.57
C. Des objectifs variés et ambitieux.....	p.63
a - Intensifier la cohésion sociale.....	p.65
b - Développer l'économie à l'échelle du pays.....	p.69
c - Désenclaver des quartiers isolés.....	p.73
d - Prolonger la rivière et la ville à travers les docklands.....	p.81
e - Affirmer une identité culturelle encore peu développée.....	p.87

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION..... P.92

A. Les communautés comme principe moteur.....	p.92
a - Une communauté dans le contexte de Dublin.....	p.95
b - La solidarité comme principe fondateur	p. 101
c - Les community centres, le cœur de la vie en communauté	p. 105
d - Les différents degrés de l'implication dans une communauté selon Gabriel Chanan.....	p.113
e - La communauté dans le processus de régénération.....	p.117

B. Les communautés des docklands en 2016.....	p.121
a - Pearse Street, l'interface entre les docklands et le centre-ville....	p.123
b - Ringsend, le témoin d'une activité ouvrière prospère.....	p.129
c - North Wall, le symbole des tensions passées.....	p.137
d - East Wall, le quartier résidentiel vieillissant.....	p.145
e - Grand Canal Dock, le nouveau dynamisme des docklands....	p.153

C. Un contexte sous tension.....	p.159
a - Des communautés en conflits.....	p.161
b - Une défiance entre les communautés et les autorités.....	p.165

III - VERS UN « GOOGLE GHETTO » ?..... P.168

A. La formation des « Silicon Docks ».....	p.168
a - Implantation de nombreuses firmes internationales.....	p.171
b - Un intérêt limité pour les populations locales.....	p.177
c - Une hausse des prix de l'immobilier.....	p.187

B. Le développement d'un modèle urbain clivant.....	p.193
a - Les gated communities.....	p.195
b - Un modèle privilégié dans les docklands.	p.201

C. Une communauté dynamique mais isolée.....	p.209
a - La « yuppyfication » des docklands	p.211
b - Une nouvelle communauté : « the creativ class ».....	p.219
c - Le monde virtuel comme nouveau quartier.....	p.225

D. L'entreprise au cœur de la vie communautaire.....	p.231
a - L'architecture du travail à l'ère de la « méthode Google ».....	p.233
b - Une nouvelle forme de community center ?.....	p.241
c - La « ville double » ou la « ville dans la ville » ?.....	p.247
d - Vers un ghetto d'entreprises ?.....	p.251

CONCLUSION	P. 256
ETUDE DÉMOGRAPHIQUE	P. 258
GLOSSAIRE	P.262
BIBLIOGRAPHIE/ICONOGRAPHIE	P.264

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

PRÉAMBULE

En échange Erasmus à Dublin de Septembre 2015 à Mai 2016, il a rapidement été question d'étudier cette ville dans le cadre du mémoire de Master afin de mieux appréhender ce nouveau territoire mais également comprendre une approche nouvelle dans les domaines de l'architecture et de l'urbanisme. L'architecture et l'urbanisme à Dublin offrent, en effet, de nombreuses perspectives de recherche.

Le choix de ce sujet d'étude est le résultat de la combinaison de plusieurs faits. Il a été question, dans le cadre de cours dispensés à l'University College Dublin (UCD), de réhabiliter un ancien entrepôt de l'entreprise Guinness sur le Sir Rogerson's Quay mais aussi de comprendre certains phénomènes urbains passés dans la ville tels que plusieurs projets de régénération dans le quartier de Temple Bar, des Liberties ou de O'Connell Street et d'autres phénomènes en cours tels que les sites vacants ou le projet de régénération des docklands. Mais il s'agit également d'un intérêt personnel pour la notion de communauté qui s'est révélée omniprésente à Dublin et qui me questionnait puisqu' éloignée et assez peu utilisée dans le modèle français.

Enfin, l'étude des sièges sociaux tels que Google ou Facebook m'a semblé être un cas très singulier, très ancré dans la ville de Dublin et fait, ainsi, de cet exemple de régénération un cas singulier et relativement atypique. De plus, ce sujet est entré en résonance, à plusieurs reprises, avec des sujets d'actualités qui ont permis de rendre les recherches plus actives et plus intéressantes.

Ce travail a donc été très enrichissant tant pour l'apprentissage d'une méthode de recherche que sur le plan personnel et la compréhension d'une ville qui m'a accueilli pendant un an.

INTRODUCTION

Dublin est une ville marquée par plusieurs années de crise économique et par un déclin de son activité portuaire depuis les années 1960. Les docklands, tout comme le quartier de Temple Bar ou de O'Connell Street, ont fait l'objet de différents programmes de régénération urbaine afin de redynamiser leurs activités et apaiser les tensions vives entre certaines communautés. Le terme docklands est issu des docklands de Londres dont Dublin s'est inspiré pour son projet. Il s'agit ainsi d'un territoire anciennement occupé par l'activité du port et constitué de quais et infrastructures liées à celui-ci.

Toutefois, alors que, sur le plan économique et financier, l'opération des docklands est un succès, on peut noter un net bouleversement dans le rapport entre les habitants et la notion même de communauté. En effet, avec l'implantation de grandes firmes internationales et l'arrivée de milliers de jeunes employés venant du monde entier, les communautés des docklands, bien que devenues plus stables que dans les années 1980, ont tendance à faire apparaître de nouvelles tensions et un phénomène de ségrégation est en cours. En effet, à la suite d'un arpentage des rues des docklands, il est apparu que de nombreux ensembles d'habitations se sont développés suivant le modèle des gated communities. De plus, un phénomène de gentrification est à l'œuvre et voit s'imposer une nouvelle population jeune, issue de l'industrie des nouvelles technologies, au cœur du quartier de Grand Canal Docks.

Ainsi, à travers les premières observations, on se pose la question de savoir si les grandes entreprises implantées n'ont pas favorisé la création d'un véritable « Google Ghetto »¹, terme employé par plusieurs journalistes du journal Irishtimes pour définir les docklands.

1. A home from home in the Google ghetto [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/business/commercial-property/a-home-from-home-in-the-google-ghetto-1.612376>

Cette recherche aborde principalement les phénomènes sociaux en cours dans une partie de la société de Dublin. L'aspect économique et financier sera abordé brièvement mais son intérêt vis-à-vis de la notion de communauté reste limité d'autant plus que certains ouvrages tels que *Silicon Docks*² de Pamela Newenham détaillent déjà cette question.

C'est pourquoi ce mémoire tend à étudier l'importance de la notion de communauté dans l'ensemble des docklands ainsi que les phénomènes sociaux et urbains en cours qui tendent à faire apparaître une nouvelle forme de vie en société. Pour cela il s'agira dans un premier temps de comprendre le contexte, l'histoire et l'évolution de ce morceau de ville et de comprendre les différents programmes de régénération qui se sont succédés. Puis il s'agira de faire un état des lieux des communautés existantes et de comprendre ce qu'est, véritablement, une communauté dans une ville marqué par le modèle anglo-saxon. Puis, il sera question de se concentrer sur l'impact de l'implantation de firmes internationales et de l'évolution de la politique menée pour la régénération des docklands sur ces communautés.

Le sujet de ce mémoire aborde ainsi de nombreux domaines d'étude. En effet, il est question d'appréhender des notions à la fois architecturales, sociales, urbaines mais également liées à la finance ou aux nouvelles technologies. Il conviendra donc d'introduire, de définir, et de décrire ces termes progressivement, tout au long de ce mémoire, et en relation avec la problématique étudiée.

2. NEWENHAM, Pamela. *Silicon docks : the rise of Dublin as a global tech hub*. Dublin : Liberties Press, 2015, 192 p.

MÉTHODE

Afin de se familiariser au mieux avec un territoire qui m'était jusqu'alors inconnu, il a été question, dans un premier temps, de concentrer les recherches sur un support écrit à travers des ouvrages, articles et sites internet. Toutefois, afin de dresser un portrait concret de chaque quartier et pour révéler une problématique, il est rapidement devenu une nécessité d'arpenter le quartier, d'étudier certaines cartes et faire quelques relevés sommaires. C'est pourquoi il a fallu débiter un travail de reportage photographique sur le terrain afin de comprendre les particularités de chaque lieu, les traces de son histoire. Ce travail photographique est privilégié afin de garder une trace du travail de recherche à Dublin lors de mon retour en France. De plus, il avait pour but de faire un état des lieux à la date du mémoire et non de s'appuyer uniquement sur des descriptions passées puisque l'évolution des docklands est toujours en cours et il est parfois difficile de comprendre quels projets sont achevés, en cours ou annulés. D'ailleurs, ce travail a permis de mettre en valeur un contraste et une proximité forte entre certaines ruelles traditionnelles, composées d'anciennes maisons de dockers, et les nouveaux grands sièges sociaux, imposants et développant une nouvelle architecture du travail. C'est de ce contraste qu'a évolué le thème de ce mémoire.

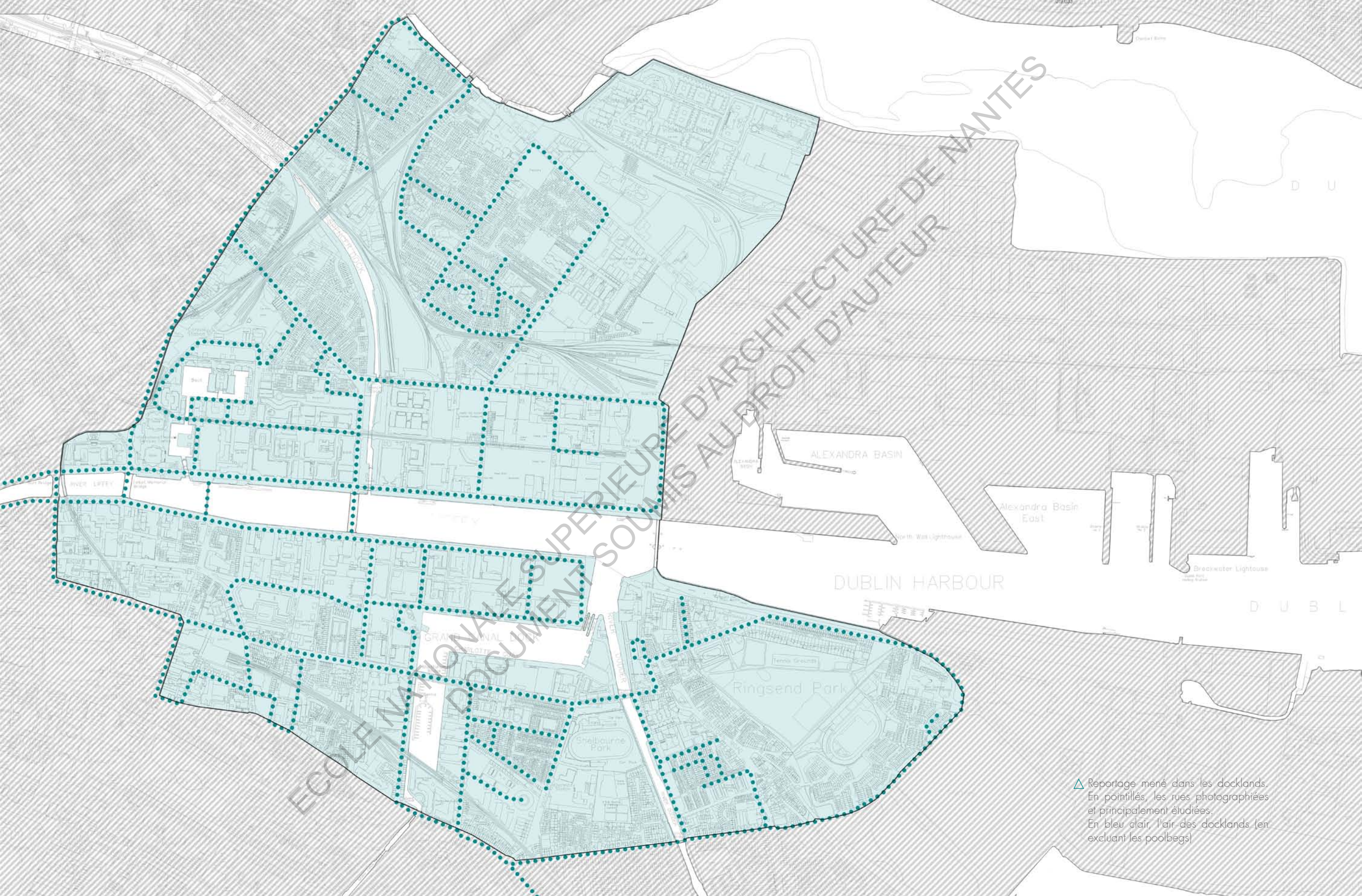
A ce reportage, il était intéressant, à première vue, d'effectuer quelques interviews parmi les habitants locaux mais aussi parmi les nouvelles populations ou encore auprès des acteurs décisionnaires. Toutefois, cette méthode a été un échec même s'il a été possible de discuter avec les personnes en charge du Sean O'Casey Community Centre et du St Andrew Community Centre au mois de décembre 2015. Ces community centres, étant des piliers de l'organisation communautaire des docklands, les échanges ont été très constructifs afin de comprendre leur organisation et les services qu'ils proposent. Il a également été possible de discuter avec certains enseignants de l'UCD ou encore avec les étudiants en architecture.

Malgré cet échec, il a finalement été possible de trouver des documents rapportant des interviews auprès des habitants de différents quartiers ce qui a permis de combler ce manque d'informations.

Enfin, étant donné que les recherches documentaires et de terrain effectuées lors de ce semestre ont permis de mettre en avant une dizaine de gated communities, il me semblait intéressant de réaliser une série de cartes afin de traduire graphiquement ces recherches dans le but de comprendre leur échelle, leur importance et leur impact dans la ville. Lié à ce travail de cartographie, un reportage photographique permettait de relever les dispositifs en places pour le maintien de la sécurité dans ces lieux clos. Elles ont également permis de mettre en avant des similitudes dans leur organisation spatiale. Ce travail cartographique est un axe secondaire, qui a également permis d'illustrer clairement l'évolution historique de la ville et plus particulièrement des docklands mais aussi de comprendre, à travers les illustrations de la Dublin Dockland Development Authority (DDDA), les objectifs et la planification mis en place pour la régénération de ce morceau de ville. La cartographie est également utilisée afin de répertorier les entreprises implantées dans les docklands pour en mesurer visuellement la densité et l'importance. Il s'agit aussi de relever les services que ce soit les écoles, lieux médicaux etc... afin de comprendre si certaines zones sont délaissées.

Enfin, une dernière étude statistique a été réalisée afin d'étudier et comparer les communautés des docklands entre elles mais aussi avec le reste de la ville de Dublin. Ainsi, à partir d'études réalisées par le Central Statistics Office (CSO), il a été possible de reconstituer des tableaux démographiques et calculer, à partir de pourcentages, plus facilement comparables, des taux de chômage, l'âge des populations, la composition des familles et d'autres critères socio-professionnels. Ceci permet d'étudier et de confirmer certaines observations sur le terrain à partir de relevés précis.

Ainsi, à travers ce mémoire, trois axes de travail sont majoritairement privilégiés, à savoir, un travail de recherche documentaire, un exercice complémentaire de relevé basé sur des reportages photographiques et cartographiques et, enfin, un travail statistique d'analyse sociodémographique.



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES AU DROIT D'AUTEUR

△ Reportage mené dans les docklands.
En pointillés, les rues photographiées
et principalement étudiées.
En bleu clair, l'air des docklands (en
excluant les poolbegs)

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

A. LES DOCKLANDS : UN QUARTIER ENTRE PROSPÉRITÉ ET DÉCLIN

Afin de comprendre au mieux la situation actuelle dans ce quartier de Dublin, il est intéressant d'analyser quelles sont ses caractéristiques tant historiques, qu'urbaines et sociales. Ce quartier des docklands est une étendue de terre gagnée progressivement sur la mer depuis la fin du 18^{ème} siècle avant de devenir un port industriel moderne à la fin du 19^{ème} siècle. Le quartier des docklands a été le moteur de l'économie de Dublin et, après avoir fortement bénéficié de l'économie fructueuse du port, a vu son activité et sa population décroître du fait de la révolution des transports.

Ainsi, du dynamisme des quais en activité a succédé, dès les années 1960, une période de retrait et de ralentissement qui n'a su être endigué comme dans la plupart des ports occidentaux. Ainsi, les friches industrielles, les zones d'habitations vétustes et le chômage sont rapidement devenus une réalité dans ce quartier. Toutefois, les docklands, le port et la ville de Dublin ont une histoire beaucoup plus ancienne. En effet, la création de la ville remonte bien avant la période Viking puisque des traces d'un passé préhistorique ont été révélées.

A travers ce mémoire, il s'agira de comprendre comment s'est développé ce morceau de ville à partir de la période Viking et suivant le modèle de Brian Hoyle. Ce dernier a étudié l'expansion de plusieurs ports européens et a réussi à mettre en valeur cinq phases communes à l'évolution de ces territoires. Le cas du port de Dublin est tout à fait caractéristique de ce schéma qui se développe suivant les phases suivantes : formation, expansion, révolution industrielle, déclin et enfin de régénération

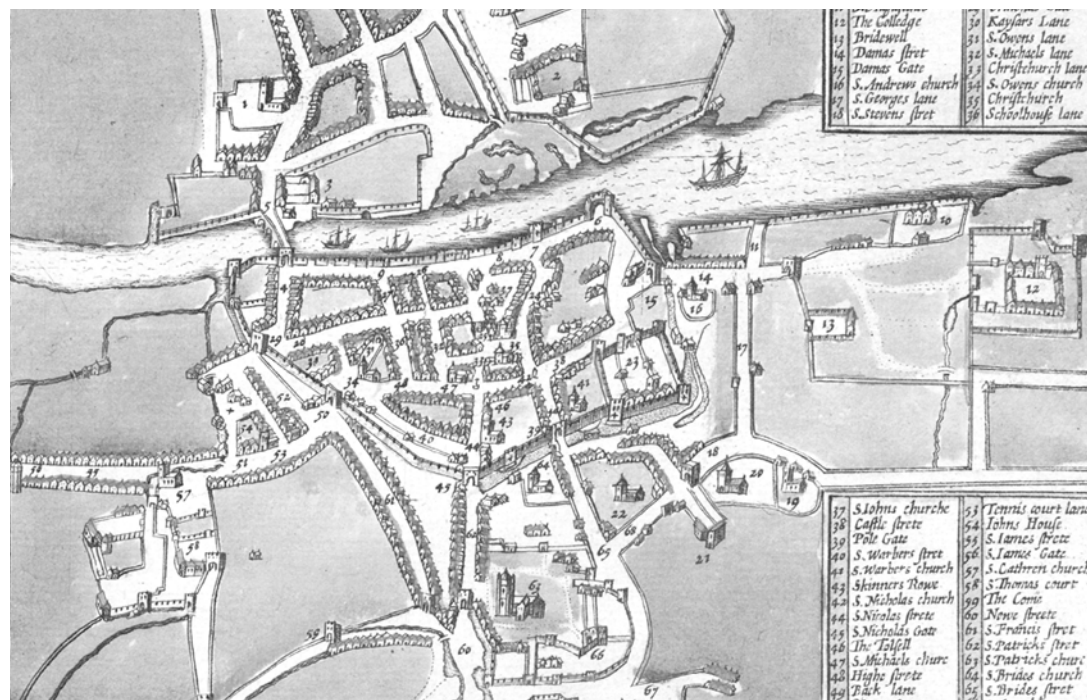
◁ Les poolbegs, vue des cheminées de la centrale thermique du port

a - La formation de Dublin et de son port au 9^{ème} siècle

La ville de Dublin s'est développée sur les deux rives de la rivière Liffey, à son embouchure sur la Mer Irlandaise. Son positionnement est très stratégique puisqu'il est lié à la géographie de la baie de Dublin mais aussi de la région et du pays. En effet, l'embouchure de la rivière Liffey et sa jonction avec la rivière Poddle offrent une entrée dans les terres intérieures du pays. Mais il s'agissait également de tirer parti du relief puisque Dublin est entouré de montagnes au Sud, de larges prairies à l'Ouest, de grandes plaines au Nord et une vaste baie à l'est avec l'estuaire.

Il a été démontré que des populations vivaient dans cette région il y a plus de 4000 ans². Des peuples celtiques se sont ensuite installés en petits groupes avant que des populations vikings³ n'arrivent sur l'île. Celles-ci se sont en effet installées durablement dans la ville de Dublin à partir du 9^{ème} siècle et sont à l'origine des premières fondations de la ville. Dublin servait, à cette époque, de base aux vikings afin de lancer des raids dans le reste de l'Europe dans le but de piller des monastères. Mais ces populations ont aspiré par la suite à développer une vie sédentaire et à établir des colonies dans la région. C'est donc avec ces aspirations que les vikings ont créé un port maritime afin de développer le commerce et créer des richesses. A partir du 12^{ème} siècle ces populations nordiques ont agrandi le port de Dublin car ce dernier prospérait notamment de par sa proximité avec l'Angleterre mais aussi pour ces échanges avec le reste de l'Europe. Le port a été agrandi jusqu'au front de mer au 14^{ème} siècle et n'a pas cessé de s'étendre vers l'Est à travers les siècles suivants. L'activité du port est très fortement liée à l'activité de l'entreprise Guinness fondée en 1759. Cette industrie de la bière, était située à l'ouest de la ville dans

2. BUNBURY, Turtle, Dublin docklands - an urban voyage. Dublin: Montague Publications Group, 2008, 251p./p.15
3. Ibid.p.15



△ 1610 - John Speed

le quartier des Liberties. Toutefois, de par ses nombreuses exportations, l'entreprise possédait de nombreux entrepôts sur les quais du port afin de stocker les fûts en bois. Certains de ces quais sont toujours visibles de nos jours, notamment sur Sir Rogerson's Quay. C'est entre le 18^{ème} et le 19^{ème} siècle que l'activité de Guinness s'accéléra et participa à l'expansion du port et à la prospérité de la ville.

C'est au 17^{ème} siècle que le port se modernise considérablement avec la création et l'extension de quais sur les rives de la Liffey ainsi que la construction de plusieurs ponts. Toutefois, le port acquiert une mauvaise réputation parmi les travailleurs du monde maritime. En effet, en 1674⁴ le port est décrit comme dangereux de par les vents et son ouverture. Les bateaux ne pouvaient pas rejoindre le port pendant plusieurs semaines dans certaines conditions climatiques. En 1716, des berges ont donc été créés afin d'endiguer ses problèmes mais ce système n'étant que partiellement efficace et le port connaissant alors des problèmes d'ensablement, la création de murs devint une nécessité. Le Great South Wall a été construit au 18^{ème} siècle et le North Bull Wall, quant à lui, a été érigé en 1824. Le port était alors toujours situé au cœur de la ville de Dublin. Ses activités dynamisaient la ville et la faisait fructifier. C'est pourquoi les quais étaient bordés d'entrepôts, de marchands mais aussi de nombreuses habitations

4. Docklands - Planning Scheme [en ligne].
[Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur :
<http://www.dublindocklands.ie/>

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

A. LES DOCKLANDS : UN QUARTIER ENTRE PROSPÉRITÉ ET DÉCLIN



△ 1714 - Hermann Moll

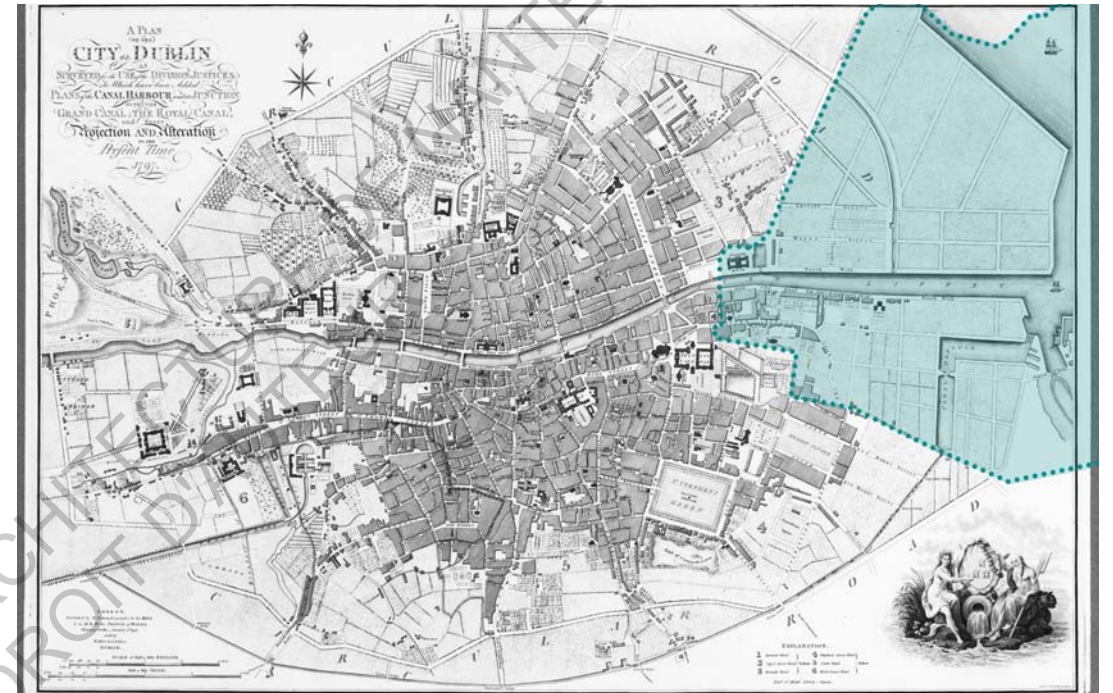
5. Ibid.

6. JOANNON, Pierre. Il était une fois Dublin.
Paris : Editions Perrin, 2013, 420 p./p.11

résidentielles. Jusqu'au 18^{ème} siècle le déchargement des bateaux s'effectuait sur la rive Sud de la rivière mais avec la construction de la Custom House en 1791⁵, l'activité s'est déplacée sur la rive Nord. Ainsi, dans cette période de « port primitif » comme la définit Brian Hoyle, la ville et le port sont complémentaires et dépendants ce qui permet à de nombreuses entreprises notamment de luxe d'apparaître et de prospérer. Ces cinq phases permettent de comprendre, outre l'évolution du port, l'évolution du rapport entre le port en lien avec le développement de la ville.

En 1659, la ville de Dublin ne comptait que 9000 habitants et un seul pont traversait la Liffey⁶. A cette époque, il est intéressant de noter que le développement de la ville s'effectuait principalement au Sud de la rivière Liffey. La carte de la ville réalisée en 1610 par John Speed permet de mettre en avant cette implantation. D'ailleurs elle nous permet également de noter qu'une première enceinte fortifiée existait afin de protéger les intérêts de la ville. Toutefois, cette enceinte, ne protégeait qu'une portion réduite de la ville au Sud de la rivière. Certaines descriptions datant de cette période décrivent la ville de la manière suivante :

« C'est une petite bourgade moyenâgeuse étouffée par ses remparts. Ses rues sont étroites, sombres et malodorantes... »⁷



△ 1797 - William Faden

10. Docklands - Planning Scheme [en ligne].
[Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur :
<http://www.dublindocklands.ie/>

dans la partie Nord. L'expansion sur les docklands se fait encore davantage selon une trame urbaine stricte menée dès 1717¹⁰. Il est intéressant de noter que cette trame était avant tout établie pour délimiter des parcelles agricoles et maraîchères avant d'être conservée pour le développement urbain. Ceci est particulièrement observable sur le plan réalisé en 1797 par William Faden. Ce plan est intéressant afin de comprendre qu'en un siècle Dublin s'est développée rapidement pour devenir une ville européenne majeure. C'est avec ce plan de 1797, que l'on voit apparaître des éléments symboliques de la ville de Dublin toujours présents aujourd'hui tels que le Trinity College, qui est l'université la plus prestigieuse de la ville, mais aussi des parcs tels que Saint Stephen's Green ou encore la Custom House qui a joué un rôle majeur dans l'activité du quartier. En 1797, les docklands ne sont pas encore construits bien que le quartier de Pearse Street commence à voir apparaître quelques constructions. Une comparaison entre les plans de 1714 et de 1797 est importante afin de comprendre comment la ville s'est étendue vers l'Est en gagnant des terrains agricoles sur la mer qui sont par la suite devenus des terrains constructibles. De plus, on commence à percevoir, que l'eau est canalisée à cette période afin de dynamiser une activité maritime naissante.

Pourtant, malgré cette image de village replié sur lui-même et limité, Dublin est devenu la dixième ville d'Europe en termes de population et la seconde de l'Empire Britannique⁸. C'est avec l'arrivée au pouvoir de Charles II⁹ en tant que roi d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande en 1660 que la ville va se développer considérablement avec des élargissements de voies et la création de quatre nouveaux franchissements sur la Liffey comme il est possible de le noter sur la carte de Dublin de 1714 réalisée par Hermann Moll. De plus, c'est sous l'autorité de ce souverain que les portes et fortifications de la ville vont être peu à peu supprimées afin de faciliter l'expansion de la ville. En 1714, après les actions menées sur la ville par Charles II, on note clairement la disparition d'une partie de l'enceinte protectrice de la ville au profit d'une meilleure porosité et respiration. Toutefois, le mur de la ville reste présent au Sud-Ouest et le château est intact. C'est également à cette époque que de nouvelles paroisses apparaissent puisque la ville s'étend rapidement et la population augmente. Toutefois, comme de nombreuses villes européennes du 17ème siècle, on peut noter que Dublin ne se développe pas selon une planification urbaine régulière. En effet, le centre-ville, est presque essentiellement dessiné selon des rues courbes bien que quelques axes linéaires existent. Toutefois, avec l'arrivée de Charles II, on note que la ville tend à être régularisée notamment

7. JOANNON, Pierre. Il était une fois Dublin.
Paris : Editions Perrin, 2013, 420 p./p.11

8. Ibid.p.11
9. Ibid.p.12

b - L'expansion du port dans la période de révolution industrielle

La création de la Custom House en 1791 a joué un rôle majeur dans la séparation entre le port et la ville. En effet, les activités du port ont migré vers l'Est, vers le front de mer. Cependant, cette séparation n'a pas empêché le port de Dublin de continuer son extension et de poursuivre son dynamisme économique. De nouveaux quais sont alors construits ou restaurés. Parmi eux, le Sir Rogerson's Quay, et le City Quay toujours visibles aujourd'hui et dont les anciens entrepôts sont en cours de réhabilitation. De la même manière, le Victoria's Quay est construit en 1873 par l'entreprise Guinness dont l'activité explose. De plus, le port doit débiter une profonde transformation liée à la dimension des navires. En effet, la taille des bateaux grandissant, le port a dû se doter de bassins profonds et de docks clos. C'est pourquoi un premier bassin est créé près de la Custom House en 1796. Cette demande de nouveaux espaces pour les bateaux n'a pas cessé et de nombreux docks ont été créés notamment avec l'arrivée des premiers cargos. Ces bassins ont donc pour implication d'augmenter très rapidement la taille du port à l'Est. En plus de ces aménagements, la ville décide de construire de nouveaux ponts pour traverser la Liffey car les bateaux n'ont plus besoin de rejoindre la ville et donc les franchissements deviennent possibles. Mais le port connaît d'autres transformations majeures qui sont aujourd'hui très présentes visuellement mais également dans la vie des communautés. En effet, en 1840¹¹, les chemins de fer marquent une évolution importante pour les docklands puisqu'ils facilitent le transport de marchandises mais aussi l'accès à l'emploi pour des milliers de migrants des îles britanniques.¹² Ces chemins de fers forment un élément urbain clivant et partitionnent les communautés de North Wall et East Wall.

11. BUNBURY, Turtle, Dublin docklands - an urban voyage. Dublin: Montague Publications Group, 2008, 251p./p.26

12. Ibid.p.27

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

A. LES DOCKLANDS : UN QUARTIER ENTRE PROSPÉRITÉ ET DÉCLIN



La Custom House, illustration de 1792 réalisée par James Milion



Des chemins de fers développés au 19^{ème} siècle et très présents dans le paysage en 2016

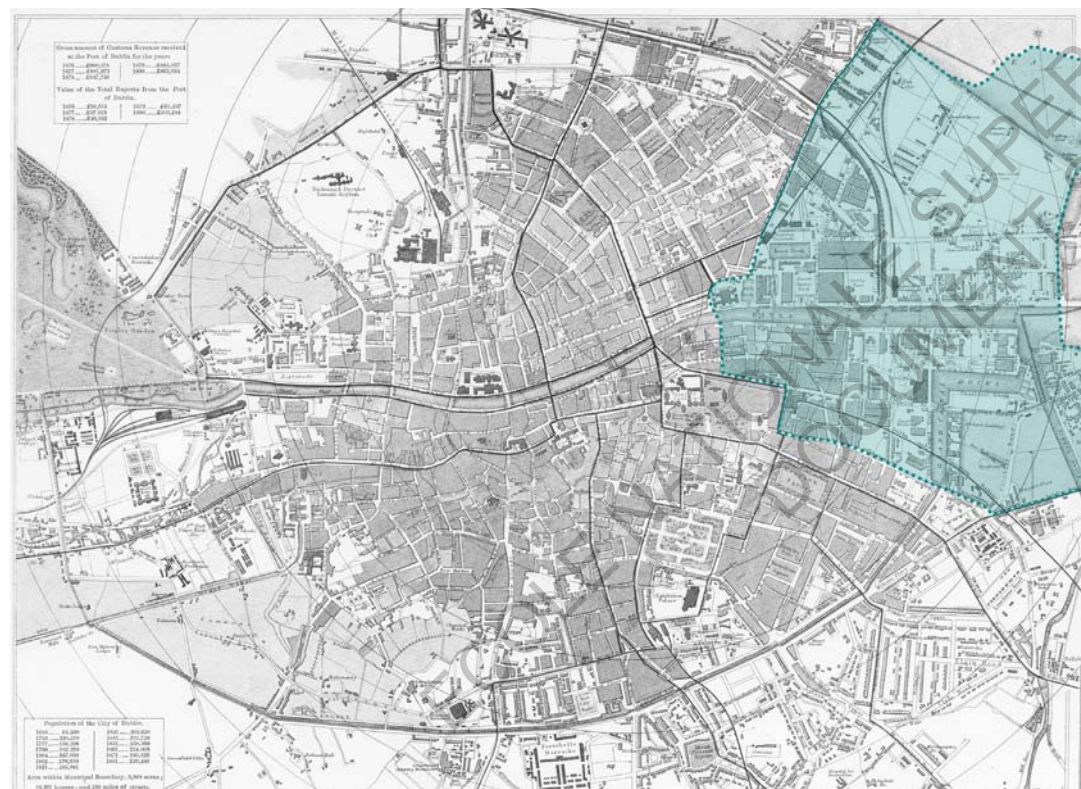
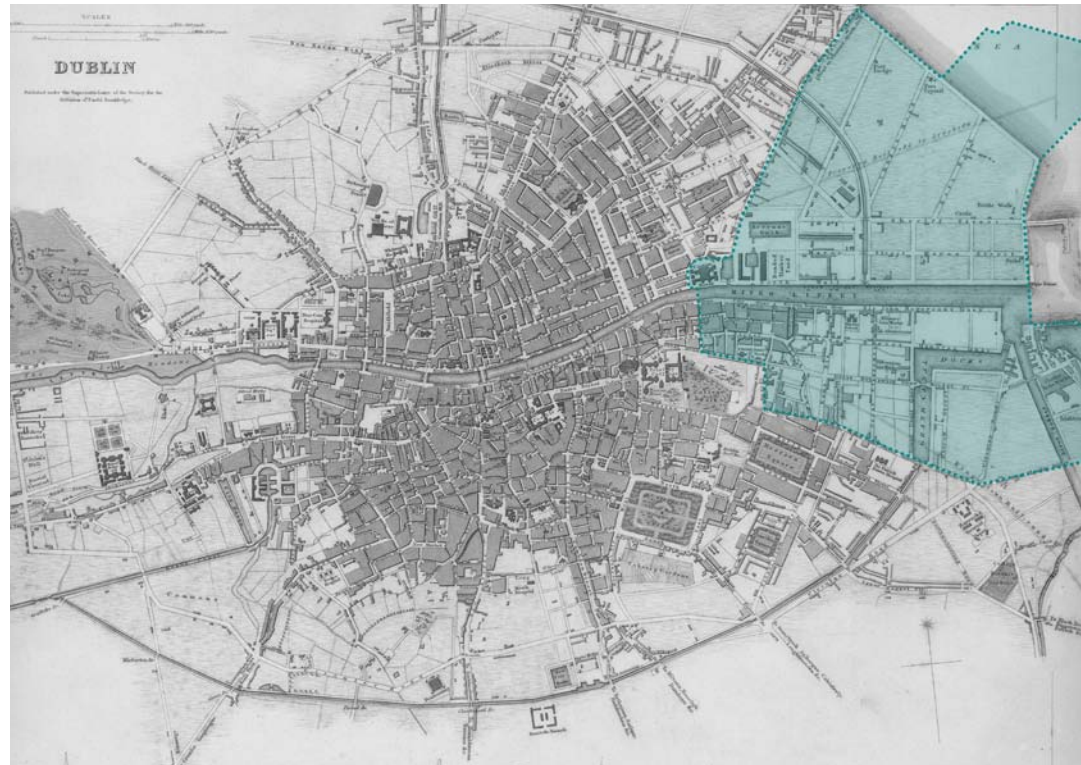
◀ 1836 - Balwyn and Craddock

◀ 1883 - Letts, sons and Co

En plus de ces transformations physiques, le port devient un lieu prospère et dynamique. En effet, il développe de nouvelles activités notamment liées à l'industrie du gaz. C'est ainsi que le paysage du port évolue également avec la présence de nombreux réservoirs de pétrole et des pipelines. La ville est prospère et, de par sa position stratégique sur l'île, la ville de Dublin récupère 40% des recettes douanières de toute l'île ce qui permet au port de fructifier. A cette époque l'activité du port offre donc de nombreux emplois aux habitants de Dublin qui s'installent à proximité directe de celui-ci. On a donc une rapide augmentation de la population de Dublin, puisque les habitants se rapprochent du centre-ville pour obtenir des emplois et l'on voit apparaître de nombreux quartiers ouvriers. A la fin du règne de Charles II la population augmente à plus de 50 000 habitants.¹³

C'est véritablement à cette époque que la culture des docklands se développe et que les communautés s'organisent et s'adaptent à un environnement en mutation tout en reprenant les bases spatiales de communautés existantes.

¹³ JOANNON, Pierre. Il était une fois Dublin. Paris : Editions Perrin, 2013, 420 p. /p.16



c - L'apogée d'un port industriel et moderne jusqu'au milieu du 20ème siècle

Selon Brian Hoyle, le port subit une nouvelle phase d'expansion. Toutefois, celle-ci est définitivement liée à la révolution industrielle. Ainsi, l'ensemble des professions se mécanisent dans le port, les machines révolutionnent la pratique. Les entreprises telles que Guinness continuent alors de prospérer et étendent leurs besoins dans le port. La taille des bateaux continue d'évoluer et les bassins des docklands ont donc besoin d'être approfondis. On voit également apparaître un grand nombre de silos de stockage pour le gaz, le pétrole et le charbon. La partie Nord des docklands se caractérise ainsi par une activité industrielle forte tandis que le sud de la Liffey, développe des activités assez diverses liées au port. Certains de ces équipements sont toujours visibles aujourd'hui malgré les projets de démolition et font l'objet de réhabilitation. Cette évolution apparaît dans tous les grands ports d'Europe et a fait suite à la révolution industrielle anglaise des années 1770 à 1830. En revanche, la révolution industrielle irlandaise n'a pas eu lieu de manière aussi marquée que dans le reste de l'Europe et l'on note que certaines méthodes restent très traditionnelles. Le pays, qui était sous l'autorité de l'Angleterre, continuait sa lutte sociale mais subissait également une période de crise économique et de famine. C'est d'ailleurs entre cette période de 1845 et 1852 que la Grande Famine eu lieu notamment à cause de la politique britannique menée dans une période où les terres agricoles ont été ravagées par le mildiou. A cette période, la population irlandaise chuta de 25% et 6,6 millions d'habitants décidèrent d'émigrer.

Mais la demande en produits pétroliers et la démocratisation de la voiture ont permis à de nombreux industriels de s'implanter dans les docklands qui ont



◀ Hanover Quay au début du 20ème siècle

donc créé des raffineries. Toutefois, le début du XXème siècle a été mouvementé dans le port par de nombreuses manifestations liées aux conditions de travail des dockers et des autres travailleurs liés à l'activité du port. Après cette série de manifestations, la Première Guerre Mondiale a obligé le port à diversifier ses activités pour participer à l'effort de guerre mais aussi faciliter le transport d'hommes, d'armes etc... Mais cette période de Guerre est aussi marquée par la Révolution de 1916 en Irlande, appelée Easter Rising. Les habitants des docklands ont été très actifs dans ce mouvement qui a vu la naissance de l'Irish Free State en 1922 donnant son indépendance à l'Irlande. Pour les docklands, cette séparation du Royaume - Uni a marqué une nouvelle période de développement avec un nouveau besoin d'entrepôts pour contrôler les marchandises anglaises puisque le Royaume - Uni restera le premier pays de commerce pour l'Irlande.

En revanche la Seconde Guerre Mondiale a réduit l'activité du port avec la baisse des échanges commerciaux. Cette période marque une baisse dans l'emploi des dockers mais aussi montre la dépendance du pays au commerce extérieur. C'est pourquoi après la guerre, l'Irlande développe sa propre compagnie de bateaux et développe de nouveaux échanges commerciaux avec les Etats-Unis, le Brésil etc... Ces nouveaux échanges et la reconstruction de l'Europe amènent le port à s'étendre encore un peu plus. Ainsi, les emplois sont encore très nombreux dans le quartier des docklands qui reste l'aire la plus active de Dublin. Cette période faste caractérise la culture des docklands qui reste présente aujourd'hui dans l'esprit des habitants.

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

A. LES DOCKLANDS : UN QUARTIER ENTRE PROSPÉRITÉ ET DÉCLIN



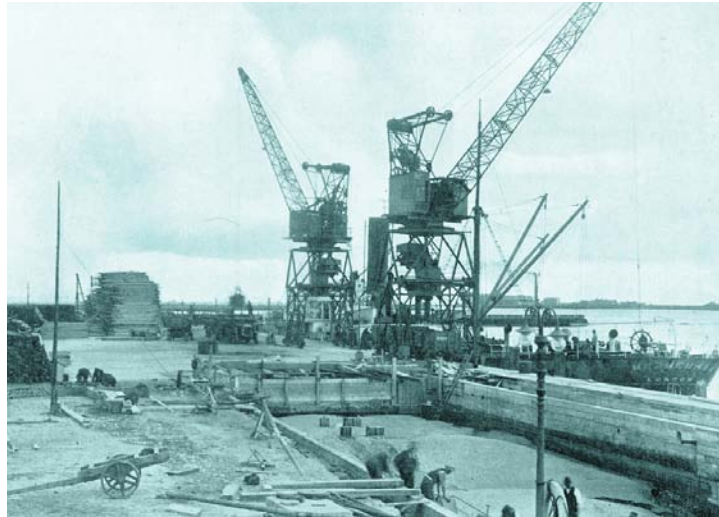
▶ Réhabilitation de silo de stockage. Gaswork housing par OMP architects, South Lotts Road

▶ Entrepôt en cours de réhabilitation à Sir Rogerson's Quay par les architectes Lawrence and Long



▶ Réhabilitation en cours au 8, Hanover Quay pour le nouveau siège social de Airbnb par RKD architects

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE
A. LES DOCKLANDS : UN QUARTIER ENTRE PROSPÉRITÉ ET DÉCLIN



◀ Extension du port, création du bassin Alexandra en 1921



◀ Barge Guinness faisant la liaison entre la brasserie et les docklands dans les années 1930



◀ Activité de l'entreprise Guinness sur le Victoria's Quay au début du 20ème siècle.

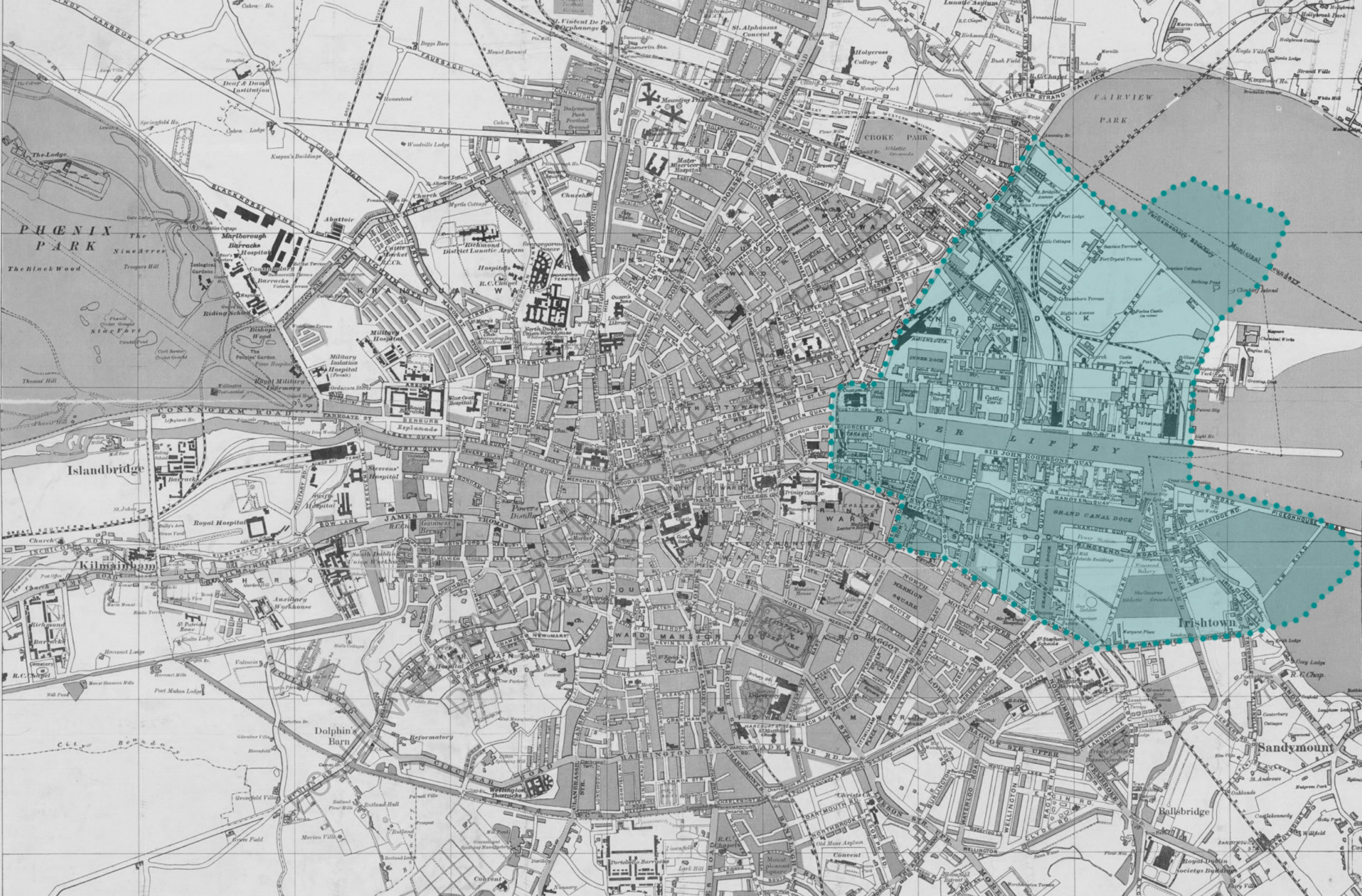


1926, Grue électrique lors de la construction de North Wall



Dockers issus de la communauté de East Wall au début du 20ème siècle

Carte de Dublin en 1913 ▼ par Bacons (Page suivante)



d - Le déclin de l'activité portuaire dès 1950

Cette nouvelle étape marque le ralentissement et le déclin de l'influence du port sur le quartier. Il s'agit d'une période dans laquelle les quartiers se sont peu à peu dégradés et que le chômage s'est répandu. Au milieu des années 1950, la mécanisation du domaine maritime, la rationalisation de la production, le développement de nouvelles technologies, et la révolution des transports, qui a notamment été le témoin du développement du container¹⁴, a considérablement ralenti l'activité de nombreux ports européens et mondiaux. C'est la globalisation des transports qui est donc à l'origine du déclin du port de Dublin.

Mais c'est également la révolution dans les méthodes de travail qui est à l'origine de ce déclin. En effet, au début du 20^{ème} siècle, en lien avec les précédentes révolutions industrielles et suite à la première guerre mondiale se développent deux nouvelles méthodes de production que sont le taylorisme et le fordisme. La première méthode tire son nom de l'ingénieur américain Frederick Winslow Taylor qui a développé une méthode visant une division du travail en tâches répétitives et simples ce qui permet un meilleur rendement et une meilleure efficacité. La seconde méthode, développée par Henry Ford, est un travail à la chaîne basé sur trois principes que sont la division du travail, la standardisation de la production pour produire en masse, et l'augmentation du pouvoir d'achat pour augmenter la consommation. Les industries maritimes ont perdu de leur influence et certains quais ont dû fermer. Une partie du port et des docklands est donc abandonnée. La mécanisation du travail a permis de charger et décharger les bateaux plus rapidement mais a réduit le besoin de main d'œuvre ce qui a laissé une partie des habitants des docklands sans emplois. Le métier de docker est donc devenu beaucoup

¹⁴. BREEN, Marianne. REES, Nicholas. Learning how to be an active citizen in Dublin's Docklands: the significance of Informal processes. Dublin : The Economic and Social Research Institute, 2009, 99p.



◀ Brady's Cottages, Street.
W.J.Joyce, 1913



◀ Plunkett's Cottages, Sandwith
Street. W.J.Joyce, 1913



◀ Magennis Court, Townsend
Street. W.J.Joyce, 1913

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

A. LES DOCKLANDS : UN QUARTIER ENTRE PROSPÉRITÉ ET DÉCLIN

moins important. De plus, malgré les vives réactions des communautés des docklands, qui étaient opposés au projet de transbordeur qui allait détruire selon eux le métier de docker, le projet était lancé et malgré des manifestations jusqu'en 1980, le transbordeur fut créé. Ainsi, alors que les docklands comptaient 4000 dockers dans les années 1950, le port n'en compte plus que 200¹⁵ aujourd'hui.

Le début du siècle a vu l'apparition d'un quartier parmi les plus pauvres d'Europe comme l'attestent les images précédentes. D'ailleurs, ce quartier de Dublin sera considéré comme l'un des pires bidonvilles d'Europe dans l'entre-deux guerres¹⁶. Ce déclin n'a donc fait que renforcer une situation très critique avec un taux de criminalité croissant. La population des docklands a donc chuté à cette période laissant de nombreux sites vacants, des friches industrielles et les personnes qui décidaient de rester vivaient dans un parc immobilier ancien qui devenait vétuste et insalubre.

C'est également à cette période que le port finalise sa séparation de la ville. En effet, avec des bateaux dont la taille a été multipliée avec la conteneurisation, il a été nécessaire de déplacer les activités directement sur le front de mer. Il a donc fallu gagner du terrain sur la mer et créer de nouveaux quais et bassins profonds. Mais c'est également avec la création, entre autres, de terminaux pour les ferries qui desservent notamment Liverpool que le besoin de nouveaux espaces s'est fait ressentir.

La période de 1961 à 1991 voit la population du centre-ville de Dublin être divisée par deux¹⁷ alors que sur la même période, on remarque que la population de l'agglomération entière de Dublin a augmenté de manière importante. Le quartier des docklands est particulièrement touché par l'émigration de ses populations qui se déplacent vers la périphérie¹⁸ qui offre des conditions de vie supérieure. Ceci a donc permis de développer des villes nouvelles en zones suburbaines telles que Tallaght, Clondalkin/Lucan et Blanchardstown. Cette migration des habitants vers la périphérie a été encouragée par le gouvernement à travers le Wright Report rédigé en 1956 qui a autorisé la création de ces trois villes¹⁹. Ce sont les populations jeunes et mobiles qui ont quitté le centre de Dublin à la recherche d'un meilleur cadre de vie et d'emploi. En revanche, le centre-ville se caractérisera par une population vieillissante avec peu de qualifications.

15. The End of "Community"?: Concepts of locality and Community before and after the Spatial Turn in Anthropology: A case of the Dublin Docklands [en ligne]. [Consulté le 09/10/2016]. Disponible sur : http://www.localities.kr/sub_pg/img/5.pdf

16. Docklands - Planning Scheme [en ligne]. [Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur : <http://www.dublindocklands.ie/>

17. The Changing Face of Dublin's Inner City [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : http://trutzhaase.eu/wp/wpcontent/uploads/R_2009_Divided-City.pdf

18. Enda Duignan: New Build Gentrification in the Dublin Docklands and its effects on the absolute and perceived employment opportunities of the neighboring deprived communities [en ligne]. [Consulté le 21/12/2015]. Disponible sur : <http://www.http://dSPACE.library.uu.nl/>

19. Urban Regeneration and the economic crisis: past development and future challenges in Dublin, Ireland [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : www.planum.net



◁ Bateau - porte container Le Benedict à quai en 1985.



◁ Le développement du container dans le port

Expansion du port vers l'est entre 1703 et 1986 ▷

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

A. LES DOCKLANDS : UN QUARTIER ENTRE PROSPÉRITÉ ET DÉCLIN

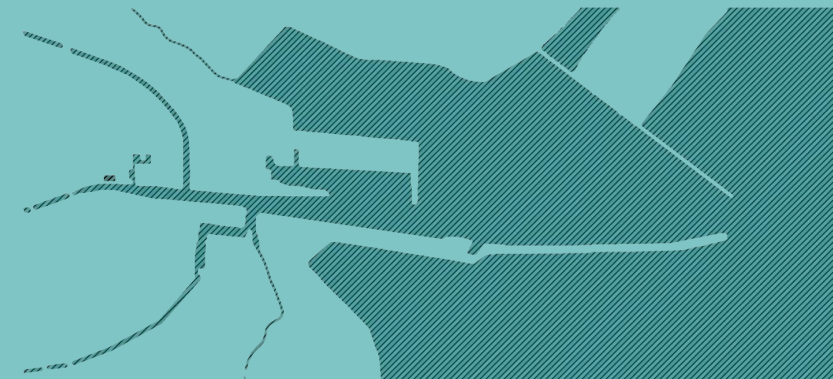
1703 - 1785



1867 - 1897



1930-1946



1965-1986



e - la régénération des docklands à partir de 1986

Avec la séparation définitive entre le port et la ville, la baisse de l'activité, et le déplacement de nombreux habitants, le quartier des docklands offrait de nombreux sites vacants et abandonnés. Il s'agissait là d'un potentiel énorme pour redévelopper la ville sur elle-même. La ville de Dublin a donc lancé un premier projet de régénération suite à la mise en place de l'Urban Renewal Act de 1986. Cette cinquième phase dans l'évolution du port énoncé par Hoyle a débuté avec la création de la Custom House Docks Development Authority (CHDDA). A cette période, la stratégie de revitalisation ne porte que sur une aire de 11 hectares. En 1997, le gouvernement étend le projet à la totalité des docklands ce qui représente 520 hectares²⁰ de territoires à désaffecter, financer et développer.

Ce projet de régénération était dans un premier temps un projet financier avant de devenir un projet avec de nombreux objectifs que ce soit sociaux, économiques, financiers, culturels comme nous l'étudierons dans un chapitre suivant dans ce mémoire. Cette stratégie vise une réorganisation des docklands mais également une restructuration à l'échelle de la ville et de la région. Cette stratégie de régénération du port est typique des ports européens dans les années 1980 afin de tirer parti des anciens sites industriels abandonnés souvent situés à proximité directe de villes majeures. La première opération de cette nouvelle stratégie a été la construction de l'International Financial Service Centre (IFSC). En effet, au milieu des années 1980, l'Irlande, qui subissait jusqu'alors une crise économique profonde, devient une nouvelle puissance économique européenne. C'est à cette période que l'Irlande devient le Celtic Tiger et que la ville de Dublin entame de profondes évolutions.

Aujourd'hui, ce quartier est devenu le principal centre

²⁰ Docklands - Planning Scheme [en ligne].
[Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur :
<http://www.dublindocklands.ie/>

de business de Dublin. Le secteur financier emploie 15 000 personnes. Mais le quartier n'a pas uniquement développé le secteur financier, on peut en effet compter un nombre important de sociétés liées au Droit mais également de nombreuses firmes internationales et locales spécialisées dans les nouvelles technologies. Elles proposent des modes de travail radicalement différents et notamment éloignés du taylorisme et du fordisme qui ont marqué l'activité du port. Du point de vue des communautés, le quartier des docklands s'est également régénéré avec l'implantation d'une population jeune et dynamique. Aujourd'hui 23 000 personnes travaillent dans les docklands et 40 000 y vivent²¹. Mais cette régénération sociale est très hétérogène et bien que les conditions de vie des habitants des docklands se soient nettement améliorées, certains problèmes sont toujours d'actualité et certains clivages subsistent.

La construction de logements dans les docklands fait partie d'une politique plus large, à l'échelle de Dublin, puisque les autorités ont voulu construire 200 000²² logements mais aussi redynamiser certains quartiers au cœur de la ville tels que Temple Bar et O'Connell Street. D'après le professeur Joyce O'Connor membre du Dublin Inner City Partnership (DICP), le centre-ville de Dublin s'est transformé radicalement. Les docklands constituaient l'aire la plus désavantagée, la plus pauvre en 1991 alors qu'ils sont aujourd'hui devenus l'aire la plus influente en 2016. Toutefois, il remarque qu'à travers toute la ville des communautés pauvres sont toujours présentes et isolées notamment dans les docklands et qu'elles nécessitent un support financier.

Entre 1991 et 2011, la population du centre-ville de Dublin a augmenté de 61,6%²³. En termes de culture, Frank McDonald révèle dès les années 2000 que la population de Dublin est en train de muter vers une véritable « amnésie »²⁴. Les nouvelles générations veulent oublier un passé souvent difficile et entrent dans une nouvelle ère, une société de consommation liée à la mondialisation. Ceci est renforcé par le fait que Dublin est devenue une ville cosmopolite. Ce phénomène d'« amnésie » est tout particulièrement notable dans le quartier des docklands.

L'Urban Renewal Act de 1998²⁵ a permis de débloquer de nouveaux fonds afin de permettre aux investisseurs de développer les sites abandonnés. En 1999²⁶, une stratégie de régénération de la rivière Liffey est commandée afin de comprendre comment celle-ci peut jouer un rôle dans la dynamique de revitalisation. C'est suite à cette étude

21. BUNBURY, Turtle. Dublin docklands - an urban voyage. Dublin: Montague Publications Group, 2008, 251p.

22. MCDONALD, Frank. The construction of Dublin. Cork: Gandon Edition, 2000, 502p.

23. Urban Regeneration and the economic crisis: past development and future challenges in Dublin, Ireland [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : www.planum.net

24. MCDONALD, Frank. The construction of Dublin. Cork: Gandon Edition, 2000, 502p.

25. The Changing Face of Dublin's Inner City [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : http://trutzhaase.eu/wp/wpcontent/uploads/R_2009_Divided-City.pdf

26. BUNBURY, Turtle. Dublin docklands - an urban voyage. Dublin: Montague Publications Group, 2008, 251p.

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

A. LES DOCKLANDS : UN QUARTIER ENTRE PROSPÉRITÉ ET DÉCLIN



△ Vue aérienne - 2005

que de nouveaux projets de franchissements piétonniers et routiers sont lancés et que de nombreux équipements sont créés tels que des community centres. C'est donc pendant cette dernière phase que la skyline des docklands a considérablement évolué, selon Turtle Bunbury, laissant les entreprises de charbon au profit de bâtiments en verre.

Ainsi, c'est l'économie grandissante du pays qui a rendu ce projet plausible et la création d'une grande communauté des docklands basée sur les cinq existantes est devenu un argument très intéressant pour les autorités. En effet, il s'agissait de concevoir une « communauté durable »²⁷. De plus, alors que le port était au point mort, le programme de régénération a permis de trouver une nouvelle dynamique et le port emploie désormais 4000 personnes²⁸.

27. MOORE, Niamh. SCOTT, Mark. Renewing urban communities : environment, citizenship and sustainability in Ireland. Dublin : Ashgate, 2005, 268p.

28. Docklands - Planning Scheme [en ligne]. [Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur : http://www.dublindocklands.ie/

B. UN PROJET DE RÉGÉNÉRATION RYTHMÉ PAR DIVERS CONTEXTES

Après le déclin du port, le quartier des docklands était donc devenu une aire pauvre dont l'image n'a cessé de se dégrader à cause du chômage, de la drogue et de la violence faisant fuir, par la même occasion tous les investisseurs et donc les emplois. Mais ce quartier est aussi très nostalgique d'une époque dynamique et prospère. En 1986, le Fianna Fail Gouvernement, le gouvernement irlandais, instaure l'Urban Renewal Act en 1986. Ce dernier a pour but de favoriser les projets de régénération urbaine à Dublin mais aussi dans le reste de l'Irlande. C'est notamment grâce à cette loi que les quartiers de Temple Bar et O'Connell Street ont pu suivre des programmes de régénération pour devenir les deux quartiers les plus touristiques de la ville. Le Docklands Urban Development Plan (UDP) est créé à la suite de cette loi. Ce plan permet d'intervenir sur la Custom House Docks Area (CHDA) et marque donc le départ de la transformation des docklands qui s'inscrit dans un mouvement national de régénération urbaine mais aussi un mouvement européen et international de redéveloppement des fronts de mers industriels. Ce projet de régénération a connu plusieurs étapes majeures depuis 1986, plusieurs stratégies notamment pour, dans un premier temps, s'assurer de la viabilité de telles ambitions et dans un second temps pour faire face à la crise économique de 2007 qui a stoppé temporairement la croissance de l'Irlande et remis en cause certaines ambitions. Ainsi, il est question dans ce chapitre de présenter les différentes institutions mises en place successivement pour ce projet ainsi que les plans successifs qui ont été établis.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

a - Les prémices d'un projet pour la Finance en 1986

La Custom House Docks Development Authority (CHDDA) est l'autorité mise en place par l'Etat en 1988²⁹ suite à la rédaction du Financial Act et de l'Urban Renewal Act de 1986³⁰ afin de développer le quartier à l'Est de la Custom House proche de George's Dock et de l'Inner Dock. Il s'agit d'une aire à la frontière du centre-ville de Dublin et des docklands. Ce quartier est connu sous le nom de Custom House Dock (CHD) et est situé au Nord de la Liffey à côté d'un édifice emblématique des docklands à savoir la Custom House qui a été construite au 18^{ème} siècle. Cet édifice avait un rôle majeur dans l'activité des docklands lors de la période faste du port puisqu'il servait à collecter les taxes sur les produits importés ou exportés. Il était donc au cœur de toute l'activité des docklands et du port. Ce bâtiment a permis de développer les activités au Nord de la Liffey lorsqu'il a été déplacé et reconstruit à cet emplacement et a servi de premier support pour le programme de régénération.

Ce premier projet de régénération, qui devait faire une première estimation d'un projet plus vaste, était instauré sur une aire relativement réduite de 11 hectares. La CHDDA avait pour but d'aménager un environnement financier et de planification avec des réglementations flexibles pour le futur International Financial Service Centre (IFSC), projet phare des docklands financé par l'Etat irlandais. Ce projet avait pour but de répondre à plusieurs objectifs politiques afin de générer de nouveaux revenus et limiter la fuite des cerveaux en offrant des opportunités aux nouveaux diplômés. Mais il s'agissait aussi redévelopper une aire urbaine historique très défavorisée. En effet, le nord de la Liffey à toujours constitué la partie la plus pauvre de la ville notamment à North Wall dont fait partie la Custom House.

29. BUNBURY, Turtle, Dublin docklands - an urban voyage, Dublin: Montague Publications Group, 2008, 251p.
30. Dublin Docklands Development Authority Community Liaison Committee [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur <http://www.oireachtas.ie/parliament/media/committees/environmenttransportcultureandthegaeltacht/DubDocks-Community-Liaison-Comm-Subm.doc>.



Mais l'objectif économique de ce projet dépassait très largement le cadre des docklands. Il s'agissait en effet, de créer une économie dynamique à l'échelle de la ville et du pays en diversifiant les activités sur le long terme afin de relancer l'emploi et les compétences locales à l'échelle de la région et créer un quartier financier pour le pays.

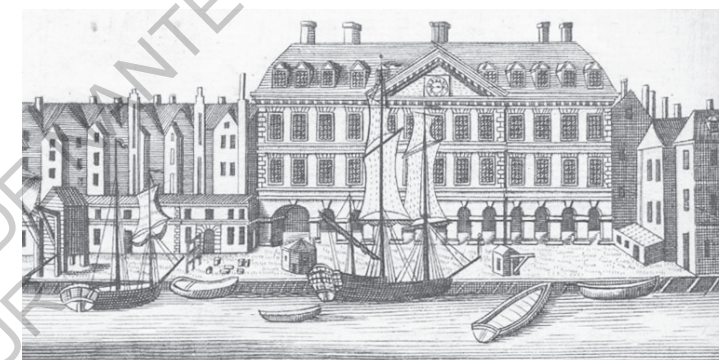
Le CHDDA avait pour mission de développer le secteur financier de Dublin ce qui a été fait avec réussite. La prise en compte des communautés existantes des docklands n'étaient, en revanche, pas une priorité. Les rapports entretenus entre la CHDDA et les communautés étaient donc problématiques. Le CHD n'était pas un projet pour la population locale, il n'y avait donc aucun projet de logement ou d'emploi pour cette population. Il s'agissait d'un premier plan, le début des réflexions menées dans le processus de régénération de l'ensemble des docklands. C'est avec le développement de ce premier projet que les investisseurs ont compris le potentiel de la ville de Dublin et de son programme de régénération.

Toutefois, bien que ce projet soit un réel succès pour l'économie du pays, il est révélateur dès les années 1980 des tensions entre les communautés et les autorités en charge du développement des docklands. L'IFSC, premier projet réalisé, est devenu un emblème de ce clivage notamment de par son architecture que nous étudierons plus tard.

△ Localisation de la Custom House Dock (CHD) en bleu foncé à comparaison avec l'aire prise en compte dans les Master Plans en bleu clair

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

B. UN PROJET DE RÉGÉNÉRATION RYTHMÉ PAR DIVERS CONTEXTES



L'ancienne Custom House implantée au Sud de la Liffey, illustration de 1766 de Walter Harris

La Custom House au Nord de la Liffey, 2016



L'International Financial Service Centre (IFSC) en 2016

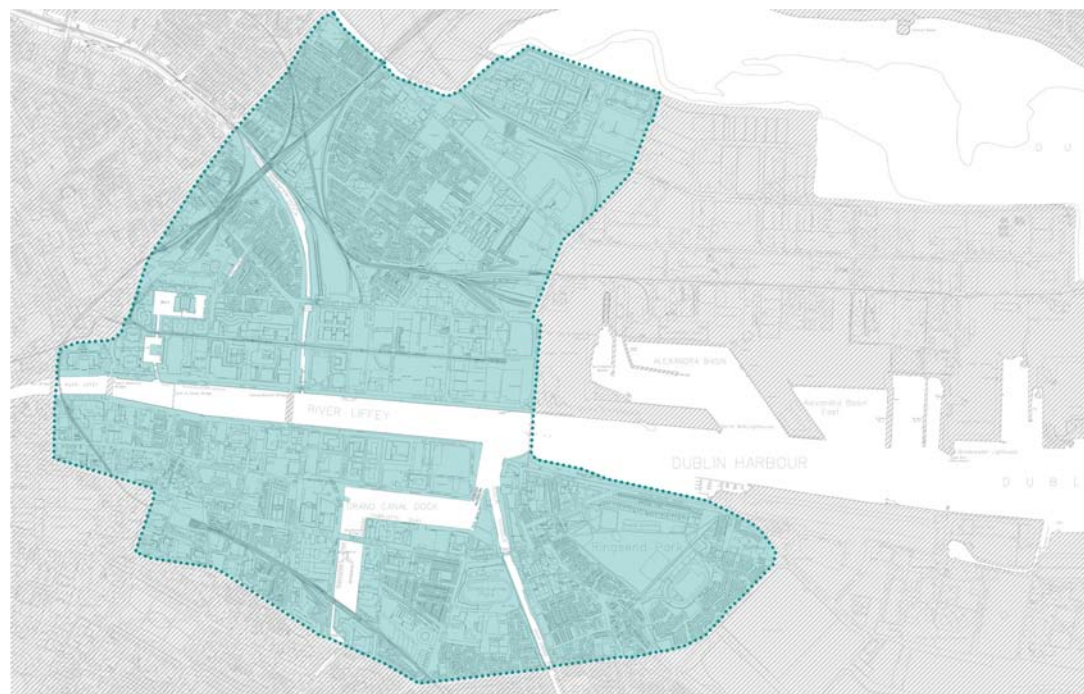
b - La diversification des objectifs dès 1997

En 1997, la Dublin Dockland Development Authority (DDDA) voit le jour pour remplacer le CHDDA après la mise en application du Dublin Docklands Development Authority Act. Cette nouvelle autorité est instaurée afin de développer un nouveau projet de développement, cette fois, sur l'ensemble de l'aire des docklands. C'est à travers le nom de cette autorité que le terme docklands est introduit en faisant référence au terme docklands utilisé en Angleterre. Ce programme était instauré sur une aire de 520 hectares localisés au Nord et au Sud de la Liffey et incluant les poolbegs ce qui représente un dixième du centre-ville de Dublin et a lancé une série de démolitions. Ce terrain d'action a été défini par le Ministère de l'Environnement et l'autorité locale. Alors que le précédent plan n'avait qu'une visée économique, ce nouveau plan avait une stratégie plus globale et interdisciplinaire. Il s'agissait toujours de développer une économie forte et durable mais également de développer des objectifs locaux, pour les communautés, l'environnement, et la culture. C'est d'ailleurs pour cela que la zone d'action avait été élargie afin de prendre en compte l'aspect social et culturel et permettre d'offrir des emplois aux populations locales. Ainsi, un quota de 20%³¹ d'emplois créés destinés aux populations locales fut instauré.

D'après Bunbury Turtle³², la création de cette nouvelle agence de planification urbaine a été motivée à une période très propice puisque les entreprises de technologie américaines voulaient développer de nouveaux sièges sociaux en Europe. Il s'agissait donc de développer des arguments solides faces aux autres pays européens qui voulaient également attirer ces géants économiques. Ce projet initial a attiré plus de 3,5 milliards d'euros d'investissements publics et privés et a permis de créer

31. Urban Regeneration and the economic crisis: past development and future challenges in Dublin, Ireland [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : www.planum.net

32. BUNBURY, Turtle, Dublin docklands - an urban voyage. Dublin: Montague Publications Group, 2008, 251p./p.14



40 000 nouveaux emplois, 11000 nouveaux logements dont 2200 soit 20% sont des logements sociaux ou abordables³³. A la suite du plan de 2003 et à l'aube du Master plan de 2008, la population est passée de 17 500 habitants à 22 000 habitants³⁴.

La période de développement menée par le DDDA s'est caractérisé par la création de deux Master plans en 2003 et 2008, de nombreux schémas de développement annexes ainsi que d'un nombre important de rapport de suivi notamment en 2012. Avant la création de ces masters plans successifs, la DDDA avait conçu un plan en 1997. Parmi tous ces documents il est intéressant d'étudier les deux Master plans qui ont agi comme documents fondateurs dans le processus de développement. L'organisation même de cette autorité était différente de la CHDDA et permettait une meilleure représentation des populations. En effet, afin de concevoir ces Master plans, le DDDA avait invité des représentants de l'ensemble des communautés, des politiciens locaux, des businessmen des docklands afin de concevoir un plan avec des objectifs et approches multiples. C'est l'ensemble de ces représentants, vingt-cinq au total, qui forme le Dockland Council. Le Master plan fut conçu en un temps record de six mois. Il était important d'accélérer les démarches car le prix des terrains à Dublin était en train d'exploser.

△ Localisation de l'aire prise en compte dans les Master Plans

33. Docklands - Planning Scheme [en ligne]. [Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur : <http://www.dublindocklands.ie/>

34. Ibid.

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

B. UN PROJET DE RÉGÉNÉRATION RYTHMÉ PAR DIVERS CONTEXTES

Alors que le plan original de 1977 prévoyait de développer un programme assez vaste avec notamment des centres commerciaux, on se rend compte que seul des magasins de petites tailles ont jusqu'alors été construits. La DDDA a permis la création d'un nouveau quartier d'affaire dans le centre de Dublin et qui joue un rôle de premier plan dans l'économie du pays. Cet organisme a toutefois été dissout en mai 2014 après une décision du gouvernement prise en 2012. Ce choix a pour but de donner une nouvelle impulsion au projet mais également car certaines décisions de la DDDA ont été controversées.



Vue depuis le Nord de Grand Canal Dock Square, avant le projet de régénération



Vue depuis le Nord de Grand Canal Dock Square, 2008

Master Plan 2008

- Zone 1** Protéger, fournir et améliorer les équipements résidentiels
- Zone 2** Protéger et/ou améliorer les équipements des aires résidentielles protégées
- Zone 3** Protéger et améliorer les équipements de quartier
- Zone 4** Protéger et améliorer les équipements de services mixtes
- Zone 5** Consolider et faciliter le développement de l'aire centrale et identifier, renforcer et renforcer son caractère civique et sa dignité
- Zone 6** Prévoir la création et la protection des entreprises et faciliter les opportunités de création d'emploi
- Zone 7** Prévoir la protection et la création des usages industriels et faciliter les opportunités d'emploi
- Zone 7A** Prévoir la protection et la création des usages industriels et faciliter les opportunités d'emploi
- Zone 8** Protéger l'architecture et les constructions publiques pour permettre pour des extensions limitées pour les conservations. Permettre les constructions résidentielles, les bureaux et les usages institutionnels
- Zone 9** Préserver, prévoir et améliorer les équipements de récréation et les espaces ouverts.
- Zone 10** Consolider et faciliter le développement du centre des sites suburbains pour un le développement des usages mixtes
- Zone 14** Rechercher le développement social, économique et physique ou la revitalisation d'une aire pour des usages mixtes.
- Zone 15** Prévoir des usages institutionnels et communautaires

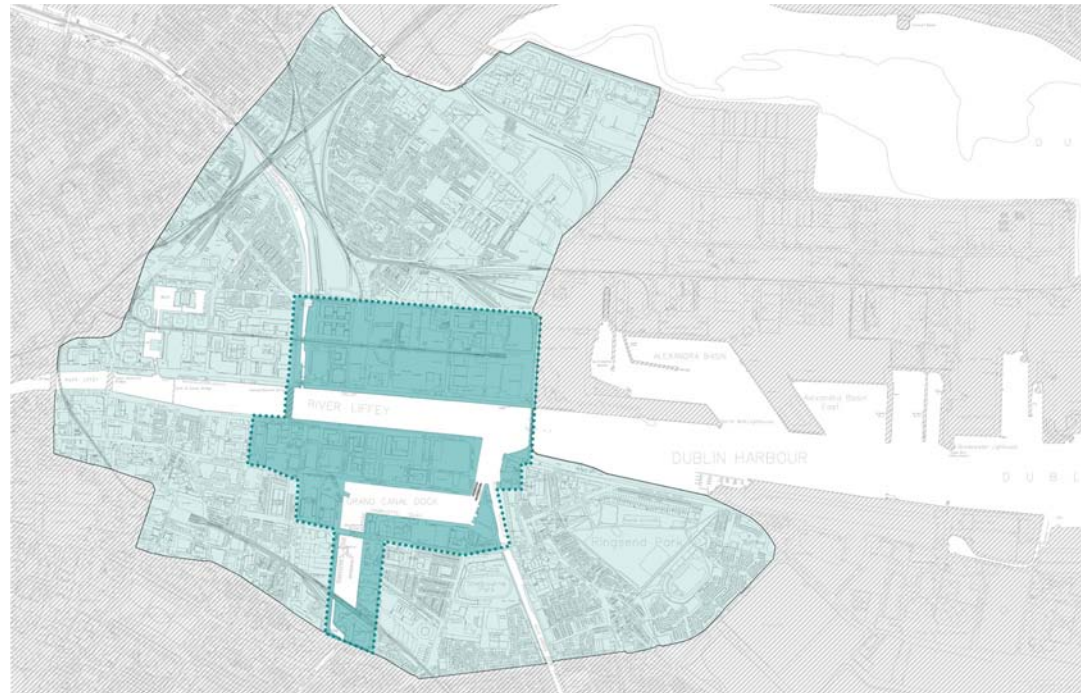


c - Le tournant économique à partir de 2012

Le National Asset Management Agency (NAMA) a été créé en 2009 à l'initiative du gouvernement irlandais afin de répondre à la crise économique qui a touché très sévèrement l'Irlande en 2008. NAMA est un organisme indépendant avec son propre conseil et chef de la direction désigné par le Ministère de la Finance et agit sous la tutelle de la National Treasury Management Agency (NTMA) qui a été fondé en 1990 afin de gérer la dette nationale. La North Lotts and Grand Canal Docks Strategic Development Zone a été désignée en 2012 pour remplacer le Master plan de 2008 et le plan de développement a été approuvé par le gouvernement en 2014³⁵. Le Ministère a désigné les North Lotts et Grand Canal Dock pour deux raisons principales à savoir qu'il y avait besoin de mettre en place une nouvelle planification claire pour un site d'une importance économique et sociale pour le pays et qu'il fallait apporter de l'efficacité dans l'usage des investissements publics pour les infrastructures liées aux services.

Il existe différentes Strategic Development Zones (SDZ) en Irlande. C'est grâce au Planning and Development Act établi entre 2000 et 2011 que la désignation d'une zone comme SDZ est possible par le gouvernement afin de faciliter un développement qui présente un intérêt majeur pour l'économie et la société du pays. Parmi ces aires stratégiques, on peut noter les SDZ d'Adamstown et de Clonburris toutes deux situées dans le comté de Dublin. Le choix est motivé et proposé au gouvernement par le Ministère de l'Environnement, du Patrimoine et par les autorités locales telles que le Dublin City Council (DCC).

35. National Asset Management Agency [en ligne]. [Consulté le 01/12/2015]. Disponible sur : <https://www.nama.ie/developmentfunding/>



Dans le cadre de la SDZ de North Lotts et Grand Canal Dock, ce nouveau programme réduit le champ d'action des Master plans et concentre le développement sur une aire plus restreinte. En effet, alors que les Master plans avaient pour but de développer une aire de 520 hectares, la SDZ des docklands a une ambition réduite à 22 hectares. La SDZ des docklands se focalise sur cinq points stratégiques que sont Spencer Dock, Point Village, Grand Canal Dock, Britain Quay et Boland's Mills. Il s'agit donc de développer les sites vacants et de réhabiliter certains sites industriels majeurs puisque Boland's Mills, par exemple, est une ancienne usine de production de farine datant des années 1940. Cette construction est très marquée dans le paysage des docklands puisqu'à proximité directe des bassins et de taille conséquente. Ce projet constitue l'un des plus gros chantiers de Dublin pour les années à venir. Il s'agit d'un projet de 150 millions d'euros destiné à la création de logements et commerces. Les zones non prises en compte par la SDZ, telles qu'East Wall et Ringsend, correspondent d'après la NAMA à des zones déjà développées par les Master Plan et qui sont habitées par des communautés déjà existantes et organisées.

Toutefois, bien qu'il réduise l'aire d'action, la SDZ de North Lotts et Grand Canal Docks a pour ambition de

△ Localisation de la Strategic Development Zone (SDZ) en bleu foncé en comparaison avec l'aire prise en compte dans les Master Plans en bleu clair

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

B. UN PROJET DE RÉGÉNÉRATION RYTHMÉ PAR DIVERS CONTEXTES

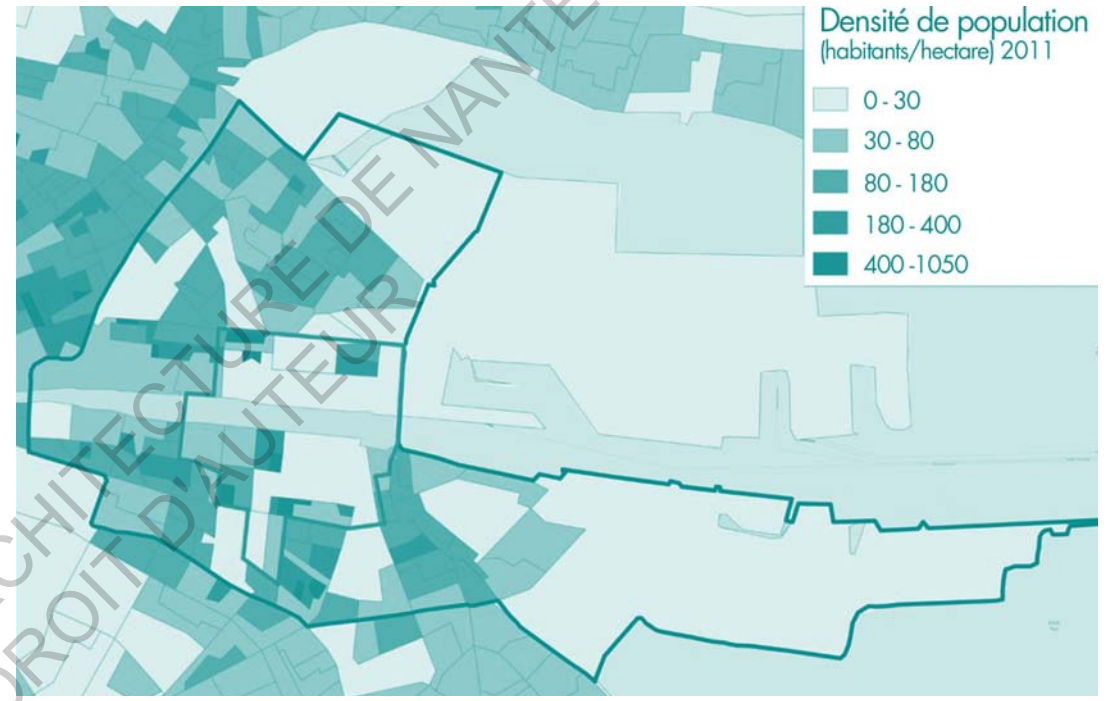
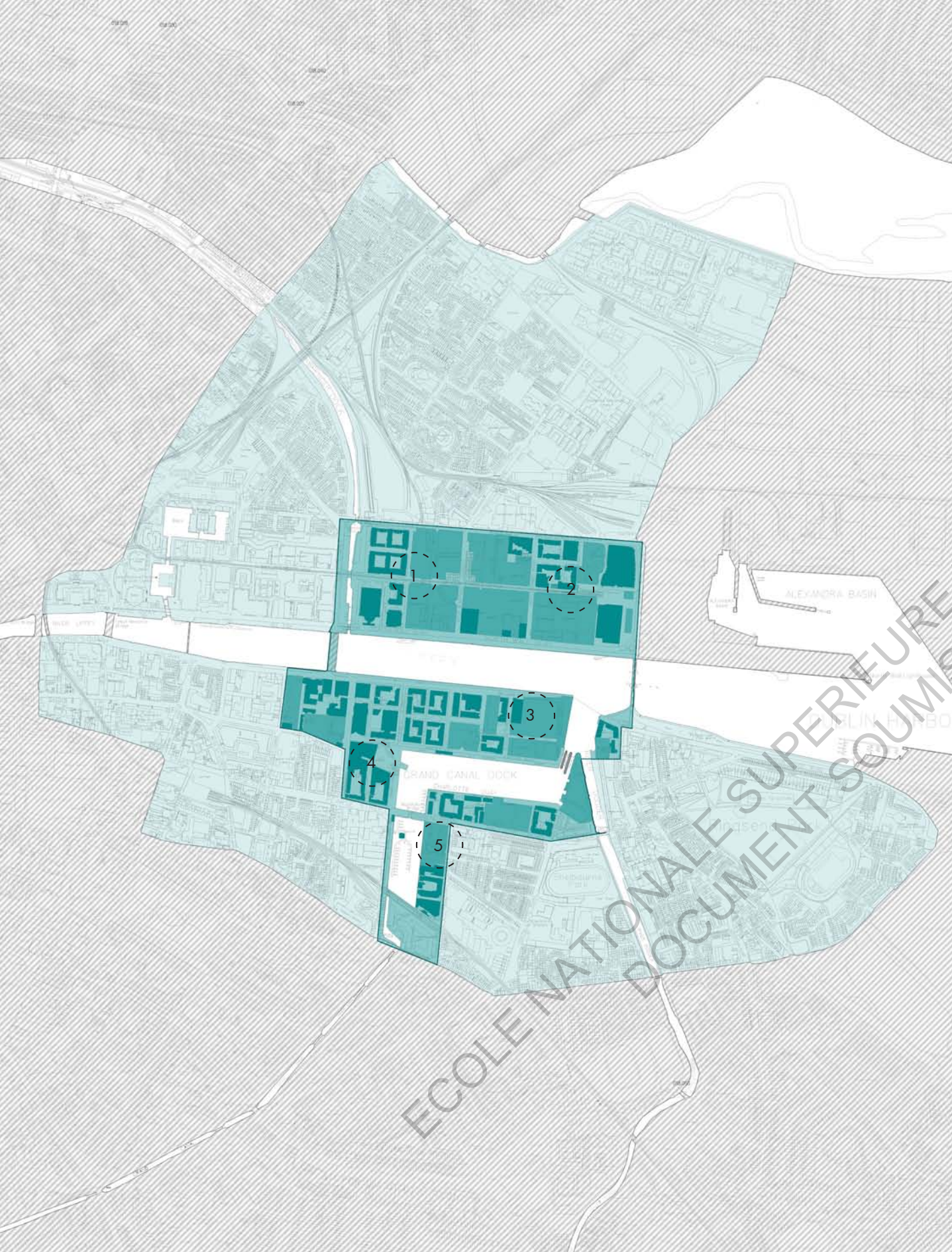
poursuivre les objectifs du Master plan de 2008 et de finaliser le développement économique et social dans les zones encore inachevées qu'elle a acquise auprès de la DDDA. Ce nouveau plan de développement est lié principalement aux effets de la crise financière de 2008. En effet, alors que l'Irlande, surnommé le Celtic Tiger, poursuivait une croissance fulgurante depuis les années 1980, la crise de 2008 a stoppé radicalement certains espoirs de développement. Ainsi, l'économie irlandaise s'est effondrée et la ville de Dublin en a été fortement impactée. En effet, alors que le projet de régénération des docklands avait débuté depuis plusieurs années, le secteur immobilier est touché et les investisseurs ont ralenti leurs programmes. Les effets de la crise sont notamment notables dans la présence de nombreux sites et constructions vacantes notamment dans les immeubles de bureaux. Ceci était particulièrement notable dans les années 2007-2008. La crise a également annulé certains projets, pourtant emblématiques, tels que la U2 Tower conçue par l'architecte Norman Foster. Mais ce problème de sites vacants n'est pas uniquement perceptible dans les docklands, il s'agit d'un problème à l'échelle de la ville. En effet, 282 sites vacants ont été répertoriés dans le centre-ville, dont font partie les docklands, ce qui représente environ 61 hectares³⁶ de terrains disponibles en 2011. Toutefois, le phénomène a été particulièrement visible dans les docklands et critiqué puisque les sites vacants étaient pour beaucoup des immeubles neufs ou en cours de construction tels que l'Anglo Irish Bank's Headquarters situé à North Wall Quay. Pour ces établissements abandonnés on parle de « ghost estate », de biens immobiliers fantômes. D'après NAMA, il existait 332 bâtiments abandonnés en 2010 contre 47 en 2015³⁷. On remarque donc que la politique menée par la ville et par la NAMA porte ses fruits.

Le SDZ a été mis en place afin de relancer l'activité des docklands dans une période de paralysie dans le secteur de la construction et la confiance des investisseurs s'est dissipée. L'objectif de NAMA est de déverrouiller les difficultés rencontrées pour relancer, accélérer et faciliter les démarches. Ainsi, les investisseurs sont désormais directement liés à NAMA qui constitue aujourd'hui une des plus grandes banques immobilières au monde. NAMA fonctionne comme une « bad bank »³⁸, une structure de défaillance, qui acquiert des prêts pour le développement immobilier et pour racheter des actifs auprès de banques irlandaises en échange d'une obligation de dette auprès

36. Dublin city audit finds 282 vacant sites ahead of land-hoarding levy [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur: <http://www.irishtimes.com/news/environment/dublin-city-audit-finds-282-vacant-sites-ahead-of-land-hoarding-levy-1.2123606>

37. Nama says the last remaining ghost estates will be finished this year [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur: <http://www.thejournal.ie/nama-annual-report-2532118-jan2016/>

38. Ireland's 'bad bank' NAMA becomes one of world's biggest property lenders [en ligne]. [Consulté le 04/11/2016]. Disponible sur: <https://www.theguardian.com/business/2010/dec/20/ireland-nama-banks-propertyloans>



- △ Densité de population dans les docklands: l'aire de la SDZ est toujours peu dense en 2011
- ◁ Plan de la SDZ indiquant les sites développés / à développer
 - sites développés
 - sites à développer
 - aire de la SDZ
 - aire des docklands
- 1. Spencer Dock
- 2. Point Village
- 3. Britain Quay
- 4. Grand Canal Square

39. National Asset Management Agency [en ligne]. [Consulté le 01/12/2015]. Disponible sur : <https://www.nama.ie/developmentfunding/>

du gouvernement dans le but d'améliorer la disponibilité des crédits dans l'économie irlandaise et donc faciliter les investissements. Il s'agit donc d'un véritable allié pour les investisseurs mais aussi le gouvernement pour mener à bien ce programme. Il s'agit alors d'un nouveau cadre de travail pour faciliter le développement dans ces zones. L'avantage des SDZ vient du fait qu'elles proposent des procédures très rapides et donc la mise en place d'un plan opérationnel presque immédiat. De la même manière les statuts de cette organisation permettent de construire les projets de manière plus rapide que sous la DDDA. Enfin, étant donné que NAMA est devenu le propriétaire majeur des terrains libres des docklands, ceci permet de faciliter et accélérer les démarches. NAMA avait notamment décidé d'investir deux milliards³⁹ d'euros dans le développement des docklands. En effet, cette organisation prévoit la création de 2600 appartements et 366 000 m² de bureaux dans ce nouveau schéma.

C. DES OBJECTIFS VARIÉS ET AMBITIEUX

Les différents plans présentés dans le chapitre précédent ont globalement développé des objectifs similaires bien qu'il existe des nuances fortes. En effet, les trois phases du projet ont été évolutives et bien qu'il s'agissait initialement d'objectifs essentiellement économiques, des objectifs sociaux ont été intégrés tout en poursuivant les mêmes objectifs économiques. Parmi les objectifs développés lors de ces trois phases, il est possible de définir cinq catégories qui sont pour la plupart détaillées à travers le Master Plan de 2008. En effet, ce master plan était le plus complet et ses objectifs ont été repris dans la SDZ comme nous le précisions précédemment. C'est pourquoi, ce chapitre présentera les objectifs développés principalement dans le Master plan de 2008 et des observations seront apportées afin de mettre en relation le CHDA et le SDZ.

Il est intéressant de noter que ces objectifs, bien que divisés en cinq catégories, sont interdépendants. Ceci s'explique notamment par la volonté de créer un développement durable en prenant en compte des critères économiques, sociaux, culturels et environnementaux et en créant le meilleur équilibre. Les autorités successives des docklands prennent ainsi en compte cette notion de développement durable défini en 1987 dans le rapport Bruntland par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'Organisation des Nations unies. Il définit alors ce terme comme « un développement qui répond aux besoins présents sans pour autant compromettre la capacité des générations futures de répondre à leurs propres besoins ».

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

40. HUGHES, Kevin Patrick. An evaluation of community involvement in the regeneration of Dublin Docklands. Thèse. Urbanisme et société - Dublin - University College Dublin, 2002, 104p.

a - Intensifier la cohésion sociale

L'objectif de ces différents plans successifs est d'améliorer le cadre social des docklands en créant une communauté dite « durable »⁴⁰. Ce terme de durabilité est très important puisqu'il aborde la question sociale d'un point de vue global, en prenant en compte des facteurs annexes tels que l'économie et l'environnement. En effet, ce quartier doit devenir à court-terme un lieu de vie et de travail avec les équipements nécessaires et suffisants pour satisfaire les besoins des populations mais aussi avec de nombreuses offres d'emploi. D'un point de vue social, une communauté durable est favorisée par la présence d'une mixité sociale d'après la DDDA. En effet, ceci permet notamment aux habitants de rester dans leur communauté suivant l'évolution de leur situation sociale tout en conservant un sentiment d'appartenance à cette communauté.

Mais on comprend rapidement que la volonté de la DDDA et de la NAMA est, avant tout, de réintroduire les familles dans le quartier des docklands alors que celles-ci ont pour beaucoup migré vers la périphérie de la ville. Il s'agit alors de créer une grande variété de logements dont des logements sociaux et abordables mais également de proposer de nombreux services tels que des écoles, des crèches ou des médecins. Mais cet intérêt pour le retour des familles en ville n'est pas propre à ces deux institutions. En effet, il s'agit d'une politique menée par le Dublin City Council à l'échelle de toute la ville. Toutefois, les docklands offrent, une opportunité majeure pour accomplir ce but puisqu'ils permettent de créer de nouveaux logements pour les familles en abondance dans un quartier neuf offrant une sécurité et un cadre de vie privilégié pour les familles.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le second objectif mené par la ville de Dublin est de créer une régénération sociale dans les docklands. Cette régénération sociale était basée sur deux concepts forts d'après la DDDA. Le premier est de créer pour les habitants un sentiment d'appartenance au quartier, il s'agit de développer une culture des docklands avec laquelle les habitants puissent se reconnaître et puissent s'émanciper. Le second concept repose davantage sur la notion de participation. Ainsi, chacun doit pouvoir se sentir utile pour influencer la création, l'évolution du quartier. Ils peuvent en effet intervenir dans les décisions quant à la construction de logements, d'écoles etc... Pour se faire, la DDDA a mis en place des cours pour savoir comment devenir un citoyen actif (Active Citizen courses). Ceci a pour but de créer un dialogue entre les autorités et les communautés afin de pouvoir, lorsque le programme prendra fin, avoir une communauté durable et organisée. Il s'agit alors de développer le secteur du logement, de l'éducation, des structures sociales, des crèches, des terrains de jeux mais aussi trouver des solutions pour lutter à une échelle plus locale contre le chômage. C'est dans cet objectif qu'a d'ailleurs été créé le Community Development Project Initiative (CDPI) qui permet de financer à 60% des projets de type non-commercial et à but non lucratif.

Il s'agit donc de développer une véritable communauté des docklands. En effet, les autorités en charge du programme veulent créer une grande communauté des docklands et atténuer les différences entre les communautés existantes. Toutefois cette vision n'est pas aussi déterminée puisqu'il s'agit également dans les propos de la DDDA de développer de nouvelles communautés afin de faciliter l'intégration des citoyens mais aussi de multiplier les interactions entre les communautés afin de mettre en commun des services par exemple. En effet, aujourd'hui, chaque communauté a ses propres services qu'il faut maintenir de manière indépendante. Il s'agit d'offrir les mêmes moyens et la même représentativité des différentes communautés dans les projets menés. En plus de cela, le cadre social de la régénération des docklands, inclus les notions de qualité de vie et de santé. Ceci reprend partiellement les notions d'intégration sociale mais aussi prend en compte la qualité des logements. Il s'agit non seulement de créer des centres médicaux ou encore des aménagements pour la pratique sportive ou encore de pistes cyclables mais surtout de

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

C. DES OBJECTIFS VARIÉS ET AMBITIEUX

concevoir un environnement sain notamment par la création d'espaces publics aérés, confortable et sécurisé.

Enfin, comme nous l'avons abordé brièvement, il s'agit d'investir dans l'emploi local et l'éducation afin d'endiguer les problèmes de chômage. Les secteurs de la construction, du commerce et de l'éducation sont notamment privilégiés pour les populations locales. Plusieurs organisations sont mises en place afin de créer des liens directs entre la communauté et les entreprises locales afin de comprendre et répondre au besoin de main d'œuvre par le biais de formations. Cet objectif est l'un des plus compliqués à développer dans les docklands car la population était marginalisée depuis plusieurs générations et le niveau d'éducation était très bas. De plus, les populations des docklands ayant longtemps été délaissés par la ville ont développé un sentiment de méfiance à l'égard des autorités et des projets qu'elles souhaitent développer. Le rôle des autorités en charge du programme de régénération est également de créer de nouveaux équipements et notamment des écoles afin de permettre aux jeunes habitants des docklands de pouvoir poursuivre une formation pour décrocher des emplois. Mais il s'agit aussi de créer des programmes de formation pour les personnes à la recherche d'un emploi souvent issus des classes ouvrières.



Marché de Noël dans les docklands, à proximité de l'IFSC, 2015

b - Développer l'économie à l'échelle du pays

La régénération économique du quartier et le développement d'une économie durable à long terme des docklands a été l'objectif majeur mené par les autorités et le gouvernement irlandais dès le début du programme en 1986 avec le CHD. En effet, comme nous l'avons étudié précédemment, le but de ce premier programme ne suivait que des desseins économiques. A travers, les deux programmes suivants, ce facteur économique reste une priorité mais est conjugué avec des facteurs sociaux, culturels et environnementaux.

Ce projet économique pour les docklands dépasse très largement ce simple territoire. En effet, il s'agit de prendre en compte des facteurs locaux mais aussi régionaux et nationaux. Il ne s'agit pas uniquement de développer un business dans les docklands mais bien de créer un environnement très attractif pour les entreprises internationales afin d'en tirer un bénéfice national. Cet environnement prend notamment en compte le nombre d'ouvriers qualifiés, il s'agit alors de développer des écoles à la pointe dans les secteurs recherchés tels que le droit, les technologies. Il s'agit également de développer des logements appropriés et des espaces de bureaux attractifs afin d'attirer les meilleurs employés en leur offrant les meilleures conditions de vie avec suffisamment de services et avec une vie culturelle dynamique. Il est donc intéressant de noter que l'aspect économique prend en compte l'ensemble des autres objectifs développés. Ainsi, la stratégie économique est basée sur trois éléments : Dublin doit être une ville idéale pour y développer un business, pour y vivre et pour y visiter des sites culturels.

Il est aujourd'hui possible d'affirmer que l'aspect économique dans le cadre du projet de régénération est

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

un véritable succès. En effet, le nombre d'emplois dans les docklands a augmenté rapidement entre 1997 et 2006 passant de 20800 à 40000⁴¹. Comme nous allons l'étudier plus tard, nous pouvons également noter que l'aire des docklands et principalement Grand Canal Docks possède un taux de chômage très bas, à 5% en 2016. Dans certains quartiers, on note un taux de chômage toujours élevé en 2006 à 10,3% chez les hommes et 14% chez les femmes. Mais il s'agit de quartier anciennement très défavorisés qui comptait respectivement 62,8%⁴² de chômage chez les hommes en 1991 et 48,3% chez les femmes. La stratégie est de développer une main d'œuvre de qualité et non plus de quantité. Or le pays connaît un manque, à court et moyen terme, de main d'œuvre qualifiée. Il s'agit donc d'attirer de très nombreux employés du monde entier pour combler ce manque et de former les populations peu qualifiées.

De plus, bien que le chômage ait diminué significativement dans les docklands, il reste des quartiers où le chômage est élevé. Il s'agit donc d'homogénéiser cette courbe du chômage en apportant une aide à ces quartiers défavorisés.

Une fois les entreprises implantées, il s'agit de les accompagner et de les retenir dans le quartier. L'IFSC, qui emploie aujourd'hui plus de 18000 personnes a joué un rôle majeur pour attirer les grandes entreprises liées à la Finance et au Droit mais aussi pour conforter le choix de Dublin auprès des entreprises des hautes technologies. Le développement de la finance est un enjeu primordial qui répond aux stratégies mondiales qui développent les marchés des services financiers et des services de business international. Les services financiers incluent les sociétés bancaires, le secteur des assurances et de gestion des actifs. Les services de business international incluent un large nombre de secteurs comme les sociétés de l'internet, les télécommunications... Ce sont donc ces deux domaines qui ont joué le premier rôle dans le développement des docklands.

Les différentes stratégies internationales sont toutes basées sur quatre grands facteurs à savoir l'économie, les technologies, le client et les réglementations et taxes. Ce sont ces quatre facteurs qu'il faut ajuster perpétuellement afin de développer un système efficace et stable. Il est important de noter que le rôle économique des docklands répond à une stratégie à l'échelle du pays. Il s'agit, en effet, du nouveau centre financier de l'Irlande. C'est d'ailleurs les décisions du

41. Docklands - Planning Scheme [en ligne]. [Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur : <http://www.dublindocklands.ie/>

42. The Changing Face of Dublin's Inner City [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : http://trutzhaase.eu/wp/wpcontent/uploads/R_2009_Divided-City.pdf

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

C. DES OBJECTIFS VARIÉS ET AMBITIEUX

gouvernement qui ont le plus souvent permis de développer ce quartier notamment grâce à une taxe très faible sur les entreprises. Cette question reprend l'un des quatre facteurs déterminant dans la stratégie internationale. Toutefois, dans ce cas précis il s'agit d'être principalement compétitif à l'échelle de l'Union Européenne et l'Irlande n'est pas le seul pays à avoir diminué ces taxes. En 2007, sept pays parmi les vingt-huit, ont diminué leurs taxes sur les entreprises⁴³. Avec la création de la SDZ, on comprend l'importance donnée au secteur économique dans le programme de régénération pour la croissance globale du pays puisque les SDZ sont déterminées directement par le gouvernement.

Mais le programme de régénération prend également en compte l'économie du port. On remarque que celui-ci redevient actif et génère des bénéfices. C'est notamment grâce au développement des voyages par ferry mais aussi par le développement d'un port de plaisance pour les visiteurs fortunés. Enfin, les échanges commerciaux se sont multipliés pour atteindre un record en 2007.



Immeubles de bureaux, Sir Rogerson's Quay, Grand Canal Docks



Immeubles de la Ulster Bank, George's Quay, quartier de Pearse Street

c - Désenclaver des quartiers isolés

Ensuite, un troisième objectif concerne les transports et tend à désenclaver certains quartiers isolés ainsi qu'à adoucir certains axes routiers qui traversent et divisent les docklands. Il s'agit aussi de développer les transports en communs afin de désengorger la ville et réduire les émissions de CO₂.

Tout d'abord, il faut noter que le quartier des docklands a longtemps été considéré comme un espace séparé de la ville car de nombreuses infrastructures routières et ferroviaires dont la Loopline des DART créée en 1888 ont été construites et ont formé des barrières physiques clivantes. C'est pourquoi la connexion des docklands à la ville doit s'imaginer d'une manière plus poreuse tout comme les déplacements au sein des docklands. Il s'agit ainsi de réduire à la fois l'impact de certains axes ferroviaires et routiers importants. Il est donc question de multiplier les circulations douces annexes, créer des porosités dans ces réseaux mais également de réduire les flux sur ces axes principaux.

Cette notion de porosité s'exprime également à travers la volonté de créer de nouveaux franchissements sur la Liffey, qui constituait un obstacle important à la fin des années 1980 et qui a toujours constitué une séparation comme nous avons pu l'étudier plus tôt dans ce mémoire. Avant ce programme de régénération, il n'existait pas de ponts reliant le nord au sud des docklands de manière directe. Ainsi, ce plan a permis de développer les échanges et les transports par la création de quatre ponts et passerelles tels que le Samuel Beckett Bridge et le Sean O'Casey Bridge. Mais il s'agit également de créer d'autres franchissements sur les bassins notamment dans le prolongement de Hanover Quay afin de relier les quartiers de Grand Canal Dock et de Ringsend.

Aujourd'hui, les barrières physiques sont toujours présentes

notamment parce que tous les franchissements n'ont pas été construits dont le dernier évoqué ce qui ne permet pas de désenclaver totalement le quartier de Ringsend par exemple. De la même manière il existe encore une frontière entre le centre-ville et les docklands qui s'expliquent notamment par la présence Trinity College qui utilise une grande surface.

Pour pallier à ces problèmes urbains, la ville a retenu une proposition ayant pour objectif d'intensifier l'usage des transports en communs. Ainsi, la principale amélioration outre la création de nouvelles lignes de bus, est la mise en circulation d'un nouveau LUAS sur une nouvelle ligne C1 (équivalent du tramway) permettant de relier le centre-ville à Point Village qui se situe au nord-est des docklands, un lieu traditionnellement très enclavé.

Or d'après les chiffres précédents, on remarque que les habitants des docklands marchent plus que les habitants du reste de la ville dans leur déplacements quotidiens en effet ils sont 44.2% contre 28% dans le reste de la ville⁴⁴. Il faut ainsi, multiplier les parcours adaptés à ces types de transports doux notamment puisque 80%⁴⁵ des habitants de la SDZ habitent et travaillent dans ce même quartier et peuvent ainsi éviter l'usage de la voiture et des transports en commun. De plus, la ville de Dublin est de taille relativement réduite à comparaison de capitales européennes telles que Londres et Paris. L'échelle de la ville et donc l'échelle des distances est donc réduite à une taille plus humaine. Ainsi, la marche est un moyen efficace de se déplacer au quotidien que ce soit pour les habitants mais également pour les touristes.

Actuellement les déplacements est-ouest sont les plus développés dans les docklands notamment grâce aux quais qui sont particulièrement utilisés par les piétons et cyclistes mais aussi par l'existence de Pearse Street qui est historiquement l'une des rues majeures de la ville. On observe donc qu'il s'agit de s'appuyer sur des réseaux existants afin de développer les transports des docklands de manière efficace tout en se connectant aux réseaux de la ville

La question des transports dépasse le simple quartier des docklands, il s'agit d'une stratégie d'une échelle plus large allant des montagnes au Sud de Dublin à la baie de

44. North Lotts & Grand Canal Dock Planning Scheme, Dublin City Council [en ligne]. [Consulté le 20/09/2015]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/sites/default/files/content/Planning/OtherDevelopmentPlans/LocalAreaPlans/Documents/NLPlanningSchemeInterimPublication.pdf>

45. Draft Dublin Docklands social infrastructure audit 2015 [en ligne]. [Consulté le 01/12/2015]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/>

46. North Lotts & Grand Canal Dock Planning Scheme, Dublin City Council [en ligne]. [Consulté le 20/09/2015]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/sites/default/files/content/Planning/OtherDevelopmentPlans/LocalAreaPlans/Documents/NLPlanningSchemeInterimPublication.pdf>

TRANSPORTS ⁴⁶

A PIED : 44,2%
VOITURE : 21,5%
BUS : 12,5%
TRAIN/DART/LUAS : 7%
A VÉLO : 6%
AUTRE : 4%

Méthodes de transport privilégiées par les habitants des docklands en 2012



◀ La nouvelle ligne de LUAS à Mayor Street Upper (North Wall)



◀ Le Sean O'Casey Bridge de O'Hallara Architect. Pour les piétons



◀ Samuel Beckett Bridge, par l'architecte Santiago Calatrava. Pour les piétons, cyclistes, automobilistes et transports en communs

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

C. DES OBJECTIFS VARIÉS ET AMBITIEUX

47. Docklands - Master plan 2008 [en ligne]. [Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur : <http://www.dublindocklands.ie/>

Howth au Nord. En effet, ce programme de régénération des Docklands s'inscrit dans un programme plus large de développement des transports et participe notamment au Plan de Développement de la ville de Dublin établi sur la période de 2005 à 2011⁴⁷. Ce plan développe une nouvelle stratégie pour le développement du centre-ville de Dublin mais aussi l'ensemble de sa périphérie. Ainsi, une nouvelle station de train pour relier les docklands à l'ouest de la ville a été construite. Et l'amélioration la plus nette pour les docklands en termes de transports est la création d'un tunnel pour la S2S, qui est un axe Nord-Sud à l'échelle du pays. Ceci permet de conserver un trafic routier intense lié à l'activité du port tout en traversant les docklands et en limitant les divisions du territoire ainsi que les nuisances.

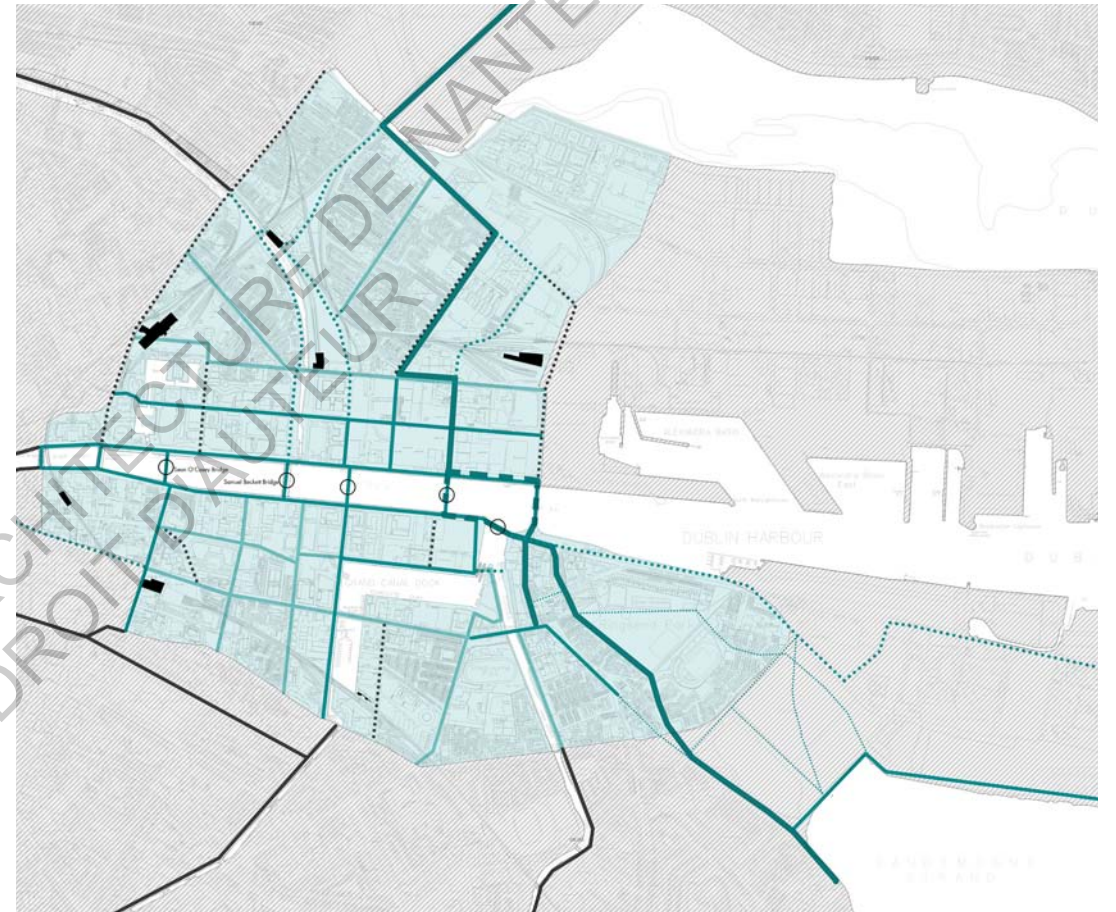


Le Custom House Quay ▶ aménagé pour les piétons et cyclistes, 2016



Marché de Noël dans les ▶ docklands, à proximité de l'IFSC, 2015

I- LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE
 C. DES OBJECTIFS VARIÉS ET AMBITIEUX



◁ Projet de réseaux de transports en commun, Master plan 2008

- Correspondance des transports en commun
- Nouveaux franchissements sur la Liffey
- Station de Train
- Train
- DART
- Interconnector
- Quality Bus Corridor (QBC)
- Quality Bus Corridor (QBC) potentiels
- Principales lignes de bus
- Lignes de bus potentielles
- ← - - Ligne de ferry
- Station de ferry
- ▬ Ferry
- LUAS C1 + stops
- Autres lignes de LUAS desservant les Poolbegs

△ Projet de réseaux piétonnier et cycliste des docklands, Master plan 2008

- Réseau piétonnier et cycliste de la ville
- Circulations piétonne et cycliste prioritaires
- Circulations piétonne et cycliste secondaires
- Proposition de circulations piétonne et cycliste prioritaires
- Proposition de circulations piétonne et cycliste indicatives
- Proposition de circulation cycliste indicatives
- Nouveaux franchissements sur la Liffey
- S2S (réseau routier majeur)

d - Prolonger la ville et la rivière à travers les docklands

A travers ce programme il s'agit également de créer de nouveaux points focaux dans la ville. Il doit s'agir de nouveaux marqueurs avec une identité et une attractivité propre. En effet, la rivière Liffey sépare la ville en deux mais elle sert également de liant et de fil conducteur entre les différents points attractifs. De nombreuses zones d'influence sont déjà installées le long de cette rivière allant du Musée d'art contemporain, à Phoenix Parc, en passant par les quartiers dynamiques de Smithfield et O'Connell Street. Les docklands doivent ainsi, prolonger ces marqueurs de la ville avec notamment le développement de l'IFSC et d'équipements culturels tels que le Grand Canal Theatre et Point Village. Ainsi, l'espace public des docklands n'est pas conçu en autarcie, il est le prolongement d'une stratégie urbaine qui traverse l'ensemble de la ville.

Il s'agit donc d'animer un quartier par l'espace public afin de connecter des constructions aux programmes variés. La nouvelle place de Grand Canal Square est un des exemples les plus représentatifs puisqu'elle relie un hôtel, un théâtre et un programme mixte de bureaux. Il s'agit également de mettre en valeur des édifices remarquables que ce soit pour leur valeur historique, leur usage ou par leur écriture architecturale. Il s'agit de mettre en valeur les témoins d'une culture propre au docklands. Il peut s'agir d'édifices emblématiques tels que la Custom House ou le CHQ building qui est un ancien entrepôt réhabilité.

Mais il s'agit aussi de créer des espaces de vie qui conviennent aux attentes des habitants et travailleurs tout comme aux investisseurs. Il s'agit de créer des espaces proposant des équipements urbains au design adapté mais

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

aussi créer des réseaux de circulations douces comme évoqué précédemment pour les piétons et les cyclistes au sein des docklands et dans la continuité du réseau de la ville. Tout ceci ayant a pour but de proposer un environnement sain et sécurisé. L'espace public veut donner un rôle nouveau aux rues puisque les autorités veulent que ces rues deviennent des espaces publics à part entière et non plus uniquement des axes de circulations routières, il s'agit de créer des espaces partagés entre les utilisateurs qu'ils soient conducteurs, cyclistes ou piétons. Ceci entre en résonance directe avec l'usage des rues du cœur de la ville telle que Grafton Street rythmé par des pratiques musicales et artistiques. Les habitants s'y approprient l'espace. Il s'agit également de dynamiser ces rues en développant des activités et commerces à proximité directe des rues, sur le front bâti. Toutefois, cette cohabitation entre usagers doit être sécurisée et rendu agréable notamment par la plantation d'arbres pour jaloner les voies mais aussi par une lisibilité claire de l'organisation des espaces publics que ce soit par les traitements de sols ou par la signalétique.

Cette cohabitation par l'espace public est également primordiale dans un contexte assez complexe qui doit faciliter les interactions entre des populations hétérogènes sur le plan socio-professionnel. Ainsi, alors que les autorités n'ont pas atteint leurs objectifs dans la création de logements, elles considèrent désormais que l'espace public est prioritaire et joue un rôle majeur dans la création d'une mixité sociale au sein du quartier. Toutefois, on remarque que le modèle urbain et architectural privilégié favorise finalement le développement de gated communities ce qui est assez contradictoire avec les intentions initiales du projet urbain. Il s'agit d'un modèle urbain clivant qui limite l'espace public et confine les habitants.

Ensuite, il faut noter que les concepts majeurs dans la création des espaces publics des docklands sont les suivants d'après le master plan de 2008 : « connectivité et accessibilité, lisibilité, design échelle et usage, préservation, patrimoine naturel, espaces ouverts, paysage et équipements, rapport à l'eau. »⁴⁸ Ce dernier point est particulièrement important pour les docklands. En effet, la Liffey et les différents bassins sont à l'origine de la forme urbaine actuelle des docklands. L'eau est l'élément qui sépare mais également unifie les différents quartiers des docklands.

48. Docklands - Planning Scheme [en ligne].
[Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur :
<http://www.dublindocklands.ie/>

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

C. DES OBJECTIFS VARIÉS ET AMBITIEUX

La rivière Liffey est également une des principales attractions pour les visiteurs et borde la plupart des lieux touristiques tout en proposant des activités sportives. En 2001 puis 2008, l'autorité a d'ailleurs lancé le River Regeneration Strategy ce qui marque l'importance de cette rivière pour la ville. L'espace public se prolonge ainsi sur l'eau avec notamment la mise en place d'activités nautiques telles que le kayak, le paddle mais aussi un parcours de snowboard tracté.

Enfin, outre la question du rapport à l'eau. Il est également question de proposer des espaces végétalisés vastes. En effet, la ville de Dublin respire par la présence de nombreux espaces végétalisés et le quartier des docklands veut poursuivre cette tradition. Toutefois, les premières observations font état d'un quartier très minéral, avec des plantations limitées. Ceci s'explique par le fait, que la DDDA a développé une stratégie plus élargie. L'ancien quartier des poolbegs doit devenir un très vaste espace végétalisé qui contrasterait avec le quartier de Grand Canal Docks. Il ne s'agit alors pas de multiplier les petits espaces verts mais de proposer un parc suffisamment important pour bénéficier à l'ensemble de la ville. Or avec la création de la SDZ, ce parc n'est plus inclus dans le programme bien qu'il soit toujours d'actualité pour le développement à long terme du quartier.



Présence d'activités nautiques sportives dans le Grand Canal



Principaux pôles attractifs et marqueurs urbains le long de la Liffey

Parc Phoenix et le Monument Wellington



O'Connell Street et le Spire



Trinity College

I- LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

C. DES OBJECTIFS VARIÉS ET AMBITIEUX



- | | | |
|------------------------------|----------------------|-----------------------------|
| 1. Monument Wellington | 6. Château de Dublin | 11. Gormley Statue (projet) |
| 2. Station Heuston | 7. Spire | 12. U2 Tower (projet) |
| 3. Brasserie St James's Gate | 8. Liberty Hall | 13. Watchtower (projet) |
| 4. Smithfield centre | 9. Custom House | |
| 5. Four Courts | 10. Ulster Bank | |

e - Affirmer une identité culturelle encore peu développée

Enfin le cinquième et dernier objectif mené à travers la régénération des docklands est l'amplification des activités artistiques, culturelles et touristiques.

D'après le DDDA, l'industrie culturelle et des activités créatives est essentielle dans un programme de régénération. En effet, d'une manière générale, une ville se caractérise et se démarque par son architecture, son patrimoine, ses habitants et ses arts. Ce sont ces éléments qui génèrent une singularité, une identité et qui permettent d'attirer les populations. Un quartier doit ainsi pouvoir se démarquer de par sa culture afin de pouvoir émerger. L'ambition pour les docklands est de créer un espace qui attire les populations extérieures tout en développant un sentiment d'appartenance aux populations existantes. Il s'agit donc de proposer une offre culturelle et touristique large et diversifiée pour répondre à ces deux objectifs.

Dans le cadre des docklands, la culture et l'art sont également perçus comme un enjeu économique. Les répercussions positives sur le quartier sont, en effet, très nombreuses. En premier lieu il s'agit effectivement d'offrir des divertissements à la population du quartier et de la ville mais il s'agit également de développer le quartier sur le plan culturel afin de promouvoir un mode de vie singulier et riche. Les docklands doivent donc à nouveau servir de vitrine à la fois pour le quartier mais aussi pour la ville et le pays. Il s'agit d'attirer les investisseurs économiques qui recherchent des quartiers vibrants pour leur image de marque mais aussi de convaincre les meilleurs employés en Europe en leur proposant une ville ouverte et active. Ainsi, la culture et l'art qui ne semblent pas offrir de retour direct sur investissement à première vue sont en réalité des facteurs déterminants pour l'attraction et l'établissement d'acteurs économiques.

Toutefois, ces ambitions ne sont aujourd'hui pas totalement en phase avec la réalité bien que certains projets culturels importants aient été construits. Ainsi, avec l'instauration du CHDA en 1986, les projets pour la culture n'ont pas été développés. La pratique culturelle ainsi que la promotion de l'art et la culture n'ont été introduit dans le programme qu'à travers le premier master plan établi en 2003 par la DDDA. Avec le développement de ce nouveau programme renforcé par le master plan de 2008, certains lieux pour la culture ont été construits tels que le Grand Canal Theatre construit par Daniel Libeskind au cœur de Grand Canal Dock, le Convention Centre de Kevin Roche et le O2 Theatre (aujourd'hui renommée la «3 Arena») situés dans le quartier de North Wall. Ces bâtiments publics permettent de proposer quelques événements culturels tout au long de l'année qui ne se limitent d'ailleurs pas aux habitants des docklands. Au contraire, ces équipements sont conçus à l'échelle de la ville de Dublin. De plus, l'écriture architecturale de ces lieux est forte et permet de créer une identité propre au quartier très éloignée de l'image traditionnelle des docklands et de la ville de Dublin. Ils sont même le reflet des activités du quartier ancrées dans les hautes technologies. De part cette architecture, la culture est placée au cœur des quartiers, à proximité de la rivière ou à proximité d'espaces publics.

Aujourd'hui, malgré ces équipements culturels importants et symboliques, on constate que le secteur de l'art et de la culture restent peu présents dans la vie du quartier notamment lorsque l'on fait le parallèle avec le centre-ville très dynamique. On peut même constater que cette offre culturelle tend à se réduire notamment à cause des objectifs économiques qui sont redevenus une priorité avec l'instauration de la SDZ. Ainsi, certains sites de production culturelle telle que la Factory⁴⁹ qui produit des films pour l'institut du film irlandais va devoir quitter ses bureaux du fait de l'existence de certaines pressions d'investisseurs qui veulent rentabiliser les terrains des docklands au maximum. Les lobbies économiques sont donc forts actuellement dans les docklands et les programmes culturels émergent difficilement bien que le master plan de 2008 et la SDZ de 2012 précisent que la ville veut investir dans ce domaine. D'ailleurs avec la crise économique de 2007, certains projets culturels ont été abandonnés telle que la sculpture de 46 mètres de hauteur proposée par l'artiste Antony Gormley ou certains projets revêtant une valeur culturelle telle que la U2 Tower qui aurait été le siège du Groupe de

⁴⁹ Why evict the Factory ? Because the arts have no place in Ireland [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/culture/why-evict-the-factory-because-the-arts-have-no-place-in-ireland-1.1759153>

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

C. DES OBJECTIFS VARIÉS ET AMBITIEUX



Le Convention Centre, Kevin Roche, 2010

Le Grand Canal Square Theatre, Daniel Libeskind, 2010



La 3 Arena, (ancien O2 Theatre), Populous architects, 2008

I - LE CONTEXTE DES DOCKLANDS ET DU PROJET DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

C. DES OBJECTIFS VARIÉS ET AMBITIEUX

Rock irlandais U2. Malgré tout, il ne peut pas être ignoré que certains artistes parviennent à investir les lieux tels que Spencer Tunick dans le cadre de la stratégie culturelle de la DDDA.

Ainsi, les docklands ont quelques difficultés à développer une nouvelle culture forte et riche. Mais elle rencontre également quelques difficultés pour entretenir la mémoire du quartier. L'espace public est ponctué d'éléments historiques mais également de nombreuses sculptures évoquant un passé industriel. En effet, le Famine Memorial construit en 1997 par l'artiste Rowan Gillespie est une des nombreuses sculptures évoquant le passé de la Grande Famine et la conservation de certaines machineries dans l'espace public permettent le souvenir. L'omniprésence de l'image des cheminées de la centrale thermique du port dans la skyline permet également d'entretenir le passé. La culture plus traditionnelle des docklands s'exprime aussi à travers quelques événements tels que le Docklands Maritime Festival mais beaucoup d'habitants, principalement locaux, regrettent qu'il n'existe pas encore de véritable musée retraçant le passé des docklands afin de mettre en valeur, notamment auprès des touristes, le passé ouvrier. Ces musées étaient pourtant fortement défendus dans le master plan de 2008 notamment un musée maritime.

Avec le développement touristique du pays et l'attractivité toujours plus forte de Dublin parmi les destinations européennes, le quartier des docklands veut également profiter de cette dynamique pour développer l'identité du quartier. Les touristes sont pourtant très peu présents dans les docklands car ce quartier qui est légèrement excentré du cœur de ville ne propose pas suffisamment d'activités. Ainsi, les touristes sont acheminés à travers le « Viking Splash Tour » ou encore le « Liffey Voyage » et permet de prolonger la visite de la ville jusqu'aux bassins des docklands.

La population des docklands se plaint globalement de la disparition de l'offre culturelle malgré la présence de ces grands équipements. En effet, alors que le centre-ville de Dublin est vibrant de par la multiplication de petits musées de scènes musicales mais aussi de pratiques dans les rues, les docklands apparaissent comme un quartier aseptisé, sans réelle identité. La ville souhaite donc amplifier l'animation des espaces publics en commandant un nombre de projets artistiques permanents et éphémères et renforcer les liens culturels avec le reste de la ville. Mais il s'agit également de créer un art durable, propre au docklands.



◀ Projet annulé de la U2 Tower de Norman Foster



◀ «Angel of the North» de Antony Gormley



◀ «Famine Memorial» de Rowan Gillespie

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION

A. LES COMMUNAUTÉS COMME PRINCIPE MOTEUR

La notion de communauté est très marquée dans l'ensemble de la société de Dublin et dans l'ensemble du pays d'une manière générale. En effet, il est fréquent de traverser la ville et de noter la présence de community centres, de community churches ou de community shops. Dans ce contexte des docklands de Dublin, la notion de communauté est rapidement devenue l'une des interrogations majeures pour ce mémoire mais également pour la compréhension globale de cette ville d'accueil. La principale difficulté a été de définir le terme dans le contexte précis des docklands puisque celui-ci est assez peu employé dans le contexte français et ne revêt ni le même caractère ni les mêmes connotations. Il a donc rapidement été question de définir ce terme pour en comprendre le ou les sens mais également en comprendre l'origine, la nature ou encore les répercussions pour la société. Étant donné que la notion de communauté est très vaste et diffère selon les cultures et pays, il s'agira de définir et de comprendre la notion de communauté dans le contexte précis de Dublin et des docklands. Enfin ce travail de définition sera également l'occasion de dresser un portrait et une cartographie des cinq communautés présentes en 2016 sur ce territoire et de comprendre les relations qu'elles entretiennent.

α - Une communauté dans le contexte de Dublin

Le terme de communauté est très utilisé dans le contexte irlandais. Toutefois, il reste, d'une manière générale, très difficile à définir. D'ailleurs, il n'existe pas de définition précise et uniformément acceptée aujourd'hui d'après l'ethnologue Astrid Wonneberger⁵⁰. Le sociologue Nigel Rapport⁵¹ confirme cette forme de paradoxe puisque le terme de communauté est l'un des plus employés dans les domaines des sciences sociales mais reste l'un des plus insaisissable.

En ce sens, il convient d'étudier les descriptions existantes du terme afin de comprendre comment elles s'appliquent au contexte de Dublin et de l'Irlande. Il est à noter que le contexte étudié développe la notion de communauté sur une vision anglo-saxonne assez éloignée du système français pour lequel la notion de communauté peut revêtir une connotation négative et très souvent limitée à des critères ethniques.

Ainsi, la notion de communauté à une signification variable mais très souvent basée sur l'idée qu'un territoire commun est partagé par un groupe d'individu qui possède une histoire et une culture communes⁵². A ces principes sont associés un principe fort de solidarité. Cette définition, est une des plus large et à travers celle-ci, on s'aperçoit que tout groupe professionnel, village ou club peut être appelé communauté tout comme une association ou un voisinage⁵³. En revanche d'un point de vue plus restreint, la notion de communauté correspond à un groupe de catégorie sociale spécifique avec plusieurs caractéristiques.

Ainsi, la plupart des définitions étudiées proposent des nuances et tendent à préciser ces deux première définitions

50. The End of "Community"?: Concepts of locality and Community before and after the Spatial Turn in Anthropology: A case of the Dublin Docklands [en ligne]. [Consulté le 09/10/2016]. Disponible sur : http://www.localities.kr/sub_pg/img/5.pdf

51. RAPPORT, Nigel. Social and cultural anthropology. London : Routledge, 2000, 480 p./p.60

52. HUGHES, Kevin Patrick. An evaluation of community involvement in the regeneration of Dublin Dockland's. (Thesis 438) Dublin: University College Dublin, 2002, 104p./p.2

53. Ibid.p.2

très vagues. Ainsi, jusqu'à la fin des années 1960, le terme définit un petit groupe d'individus qui partagent des intérêts communs, un quartier commun, et dont les membres appartiennent à une catégorie sociale spécifique et travaillent dans des secteurs homogènes. Enfin, la notion d'appartenance à cette communauté est une autre caractéristique forte qui est notamment explicitée par Robert Redfield, qui définit une communauté traditionnelle suivant quatre critères:

"une échelle sociale réduite, une homogénéité dans les activités et dans l'état d'esprit des membres, une autosuffisance à travers un vaste panel de besoins et à travers le temps, et une conscience de la distinction"⁵⁴
(traduit de l'anglais)

Toutefois, Gabriel Chanan⁵⁵ affirme qu'une communauté n'est pas nécessairement le reflet d'une population homogène. Elle est, au contraire, constituée par des individualités de classes sociales, âges, sexe très divers mais également par des degrés différents d'attachement au quartier. C'est-à-dire qu'il ne s'agit pas nécessairement d'être un autochtone. pour pouvoir appartenir à une communauté mais il s'agit avant tout de la question de l'intérêt portée à une culture et de l'implication apportée et les initiatives menées pour le quartier. Dans le cadre des docklands de Dublin, on s'aperçoit qu'il existe des disparités au sein même de chacune des communautés. Toutefois, il existe, pour des raisons historiques, des tendances socio-professionnelles caractérisant chacun des quartiers. Il existe donc une relative forme d'homogénéité au niveau culturel, social, familial et professionnel parmi ces différentes populations.

En revanche, selon lui, une communauté se définit avant tout comme une association dans un quartier défini ou par un système social défini qui agit à plus petite échelle, à échelle plus humaine que la société. Ainsi, l'on s'aperçoit clairement que la notion de communauté est à la frontière entre la société qui considère un collectif à une échelle très large et l'individu⁵⁶. Elle est plus réduite que les notions d'Etat et de société mais plus large que le cercle familial et de parenté⁵⁷. Nigel Rapport défend également cette idée et croit en l'importance de cette structure sociale intermédiaire pour l'organisation des sociétés à venir:

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION

A. LES COMMUNAUTÉS COMME PRINCIPE MOTEUR

"un microcosme d'une image sociale plus vaste qui pourrait prévaloir dans la mesure où les sociétés ont tendance à augmenter en taille et en complexité"⁵⁸
(traduit de l'anglais)

54. RAPPART, Nigel. Social and cultural anthropology. London : Routledge, 2000, 480 p./p.60

55. HUGHES, Kevin Patrick. An evaluation of community involvement in the regeneration of Dublin Docklands. [Thesis 438] Dublin: University College Dublin, 2002, 104p./p.5

58. Ibid.p.62

59. Living in a Village within the City : Social Networks in the Dublin Docklands [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <https://www.ethnologie.uni-hamburg.de/pdfs/Astrid-Wonneberger/wonneberger-networks.pdf>

60. RAPPART, Nigel. Social and cultural anthropology. London : Routledge, 2000, 480 p./p.62

56. Ibid.p.2
57. RAPPART, Nigel. Social and cultural anthropology. London : Routledge, 2000, 480 p./p.63

Toutefois, dans le cadre de Dublin, la notion de communauté est utilisée à différentes échelles. Il peut s'agir d'une grande communauté formée par l'ensemble des habitants de Dublin: les Dubliners. Toutefois, il existe de nombreuses déclinaisons et subdivision de cette notion. Son utilisation principale reste avant tout liée à la notion de quartier avec les termes « Pearse Street Community » associé à des localités particulières ou à la présence de "community centres" qui sont implantés stratégiquement dans la ville afin de proposer des services à l'ensemble de la population. En ce sens,, les communautés étudiées prennent en compte une population entre 5000 et 10000 habitants environ et donc il s'agit effectivement d'un cadre dépassant largement le cercle familial. Toutefois, cette notion de famille est particulièrement important à Dublin puisqu'il a été étudié⁵⁹ que les membres d'une famille font très souvent parti d'une même communauté.

Ainsi, selon, Barth⁶⁰ les groupes d'individus parviennent à construire leur propre identité en se différenciant des communautés avoisinantes et en érigeant des frontières avec elles. Ces frontières fonctionnent à travers le sens qu'elle proposent dans la tête des membres. Les communautés doivent ainsi être perçues comme une construction symbolique selon Cohen. La conscience d'une communauté provient selon lui



◀ Symbolisation du territoire de Grand Canal Docks

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION

A. LES COMMUNAUTÉS COMME PRINCIPE MOTEUR

de la conscience de l'existence d'une frontière.

La notion de communauté a également une forte valeur symbolique d'après Astrid Wonneberger ce que Nigel Rapport défend également pour expliquer qu'une communauté est avant tout une invention construite afin de donner du sens à la vie en société et provient d'ailleurs de la conscience de barrière parfois plus symboliques que physiques entre des populations.

" Peu importe qu'une "communauté" représente une relation étroite avec le passé (Toennis), un comportement contemporain de vie en commun, (Franckenberg), une solidarité politique (qu'elle soit ethnique, religieuse, locale) ou une utopie pour le futur, il s'agit d'un concept qui défend une constante évocation et évaluation positives dont les usages expriment un groupement socio-culturel et un milieu dont les gens souhaitent appartenir "⁶¹ (traduit de l'anglais)

Dans le cadre des docklands les notions de "communauté" et de "voisinage" ont été considéré comme de véritables synonymes par les autorités en charge de la planification urbaine⁶². Le terme de voisinage renvoie à la notion de territorialité. En effet, les notions de communautés, de culture et de territoire sont indissociables d'après Astrid Wonneberger. Celle-ci tend à définir le terme comme:

"un territoire spécifique par lequel les communautés sont séparées les unes des autres elle ajoute également une autre notion à savoir que la communauté est "irréconciliable avec la modernité et l'urbanisme"⁶³.

Les communautés n'ont pas toutes le même pouvoir et elles n'ont pas toutes les mêmes objectifs. Ce groupe d'habitants doit donc être suffisamment important pour avoir assez de pouvoir et mener des initiatives intéressantes et concrètes pour l'amélioration ou la défense des conditions de vie dans le quartier. L'ambition des communautés dépend de la même manière du nombre et de l'implication de ces membres. Il existe de nombreux types de communautés ayant des ambitions variées ce qui implique donc différents degrés d'engagement ainsi que différents groupes de population. Il s'agit donc désormais d'étudier le rôle de ces communautés et leur origine et enfin de comprendre les degrés d'implications des citoyens notamment en période de régénération urbaine.

61. RAPPORT, Nigel. Social and cultural anthropology, London : Routledge, 2000, 480 p., p.65

62. The End of "Community"?: Concepts of locality and Community before and after the Spatial Turn in Anthropology: A case of the Dublin Docklands [en ligne]. [Consulté le 09/10/2016]. Disponible sur : http://www.localities.kr/sub_pg/img/5.pdf

63. Living in a Village within the City : Social Networks in the Dublin Docklands [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <https://www.ethnologie.uni-hamburg.de/pdfs/Astrid-Wonneberger/wonneberger-networks.pdf>

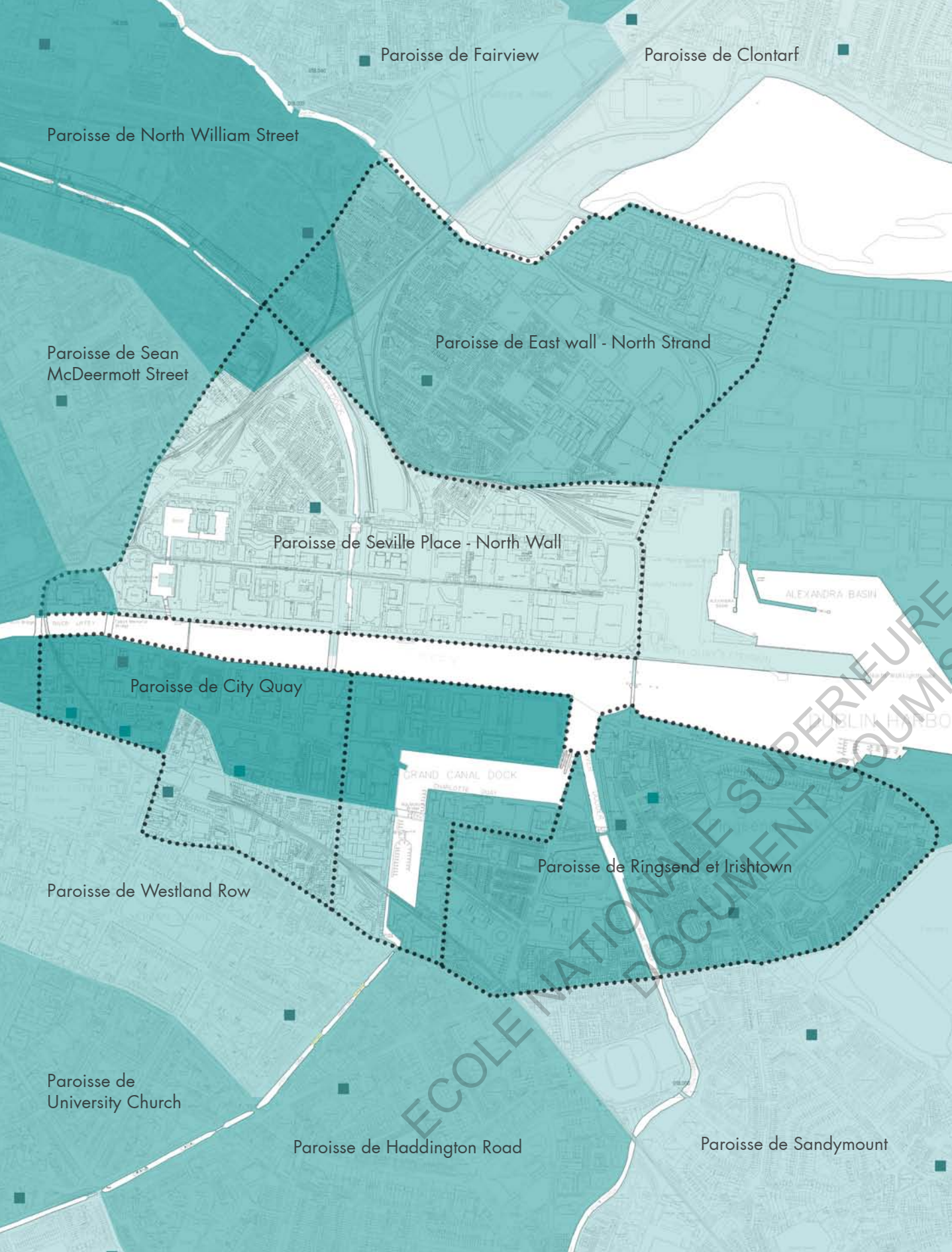
⁶⁴ DUGNAN, Enda. New Build Gentrification in the Dublin Docklands and its effects on the absolute and perceived employment opportunities of the neighboring deprived communities. Utrecht : Utrecht University, 2011, 107p./p.21

b - La solidarité comme principe fondateur

Les communautés des docklands, et plus généralement de Dublin, se sont avant tout formées suivant une organisation religieuse. En effet, on peut rapidement s'apercevoir que c'est avec la création de nouvelles églises et paroisses⁶⁴ que les communautés ont eu tendance à se former mais aussi se diviser ou se subdiviser, à migrer et à s'organiser.

Cette division intervient donc au sein même d'une population de même religion. Mais il s'agit également d'une division entre des populations de religions différentes. En effet, le quartier des docklands a longtemps abrité une communauté protestante à Irishtown. Or le pays a, de par son histoire, été marqué par une véritable confrontation menant à la guerre civile entre populations catholiques et protestantes ce qui a donc animé également la vie des quartiers et divisé le pays qui en porte toujours les stigmates aujourd'hui. Ainsi, les populations se regroupaient selon leur religion pour se protéger et s'entraider. Toutefois, cette cohabitation n'a pas toujours été violente, des populations protestantes et catholiques ont cohabité pacifiquement avant les révoltes de 1916. Au sein de ces religions et principalement au sein de l'église catholique, très largement majoritaire à Dublin, on observe également une autre forme de division. A l'époque, il s'agit principalement d'une division liée à l'organisation du territoire. En effet, il est question de créer un réseau d'églises, un maillage du territoire afin que la religion puisse régir le quotidien des habitants mais également proposer les services nécessaires pour tous les fidèles, toujours plus nombreux jusqu'au XXIème siècle.

Aujourd'hui, lorsque l'on étudie le découpage géographique des communautés, on se rend compte qu'il reprend le découpage exact de ces paroisses. Toutefois, certaines d'entre elles se sont subdivisées ou ont fusionné



II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION

A. LES COMMUNAUTÉS COMME PRINCIPE MOTEUR

telle que la paroisse de Ringsend qui comprend également Irishtown. Toutefois, bien que la religion puisse toujours jouer un rôle dans la vie de la communauté, on note que les objectifs ont évolué. Il s'agit toujours de développer l'entraide. C'est d'ailleurs pour cela que l'église est toujours présente dans les communautés traditionnelles de East Wall et Ringsend.

Les communautés se sont formées par les populations afin de combler le manque d'investissement et le manque de considération de la ville pour leur quartier. Les initiatives étaient donc, dans un premier temps, menées par des représentants de chaque église. Avec le déclin du port, la ville a perdu de son dynamisme économique et les investissements ont ralenti. Dans le quartier des docklands, la situation s'est rapidement détériorée et les populations qui travaillaient pour le port et qui n'avaient aucune qualification ont été délaissés par la ville. Le rôle de ces communautés a donc pris de l'ampleur et ses activités se sont intensifiées. En effet, qui se basent sur la notion de solidarité ont joué un rôle majeur à cette période puisqu'elles ont permis de lancer des initiatives afin d'améliorer les conditions de vie.

St Andrew's Church, Westland Row (quartier de Pearse Street)



St Joseph's Catholic Church, Church Road (East Wall)



- ◁ Localisation des différentes paroisses des docklands
- églises
- limites des communautés de 2016

c - Les community centres, le coeur de la vie en communauté

Afin d'aborder ce sujet, il convient avant-tout d'expliquer que le rôle d'une communauté, et de son community centre, évolue selon les contextes extérieurs liés à de nombreux domaines économiques, urbains ou sociaux. De plus, chaque communauté a des besoins divers et variés car les populations sont hétérogènes, il s'agit donc également de répondre à un contexte interne, aux problématiques auxquelles font face une population précise. Avec la régénération des docklands, les intérêts des habitants locaux ont été parfois remis en cause. Ce nouveau programme est donc devenu un nouvel objectif de travail pour les communautés, mais aussi une nouvelle opportunité de lancer des initiatives intéressantes pour le développement de la ville. Auparavant, il s'agissait également de mener des initiatives pour des populations délaissées dans un contexte difficile qui a vu l'activité du port ralentir et des populations non qualifiées s'isoler.

Les problèmes qui intéressent les communautés sont la provision d'emplois aux habitants en recherche, procurer des services locaux de qualité, et de s'assurer des standards en termes de logement et d'espaces publics. Il s'agit aussi de proposer des formations et soutenir, sous de nombreuses formes les habitants et les familles avec notamment des activités pour les enfants, des crèches... Il s'agit donc de mener des opérations qui permettent une forme de protection sociale mais qui permet également la réinsertion en accompagnant les plus défavorisés ou isolés.

On peut donc comprendre le rôle majeur et central des community centres et des organisations communautaires dans la vie quotidienne des habitants et dans le renforcement de leur identité. Ces community centres offrent de très nombreuses



activités pour toutes les générations, telles que des activités sportives dans des gymnases, salle de musculation ou encore des crèches et des aires de jeux pour les enfants ou bien un service de restauration pour les personnes âgées, des logements pour des personnes aux revenus modestes etc... Ces bâtiments sont donc complexes dans leur organisation et leur programme puisqu'ils proposent également, des services bénévoles, des locations de salles pour toutes les activités allant même jusqu'aux meetings ou conférences d'entreprises de business. Enfin, certains community centres tels que le St Andrew Community Centre implanté à Pearse street sont impliqués dans le logement social et propose ainsi de nombreux logements aux habitants.

Au niveau du financement, les communautés perçoivent régulièrement des fonds privés que ce soit des investissements ou des dons. Elles gagnent également de l'argent de par leurs activités de commerce, d'autres ont des organisations de charité. Et elles reçoivent également des fonds publics.

C'est pourquoi il est très intéressant d'étudier un exemple emblématique de community centre implantés dans les docklands afin de comprendre ses singularités et les initiatives ou services proposés pour la communauté.

- △ Localisation des différents community centre des docklands
- Community Centre
- 1. Community Centre de Ringsend et Irishtown
- 2. Future Gravings Docks Community Centre
- 3. Saint Andrew Community Centre
- 4. North Wall Women's Centre
- 5. Sean O'Casey Community Centre

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION
A. LES COMMUNAUTÉS COMME PRINCIPE MOTEUR

St Andrew Community centre (Pearse Street) ▷
Sean O'Casey Community centre (East Wall) ▷



North Wall Women's Centre ▷





◀ Salle de réunion, Sean O'Casey Community Centre



◀ Lieu d'échanges et de partage, Sean O'Casey Community Centre

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION

A. LES COMMUNAUTÉS COMME PRINCIPE MOTEUR

Ainsi, le nouveau community centre, construit dans le quartier de East Wall et conçu par les architectes dublinois Sheila O'Donnell et John Tuomey, est un premier exemple qui a permis de comprendre l'attachement réel d'une population pour cet édifice. Situé en plein quartier résidentiel, cette construction de 2009 est un véritable lieu d'échange et participe à l'affirmation d'une identité et au dynamisme de la vie du quartier qui propose peu de services. Le quartier abrite une population plutôt âgée et avec un fort taux de famille monoparentales pour la plupart des mères seules avec enfants. Enfin, il s'agit d'une aire de la ville encore défavorisée, avec une population peu qualifiée et avec un taux de chômage élevé. Le Sean O'Casey Community Centre propose des services d'aide à l'enfance et il inclut aussi le East Wall Day Care qui s'occupe des populations âgées très représentées dans cette communauté. On not par exemple que plus de quarante personnes peuvent prendre leur repas tous les jours dans ce centre. Ce community centre est un établissement bénévole. Il s'agit d'un mouvement solidaire afin de permettre à des populations en difficulté de recevoir un soutien. Il peut s'agir de divertissements ou d'échanges pour les personnes âgées isolées mais il peut aussi s'agir de soutenir les personnes à la recherche d'un emploi, pour réinsérer les populations souvent issues des classes populaires qui travaillaient autrefois dans le port. Il peut également proposer des salles pour la location.

Il est intéressant de noter la valeur symbolique du lieu. En effet, Sean O'Casey était un dramaturge ayant vécu pendant la période de guerre civile irlandaise et la révolution de 1916 et ayant écrit la plupart de ces ouvrages sur les quartiers pauvres de Dublin et sur la vie populaire. Il était également engagé dans la politique se revendiquant comme socialiste et nationaliste. De plus, l'architecture même de l'édifice reflète à la fois le rôle central du community centre et sa dimension humaine, sociale et ludique. Basé sur le concept de patios, l'édifice permet de délimiter les différentes activités proposées tout en offrant un échange visuel entre elles ainsi que des circulations fluides. Le traitement des ouvertures circulaires ainsi que la conception d'une tour donnent un caractère ludique et singulier au lieu qui devient une nouvelle icône pour ce quartier. La matière est également très intéressante puisque les architectes ont réutilisé le bois et la brique traditionnelle en l'associant à un béton matricé et préfabriqué qui se distingue nettement



◀ Auditorium pour divers évènements, Sean O'Casey Community Centre



◀ Deux bénévoles rencontrés, habitants de East Wall, Sean O'Casey Community Centre

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION

A. LES COMMUNAUTÉS COMME PRINCIPE MOTEUR

65. Interview : O'Donnell and Tuomey, Tania Davidge [en ligne]. [Consulté le 19/09/2015]. Disponible sur: http://odonnell-tuomey.ie/wp-content/uploads/2015/04/2015.03.05_ArchitectureAU.pdf

66. Ibid.

67. A Street Engagement with Docklands Users [en ligne]. [Consulté le 29/10/2016]. Disponible sur: <https://www.dublincity.ie/sites/default/files/content/YourCouncil/AbouttheCouncil/CouncilDepartments/TheStudio/TheStudio/Documents/A%20street%20engagement%20with%20docklands%20users.pdf>

des habitations alentours. Les architectes ont développé une « étrange familiarité »⁶⁵.

Mais c'est également la position des architectes face à leur production architecturale qui est intéressante notamment pour ce programme. En effet, les architectes sont très impliqués pour démocratiser une certaine culture architecturale⁶⁶. Ils veulent que les citoyens soient engagés pour leur architecture mais aussi quartier et ville.

De part les services qu'il propose, sa relation de proximité avec les habitants et son architecture caractéristique, ce lieu est très appréciée par la communauté. Le Sean O'Casey Community Centre est ainsi décrit par certains comme « un petit joyau dans le quartier. Il impacte la vie de nombreuses personnes de manière très positive »⁶⁷.



Vue depuis l'un des patio, ▶ Sean O'Casey Community Centre

68. CHANAN, Gabriel. Active Citizenship and Community involvement: Getting to the Roots. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 1997, 54p. / p.11

d - Les différents degrés de l'implication dans une communauté selon Gabriel Chanan ⁶⁸

Après avoir étudié la notion de communauté et le rôle central mené par les community centres dans la vie et le dynamisme des quartiers, il est important d'évoquer brièvement le fonctionnement interne d'une communauté. En effet, il est intéressant de noter que la communauté ne bénéficie pas à tous les membres de la même manière et suivant le même degré. Il faut, ainsi, être conscient que tous les membres d'un quartier ne sont pas actifs dans la vie d'une communauté.

Il existe en effet divers degrés d'implications. Ceux-ci ont été longuement décrits dans divers ouvrages de Gabriel Chanan qui a dirigé de nombreuses recherches et politiques à la Community Development Foundation en Grande-Bretagne.

Ainsi, les différents degrés d'implication possibles dans la vie en communauté pour la régénération urbaine d'après Gabriel Chanan sont les suivants :

1. Bénéficiaire des améliorations liées à la régénération urbaine (logements, services de la communauté)
2. Être informé des plans et de leur mise en œuvre
3. Être consulté
4. Participer à des actions à travers un groupe volontaire
5. Prendre part à l'administration d'un projet local
6. Contrôler un projet majeur

En effet, à travers l'ouvrage de Gabriel Chanan intitulé Active Citizenship and Community Involvement, il est intéressant de comprendre que les citoyens ne sont pas tous impliqués dans la vie de la communauté pour les mêmes motifs et

selon le même degré puisque 10% de la population est considérée comme étant occasionnellement active et seuls 5%⁶⁸ peut être considérée comme régulièrement active. On note d'ailleurs que de nombreuses personnes s'investissent dans la vie de la communauté lorsqu'ils deviennent parents puisqu'ils ont besoin de services particuliers tels que des crèches, clubs de sports etc...

Cette implication des habitants est importante pour augmenter l'influence des initiatives menées notamment dans le cadre de la régénération de leur quartier. En effet, Pauline McGuirk, a pu mettre en avant que 57%⁶⁹ des organismes communautaires des docklands ont eu une influence dans les décisions liées à la planification. Toutefois, la majorité des habitants aurait souhaité être davantage écouté par le Dublin Docklands Development Authority.

C'est pour cela que, selon Chanan, il faudrait développer une véritable culture de l'implication dans une communauté à travers sa communication. Ceci, reprend l'idée, dans une certaine mesure, des architectes O'Donnell et Tuomey qui souhaitent impliquer les citoyens dans la vie de leur quartier mais aussi sa construction, son évolution. Il faut que les habitants soient au courant des services proposés, des actions menées mais également comment s'inscrire et s'investir par soit même dans un groupe. Mais ceci doit alors se traduire par une clarté des processus et par une confiance envers les autorités. Or, dans le cadre des docklands, les autorités ont parfois entretenu le doute sur les intentions réelles pour les communautés.

L'implication des communautés dans un programme de régénération est important afin de comprendre les objectifs et besoins réels pour les populations tout en développant des locaux pour le business, construire des logements adaptés à la demande etc...

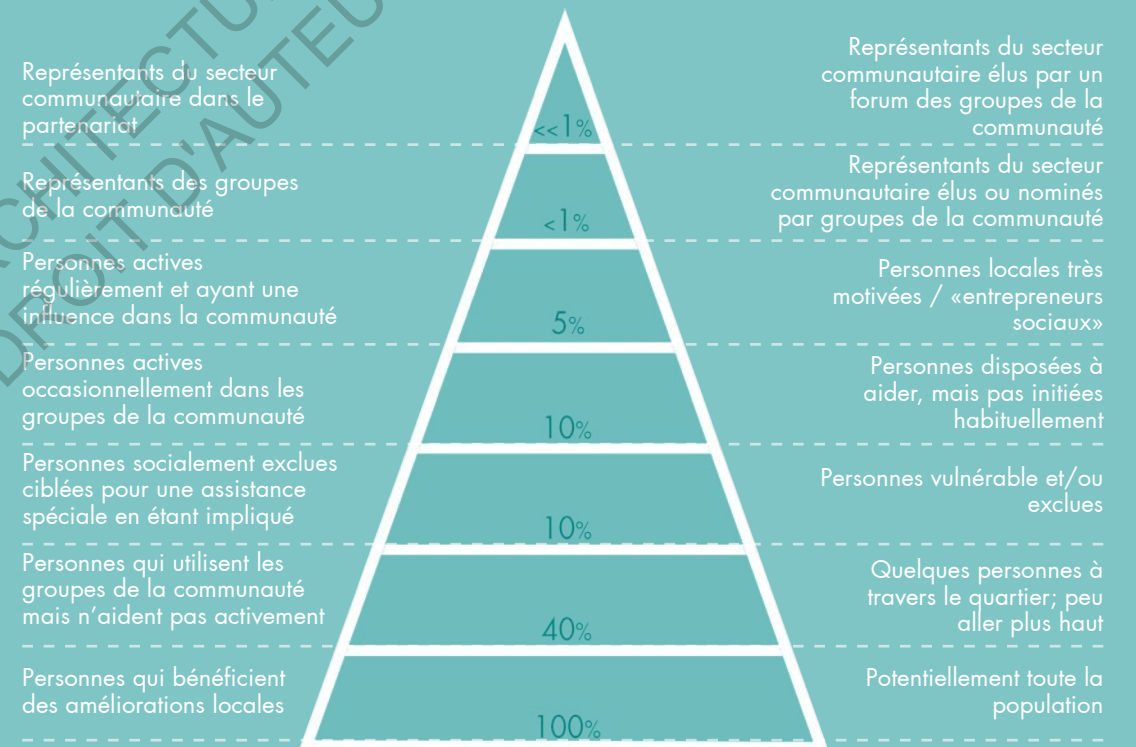
68. CHANAN, Gabriel. Active Citizenship and Community involvement: Getting to the Roots. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 1997, 54p. / p.11

69. HUGHES, Kevin Patrick. An evaluation of community involvement in the regeneration of Dublin Dockland's. (Thesis 438) Dublin: University College Dublin, 2002, 104p./p.3

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION A. LES COMMUNAUTÉS COMME PRINCIPE MOTEUR

Type d'implication

Qui est impliqué?



Pourcentage de la population

Les différents degrés d'implication des citoyens dans la vie de la communauté selon Gabriel Chanan

(traduit de l'anglais)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION

A. LES COMMUNAUTÉS COMME PRINCIPE MOTEUR

e - La communauté dans le processus de régénération

Les différentes autorités successives qui ont menées le projet de régénération ont toutes, excepté pour la CHDDA, souhaité mettre en place et développer une culture de l'implication des citoyens. En effet, après la réussite financière du CHD mais avec les interrogations levées par les communautés, les autorités ont rapidement compris l'intérêt, sur le long terme, d'établir une « communauté durable » afin de créer une stabilité dans le quartier. Niam M. Moore⁷⁰ défend cette idée selon laquelle le principal objectif des plans de régénération urbaines, notamment lorsqu'il y a volonté de devenir une ville cosmopolite et internationale, est de donner la possibilité aux habitants de mener des initiatives pour leur quartier. Ceci est également défendu, par Gabriel Chanan dont nous avons étudié certaines réflexions précédemment. En effet celui-ci défend que « l'objectif de chaque régénération urbaine devrait être la recherche d'implication d'une majorité de citoyen dans une vie citoyenne active »⁷¹.

En effet, les communautés étant hétérogènes, les programmes de régénérations doivent prendre en compte ses différentes sensibilités et non pas imposer une vision unique. Il ne s'agit pas non plus, d'essayer de les assimiler sans prendre en compte leurs particularités ni de rechercher une forme d'égalité en imposant certaines mesures à toute la communauté. Il est ainsi important de protéger et de prendre en compte les besoins des populations existantes dans des morceaux de ville susceptibles de muter rapidement. En effet, ces populations sont généralement des populations en difficulté. Les problèmes de chômage et d'éducation étant les principales sources de problèmes, il convient donc de

70. MOORE, Niamh. SCOTT, Mark. *Renewing urban communities : environment, citizenship and sustainability in Ireland*. Dublin : Ashgate, 2005, 268p./ p.15

71. HUGHES, Kevin Patrick. *An evaluation of community involvement in the regeneration of Dublin Dockland's*. (Thesis 438) Dublin: University College Dublin, 2002, 104p./p.3

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

créer des initiatives en étroite relation plutôt que de déplacer les populations défavorisée comme il a été le cas au début du programme de régénération.

Ainsi, les initiatives menées par les communautés peuvent être gérées de deux façons. Soit elles sont insufflées par les autorités de la ville à la communauté, on parle de « top-down » ou alors elles sont menées directement, de manière autonome par les communautés, on parle alors de « bottom-up »⁷². Dans ce dernier cas, bien qu'ils s'agissent d'activités menées de manière autonome par la communauté, la ville doit les soutenir et comprendre que l'ensemble des actions menées par les différentes communautés des docklands est d'une aide majeure dans le processus de régénération car il s'agit d'une multitude de petites actions.

A travers les docklands, il existe un nombre important d'organisations ayant pour but de soutenir des initiatives pour les habitants. Il est intéressant de comprendre le rôle de certaines d'entre elles. Ainsi, le Community Liaison Committee (CLC). Cette association a pour but de créer un lien entre les pouvoirs décisionnaires du projet de régénération, les instances de la ville et les représentants des communautés des docklands. Il est également créé afin d'organiser la communauté sur le long-terme. Cette organisation a créé une fondation pour le logement qui permettra à long terme à cette fondation de s'occuper du parc immobilier une fois que la mission des autorités dans les docklands sera terminée.

The Dockland Business Forum (DBF), quant à elle, est une association d'hommes d'affaire volontaires dans le quartier des docklands. Il s'agit d'une des premières associations mises en place en lien avec les entreprises. Elle a pour objectif de s'assurer que le secteur du business et les habitants locaux travaillent ensemble afin de créer des emplois mais aussi assurer une cohésion dans l'ensemble des docklands. Outre des actions menées pour l'économie et l'emploi, le DBF s'emploie à améliorer, à petite échelle, les conditions de vie, de sécurité et d'hygiène du quartier. Ainsi, tous les ans un jour de bénévolat, le Docklands Volunteer Day, est organisé pour mené des actions pour la communauté. Il a été créé suite à la mise en place du Master plan de 2008 et prend en compte tous les secteurs clés des docklands tels que le digital, le droit, la finance etc... Sa directrice est Betty Ashe qui est également la directrice du St Andrew Community

72. HUGHES, Kevin Patrick. An evaluation of community involvement in the regeneration of Dublin Dockland's. (Thesis 438) Dublin: University College Dublin, 2002, 104p./p.6

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION

A. LES COMMUNAUTÉS COMME PRINCIPE MOTEUR

Centre. On comprend alors l'intérêt pour les habitants à s'investir et soutenir ces différents types d'organisation afin que leurs besoins soient audibles et compris.

Enfin, le Community Training Workshop (CTW) a été mis en place en 1999 et permet de proposer des ateliers de formations afin de développer les compétences des habitants parfois peu qualifiés. Les cours dispensés sont très vastes allant des compétences de bureaux, du design, de la construction aux compétences liées aux hautes technologies. Les habitants peuvent identifier et développer leurs propres programmes de formation.



Docklands Volunteer Day ►
2015, organisé par le Dublin Business Forum



Exemple d'action menée ►
lors du Docklands Volunteer Day, entretien du site et suppression de graffitis

B. LES COMMUNAUTÉS DES DOCKLANDS EN 2016

Les docklands de Dublin sont constitués de cinq communautés majeures qui peuvent être subdivisées. Celles-ci sont basées sur le découpage des paroisses existantes que nous avons étudié. Ces communautés sont les suivantes : Pearse Street, North Wall, East Wall, Ringsend et Grand Canal Docks.

Le quartier des docklands est très actif dans la vie de quartier et l'engagement des citoyens notamment pendant le processus de régénération. En effet, on peut noter qu'il existait déjà plus d'une centaine d'organisations communautaires⁷³ dans les docklands avant le 21^{ème} siècle et qui ont joué un rôle important lorsque le port était en déclin et ses populations en grande difficulté.

Associées à ce phénomène de communautés, de nombreuses tensions ont émergées entre des quartiers aux populations de classes sociales différentes. Ces tensions étaient également dues à un manque de considération des autorités qui ont délaissé ces quartiers pendant une vingtaine d'années. C'est d'ailleurs pour ces raisons que communautés se sont formées par des groupements d'individus afin de prendre des initiatives et combler le manque de soutien. Ceci a permis, comme nous l'avons étudié, de développer et le financer de divers projets à but social.

Les communautés de ces quartiers restent toujours actives aujourd'hui. Ainsi, il est nécessaire de comprendre et dresser un portrait de chacun d'eux. Il s'agira donc d'étudier chaque quartier sur le plan historique, géographique, démographie et socio-professionnel avant de comprendre les éventuelles tensions qui existent.

73. A Street Engagement with Docklands Users [en ligne]. [Consulté le 29/10/2016]. Disponible sur : <https://www.dublincity.ie/sites/default/files/content/YourCouncil/AbouttheCouncil/CouncilDepartments/TheStudio/TheStudio/Documents/A%20street%20engagement%20with%20docklands%20users.pdf>

a - Pearse Street, l'interface entre les docklands et le centre ville

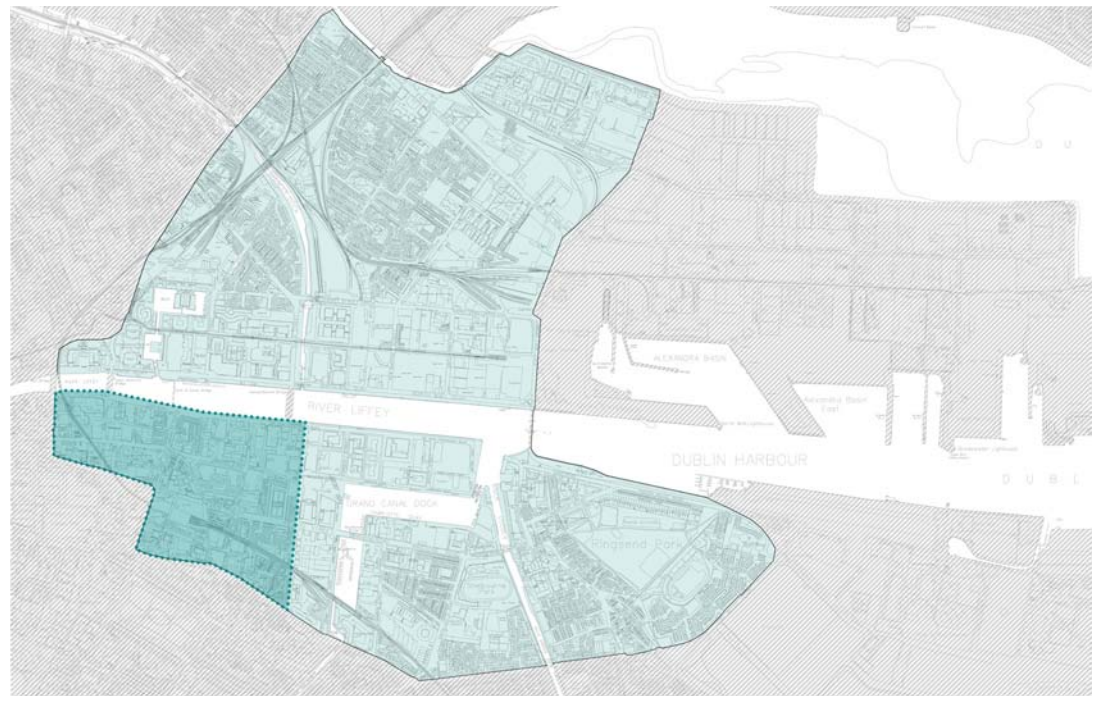
Le quartier de Pearse Street est situé au Sud de la Liffey, à proximité directe du centre-ville de Dublin et correspond à une ancienne étendue immergée par la mer. Avec les travaux menés par la ville en vue de contrôler la rivière Liffey et avec la création de quais, ce site est devenu une vaste zone marécageuse aux 17^{ème} et 18^{ème} siècles. Son développement est lié à la construction de Trinity College en 1592⁷⁴ et à la volonté de marchands de développer les deux rives de la Liffey. Cette portion de terre fut alors subdivisée en lots réguliers comme ceci est visible sur le plan de William Faden réalisés en 1797 que nous avons étudié lors de la formation des Docklands. Cette subdivision avait pour objectifs, la construction de bâtiments à la fois pour le logement mais aussi pour le commerce, notamment maritime, mais aussi pour développer l'agriculture. Par la suite, et avec la révolution industrielle, le quartier a accueilli de nombreuses industries et entrepôts liés à l'activité de l'entreprise Guinness.

Avec la création des docklands en 1796, la Pearse Street est devenue la rue majeure du quartier puisqu'elle reliait la ville aux docklands. Elle a alors vu son activité éclore rapidement avec l'ouverture de nombreux commerces et notamment des pubs très populaires. Le quartier avait également développé de nouveaux logements et proposait une offre culturelle riche avec l'implantation de plusieurs théâtres. Le quartier était alors très apprécié⁷⁵ par les travailleurs et leur famille mais aussi par les grands patrons, acteurs et businessmen et employait un grand nombre de marchands qui vivaient de l'activité du port. Il hébergeait également des milliers de personnes travaillant dans les docklands. Avec la création des chemins de fer dans les docklands en 1834, l'attractivité du quartier se renforça considérablement. De nombreuses personnalités irlandaises

74. BUNBURY, Turtle, Dublin docklands - an urban voyage. Dublin: Montague Publications Group, 2008, 251p.

75. JOUANNON, Pierre. Il était une fois Dublin. Paris : Editions Perrin, 2013, 420 p.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



ont vécu dans cette rue qui tient son nom de William et Padraig Pearse⁷⁶, deux figures importantes de l'Easter Rising de 1916, deux leaders exécutés. Jusque dans les années 1960 et 1970, le quartier était toujours imprégné des activités du port avec un grand nombre d'industries liées au charbon ou à la construction de bateaux.

Pearse Street a également toujours été marqué par la politique puisqu'elle a hébergé le parti du Labour puis le parti nationaliste. Le parti du Labour, parti social-démocrate, a toujours été très actif dans les docklands depuis sa création en 1912 par James Connolly, autre figure majeure de la révolution de 1916. Ce parti avait, en effet, pour objectif de représenter les ouvriers au parlement de Dublin. Aujourd'hui, ce parti politique existe toujours dans le paysage politique irlandais et constitue la quatrième force politique du pays en 2016. Il a été très actif dans le processus de régénération des docklands.

Le quartier de Pearse Street ne correspond pas à une aire géographique à proprement parler. En effet, bien que l'on utilise le terme de quartier de Pearse Street, il s'agit en réalité d'un ensemble de deux paroisses appelées City Quay et Westland Row. Pearse Street est la rue qui les sépare. Le plan de régénération des docklands ne prend en compte qu'une partie du quartier de Westland Row à

△ Localisation de la Communauté de Pearse Street

76. BUNBURY, Turtle, Dublin docklands - an urban voyage. Dublin: Montague Publications Group, 2008, 251p./p.31

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION

B. LES COMMUNAUTÉS DES DOCKLANDS EN 2016

77. Ibid.p.33

l'Ouest. Ces deux paroisses étaient auparavant fusionnées, mais leur séparation eu lieu en 1863⁷⁷, avec la création d'une nouvelle église pour répondre à une population qui a considérablement augmenté. Toutefois, la communauté de Pearse Street englobe ses deux quartiers qui se considèrent comme une seule et même entité. D'ailleurs le Community Centre St Andrews, que nous étudierons par la suite, a été construit en 1973 dans la rue de Hanover Street afin de répondre aux besoins des deux paroisses.

Dans ce quartier la notion de communauté a évolué. Les deux paroisses ont, en effet, été créées pour répondre à une demande forte des paroissiens, mais cette division a entraîné une séparation physique de deux populations de classes sociales différentes. La population au Nord de Pearse Street était considérée comme pauvre contrairement à la partie Sud. Aujourd'hui, cette division reste visible car Pearse Street et les chemins de fer sont toujours des délimitations physiques et visuelles fortes entre les parties Nord et Sud. D'ailleurs la station de Westland, caractérisé par son architecture victorienne, reste un marqueur important dans ce morceau de ville tant par son ampleur que par son écriture. Toutefois, la différenciation sociale entre ces deux communautés semble s'être estompée bien que certaines gated communities ai été relevés à travers l'arpentage. Toutefois, comme de nombreux pubs dans les quartiers résidentiels de la ville un sentiment d'appartenance est toujours présent principalement dans les populations plus âgées d'après certains habitants qui préfèrent donc conserver leurs habitudes uniquement dans leur communauté.

D'après les habitants permanents⁷⁸, ce quartier est très agréable à vivre dans la mesure où il est très bien desservi vis-à-vis du centre et qu'il propose de nombreux services. Certains habitants saluent même le programme de régénération « quand j'étais jeune, il s'agissait d'une zone à éviter ». Toutefois d'autres ont un regard plus critique notamment à cause de l'arrivée de nouvelles populations : « il y avait une connexion émotionnelle entre les gens qui est cassée ou en train de se casser ». Enfin, les principaux reproches dans ce quartier concernent la sécurité la nuit et les bâtiments abandonnés et le fait que la planification soit inachevée ce qui est notamment perceptible près de City Quay.

A première vue, ce quartier apparaît comme le seul qui propose une interface, une mixité entre des populations

78. A Street Engagement with Docklands Users [en ligne]. [Consulté le 29/10/2016]. Disponible sur : <https://www.dublincity.ie/sites/default/files/content/YourCouncil/AbouttheCouncil/CouncilDepartments/TheStudio/TheStudio/Documents/A%20street%20engagement%20with%20docklands%20users.pdf>



◀ Station de train Westland, 1834, Westland Row



◀ Vue de Pearse Street en 2016. Interface majeure vers le centre ville

existantes et les nouvelles générations importées. En effet, on peut noter une très forte proximité entre des architectures anciennes et les nouvelles constructions. Il est particulièrement important dans les rues parallèles de Pearse Street dans lesquelles les constructions de logement social du milieu du 20^{ème} siècle conjuguent avec les nouveaux immeubles de bureaux principalement implantés le long de Pearse Street et de la Liffey. La forte présence de logements sociaux s'explique par le fait que ce quartier a longtemps bénéficié d'investissement pour encourager ces constructions. Avec le programme de régénération et la construction de deux nouveaux ponts dont le Sean O'casey Bridge et le Samuel Beckett Bridge, ce quartier est redevenu attractif et connecté

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION

B. LES COMMUNAUTÉS DES DOCKLANDS EN 2016

au reste de la ville ce qui a permis de développer fortement le secteur tertiaire et donc la construction massive de bureaux. Ces deux axes sont les plus importants reliant la ville et les docklands, nouveaux quartiers financiers. Le quartier de Pearse Street n'est pas inclus dans le SDZ. Toutefois, de par sa position stratégique entre les deux pôles de la ville, le quartier va continuer de développer ses activités.

Au niveau démographique, on peut noter que la population de ce quartier a diminué de manière drastique depuis 1940 considéré comme le pic de population. Toutefois, avec le projet de régénération urbaine, ce chiffre tend à remonter et s'élevait, par exemple, à 4347 habitants⁷⁹ en 2011 alors qu'il était de 11148 en 1966 et 6417 en 1996. Ainsi, le quartier a perdu une population au profit d'un développement économique. Et, bien que le quartier apparaisse à première vue comme une aire attractive, Trutz Haase⁸⁰, consultant économique, présente le quartier comme étant toujours désavantagé en 2006. A savoir qu'il était considéré comme très défavorisé en 1991. La population de Pearse Street est relativement jeune avec notamment près de 20% de personnes entre 20 et 24 ans.⁸¹ On note également, avec 71,6%⁸² une forte proportion de personnes seules. Ceci est également perceptible dans la composition des familles puisque d'après les chiffres du CSO, près de 55% des familles sont composées de mères seules avec un ou plusieurs enfants. Enfin, au niveau socio professionnel, il est intéressant de noter que Pearse Street abrite une population plus homogène que dans le reste des docklands et il s'agit d'ailleurs du quartier le plus en phase avec la situation de l'ensemble de la ville. Le taux de chômage étant de 9%⁸³ en 2011, il s'agit à nouveau d'une situation proche de la situation de Dublin qui comptait 10% de chômage pour la même année.

Ainsi, alors que la culture de ce quartier a longtemps été marquée par le chômage, il apparaît aujourd'hui que celui-ci a fortement diminué grâce aux initiatives de la DDDA dans l'investissement et dans l'éducation. Les infrastructures liées au système éducatif sont d'ailleurs nombreuses dans ce morceau des docklands tout comme les services médicaux et les centres communautaires mais aussi les bars et boîtes de nuits très appréciées. Le quartier possède donc de très nombreux équipements bien qu'il ne possède que très peu de lieux dédiés à l'art et à la culture. Toutefois, sa proximité avec Merrion Square, lieu riche en activités culturelles, permet de répondre partiellement à ces attentes.

79. Central Statistics Office [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur : <http://www.cso.ie/>

80. The Changing Face of Dublin's Inner City [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : http://trutzhaase.eu/wp/wp-content/uploads/R_2009_Divided-City.pdf

81. Central Statistics Office [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur : <http://www.cso.ie/>

82. Ibid.

83. Ibid.

b - Ringsend, le témoin d'une activité ouvrière prospère

La communauté de Ringsend se situe à l'extrême sud-est des docklands à proximité de Grand Canal Docks bien que séparée par la rivière Dodder. Ringsend est également à proximité directe de la plage ce qui en fait un quartier plaisant. Ce quartier est également juxtaposé aux poolbegs qui abritent une centrale thermique avec deux grandes cheminées, emblématiques du port. Ces cheminées sont visibles de tous les docklands et sont parmi les structures les plus hautes d'Irlande puisqu'elles atteignent 207 mètres. Ces structures ne sont plus en activité aujourd'hui mais ont été classées comme protégées en 2014. Cette centrale, construite dans les années 1960 et agrandie à plusieurs reprises dans les années 1990, a remplacé une première centrale aujourd'hui appelée Pigeon House qui avait ouvert en 1903. Ce quartier des docklands abritait auparavant des baraquements militaires.

Cette communauté peut être subdivisée en deux communautés à savoir Ringsend et Irishtown mais sont généralement considérées comme une seule et même entité d'après le DDDA. Ces deux communautés sont parmi les premières communautés à s'être formées dans le quartier des docklands puisque cette partie de la ville a été peuplée dès le 10^{ème} siècle. Depuis son implantation, la communauté de Ringsend est marquée par une population de pêcheurs et marins. Ringsend disposait de bassins profonds, c'est pourquoi les premiers gros navires pouvaient accoster sur cette côte et ont permis de développer l'activité dans le quartier qui fut donc prospère aux 17^{ème} et 18^{ème} siècles malgré de nombreuses inondations. Sous forme de péninsule, ce quartier est resté isolé de la ville de Dublin jusqu'au 17^{ème} siècle. La création d'un pont au-dessus de la rivière Doodle

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



△ Localisation de la Communauté de Ringsend

a permis de désenclaver partiellement le quartier qui reste malgré tout éloigné du centre-ville aujourd'hui encore. D'ailleurs les différents Master plan et le SDZ prévoient un nouveau pont entre Grand Canal Dock et ce quartier afin de faciliter les déplacements. Avec la construction de North Wall et East Wall afin de résoudre les problèmes d'ensablement de la Liffey, le quartier a vu ses terres s'étendre sur la mer ce qui a permis de développer d'avantage l'activité maritime et donc d'attirer de nombreux professionnels de la mer. Toutefois, l'activité de la pêche est en déclin et le quartier développe donc de nouvelles industries. Enfin, le quartier de Ringsend devient alors prospère au 18^{ème} siècle grâce à l'industrie du verre, l'exploitation des ressources de la mer et au transport maritime en provenance d'Angleterre qui faisait escale avant d'entrer à Dublin. Mais le 19^{ème} siècle voit l'activité décliner à nouveau notamment à cause de l'arrêt des industries du verre et du sel.

Dans ce quartier, s'était développée une des plus importantes communautés de travailleurs protestants en Irlande. Cependant, avec le transfert de ces activités à Howth au 19^{ème} siècle l'économie du quartier a décliné et les communautés protestantes ont déménagé. A noter que Ringsend a longtemps été un village indépendant de la ville de Dublin. A la fin du 19^{ème} siècle, ce quartier s'est redéveloppé grâce aux nationalistes. Au début du 20^{ème}

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION
B. LES COMMUNAUTÉS DES DOCKLANDS EN 2016

siècle, avec la crise économique mondiale, les marins décident d'arrêter leur profession, pas assez rentable et s'orientent, pour beaucoup, vers l'industrie dans les docklands qui restent le principal employeur jusque dans les années 1970. Le chômage reste important dans ce quartier. Mais il conserve également une image marquée par la pollution industrielle et donc peu attractive d'autant plus que la population considère que le taux de maladie y est plus important. Toutefois, malgré d'autres problèmes de violence et de drogue, le quartier de Ringsend conserve une meilleure réputation que le quartier de North Wall.

Le quartier de Ringsend était marqué par une classe de travailleurs assez pauvre. En termes de logement, les conditions se sont rapidement dégradées au 20^{ème} siècle et de nombreuses familles ont dû quitter le quartier. Contrairement au quartier de Pearse Street, Ringsend n'a pas reçu d'investissement des autorités locales pour développer le logement social. Il a donc fallu attendre les années 1970 pour voir des investisseurs privés construire des logements qui, étant trop chers, ne peuvent toutefois pas être achetés par les « ringsender ». Ce sont donc de nouvelles populations qui s'implantent dans ces logements tandis que les habitants des classes ouvrières doivent s'exiler vers la banlieue, moins chère.

Ce quartier possède un community centre appelé the Ringsend and Irishtown Community Centre (RICC) et qui offre de nombreux services pour la communauté mais joue également un rôle dans la réinsertion des chômeurs. Le quartier abrite une population relativement jeune et est l'aire des docklands qui réunit le plus de familles puisque l'on décomptait plus de 1066 familles avec enfants en 2011 soit plus du double que dans le quartier de Grand Canal Docks. On remarque également qu'il s'agit d'une population plus traditionnelle puisque 79,6% de la population est de nationalité irlandaise ce qui est au-delà du reste des docklands et il s'agit également d'une population encore très catholique puisque 74% des habitants pratiquent cette religion. Alors que le quartier semble aujourd'hui toujours défavorisé notamment par la présence de nombreux logements sociaux et son enclavement, il s'agit en réalité d'une aire très attractive⁸⁴ et la population à une composition socio-professionnelle assez homogène avec un nombre de cadres, employés qualifiés et cadres supérieurs relativement élevé. De plus, ce quartier à un taux de chômage relativement faible puisqu'à 8% par rapport au reste des docklands.

84. The Changing Face of Dublin's Inner City [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : http://trutzhaase.eu/wp/wpcontent/uploads/R_2009_Divided-City.pdf

Ceci s'explique par le fait que de nombreux employés des nouvelles firmes internationales s'installent dans ce quartier à proximité directe de Grand Canal Docks et proposant des loyers inférieurs. Ainsi, comme abordé précédemment, on remarque que la population traditionnelle, bien que toujours très présente, commence à s'éloigner pour faire place progressivement à une population plus jeune. D'ailleurs, en 2011, le nombre d'habitants dans le quartier de Ringsend s'élevait à 9602 habitants⁸⁵ alors qu'il était de 10213 en 1966 et 7644 en 1996.

D'après les habitants permanents,⁸⁶ Ringsend est considéré comme un « petit village amical » idéal pour les familles mais il s'agit en revanche d'un quartier plutôt difficile pour les nouveaux arrivants qui doivent s'adapter à des « comportements antisociaux ». Il y aurait notamment des problèmes de sécurité et beaucoup d'habitants considèrent le quartier comme très, voir trop, isolé du reste des docklands. Les habitations du quartier sont souvent considérées comme trop petites pour les familles.

Tout comme pour les deux communautés de Pearse Street, les délimitations physiques des différentes communautés de Ringsend sont constituées par plusieurs axes routiers majeurs desservant le port et par le canal Dooder qui n'est traversé que par deux pont ce qui reste insuffisant. La communauté de Ringsend, et la culture héritée des pêcheurs est principalement marqué à l'ouest du Canal. Le quartier de South Lotts qui fait partie de la communauté de Ringsend n'est pas considéré pleinement comme partie intégrante de celle-ci, bien que son architecture traditionnelle soit très proche des maisons construites à Pigeon House Road et Pembroke Cottages. En effet, cette petite zone faisait autrefois partie du quartier de Ringsend mais il s'agit aujourd'hui davantage d'un lieu de transition entre Ringsend et Grand canal Dock. C'est dans cette partie de Ringsend que de nombreux employés des grandes firmes résident puisqu'ils sont ainsi à proximité directe des immeubles de bureaux. Le repérage effectué a également permis de confirmer la présence d'une population jeune et familiale dans ce quartier de South Lotts.

Le projet de régénération veut désenclaver Ringsend en créant de nouveaux franchissements. En effet, bien qu'il soit desservi par le LUAS et le DART, ce quartier a besoin de nouvelles connections avec Grand Canal Docks afin de faciliter les accès. Mais le plan prévoit également de créer de nouveaux logements sociaux et améliorer les conditions de vie des habitants par la régulation du trafic, mais aussi

85. Central Statistics Office [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur : <http://www.cso.ie/>

86. A Street Engagement with Docklands Users [en ligne]. [Consulté le 29/10/2016]. Disponible sur : <https://www.dublincity.ie/sites/default/files/content/YourCouncil/AbouttheCouncil/CouncilDepartments/TheStudio/TheStudio/Documents/A%20street%20engagement%20with%20docklands%20users.pdf>

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION

B. LES COMMUNAUTÉS DES DOCKLANDS EN 2016



St Andrew Community centre (Pearse Street) ▶



Sean O'Casey Community centre (East Wall) ▶



Community centre de Ringsend et Irishtown ▶

la dépollution de certains sites et des projets pour éviter les inondations. En effet, le quartier est à proximité directe des Poolbegs que le plan de régénération veut transformer en parcs végétalisés. On note ainsi qu'il s'agit d'un des rares espaces végétalisés prévus dans les Master plans de 2003 et 2008. Le quartier est toujours un quartier résidentiel plutôt populaire vers Irishtown. On retrouve de nombreuses petites maisons traditionnelles de Dockers mais aussi des zones d'habitat ouvrier. Il s'agit de petites maisons en pierre construite en RDC⁸⁷ à l'époque où l'activité du port permettait la construction de logements en masse. Ces marqueurs historiques sont d'ailleurs très privilégiés pour le cinéma. Bien que ces habitations soient petites, elles sont recherchées et réhabilitées car moins chères que les nouveaux appartements construits à Grand Canal Docks. Toutefois, le prix de ces logements est en hausse.

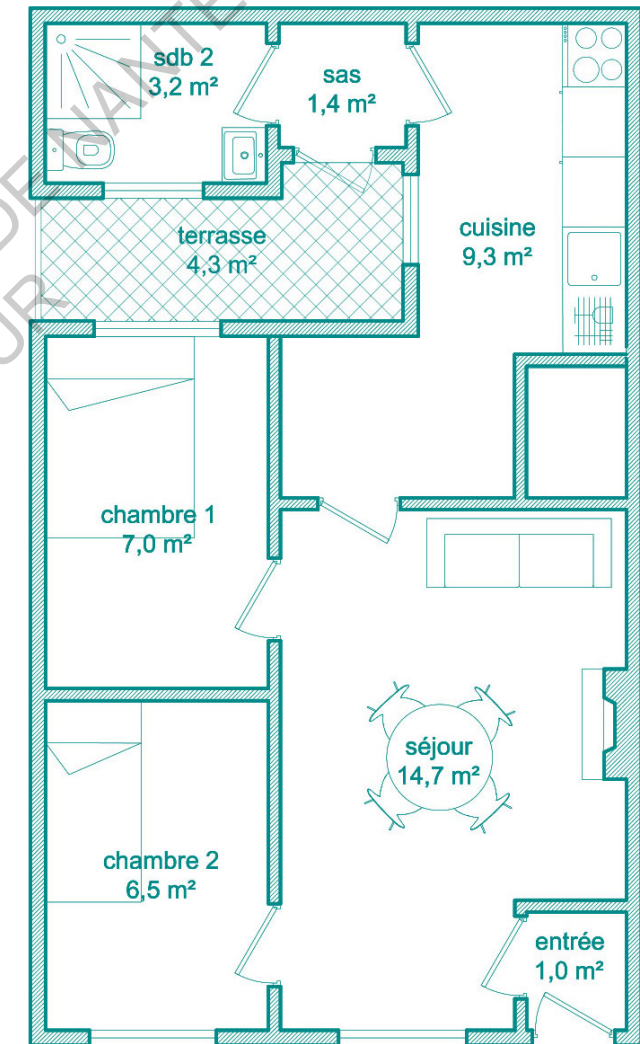


87. House for sale [en ligne]. [Consulté le 30/10/2016]. Disponible sur : <http://www.sherryfitz.ie/residential/for-sale/56342>

◀ Anciens logements ouvriers en RDC, Celestine Avenue

◀ Anciens logements ouvriers en R+1, South Dock Street

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION B. LES COMMUNAUTÉS DES DOCKLANDS EN 2016



0 1 2m

Exemple d'une maison ▶
ouvrière, 11, Gordon Street
à South Lotts
(300 000euros, 43m²)

Vue intérieure du logement ▶
ci-dessus. Pièce de vie ré-
novée



c - North Wall - le symbole des tensions passées

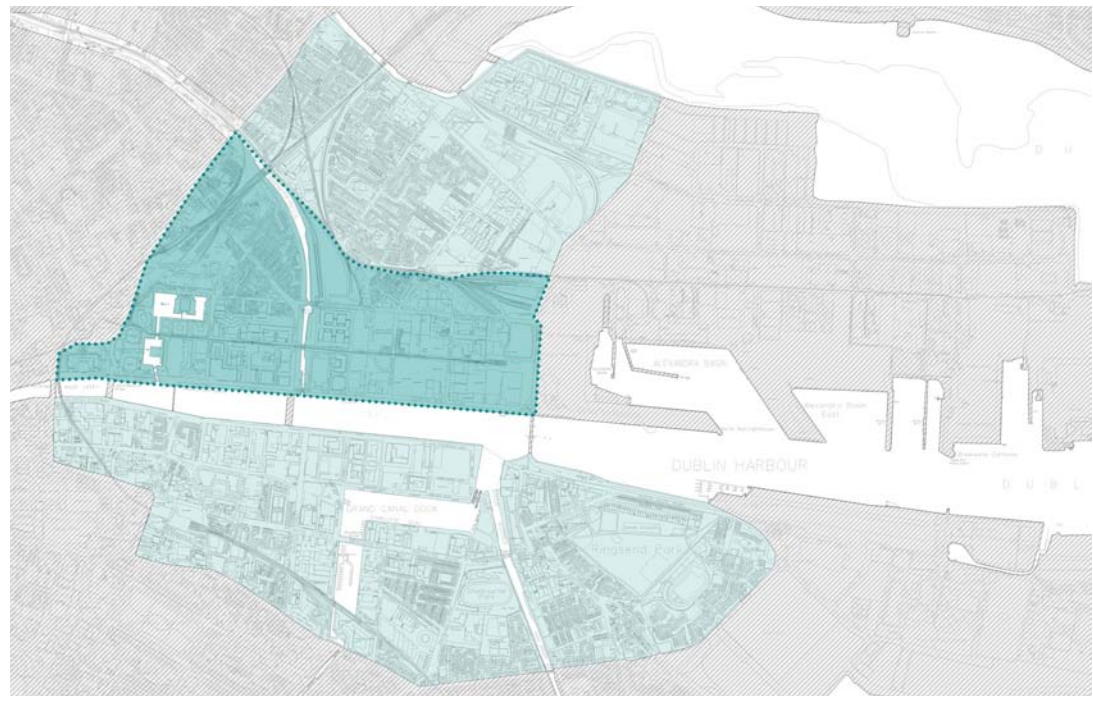
C'est avec la création de l'église protestante Saint Barnabas en 1870 que les communautés de North Wall et East Wall sont devenues deux communautés très distinctes. Le quartier de North Wall est une étendue de 100 hectares délimitée par le fleuve Liffey au Sud et par les chemins de fer au Nord de la rue de Sheriff Street. Il est également délimité par un axe routier à l'est menant au port et par les chemins de fer à l'ouest entourant la Custom House.

L'origine du quartier de North Wall date du 18^{ème} siècle avec la construction d'une digue par la Dublin's City Assembly qui voulait faire du profit en rentabilisant certains terrains en les convertissant en lotissements. Ce projet datait de 1682 et prévoyait 152 lots mais fut abandonné jusqu'en 1712. Il faut ainsi attendre la reconstruction de la Custom House en 1790 au nord de la Liffey pour que l'opération se réalise et devienne un succès puisqu'il inclut alors le North Wall dans le quartier des affaires, le quartier des marchands.

Il existait des habitations, qui appartenaient à des artisans, dans ce quartier dès le 17^{ème} siècle. Toutefois, comme beaucoup d'autres habitations des docklands de l'époque, il s'agissait de logements insalubres. A cette époque, une grande épidémie toucha Londres et Dublin à cause de l'accumulation des déchets dans la rivière. Depuis cette période et grâce à l'intervention du lieutenant Ormonde⁸⁸, les habitations ne peuvent être directement reliées au fleuve et doivent laisser un espace public libre entre le fleuve et les habitations. A cette époque sont également entrepris des travaux de désensablements de la Liffey afin de fluidifier et faciliter les transports maritimes. Des murs de soutènements sont ainsi érigés au nord, au nord-ouest et au sud délimitant ainsi les trois zones actuelles connues sous les

88. BUNBURY, Turtle, Dublin docklands - an urban voyage. Dublin: Montague Publications Group, 2008, 251p./p.40

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



noms de North Wall, South Wall et East Wall. Au début du 19^{ème} siècle le quartier connaît une très forte baisse de son activité industrielle à cause de The Act of Union qui a réduit l'ensemble de l'économie de Dublin qui était abandonné par son propre parlement. Mais l'activité réussit à rebondir dans le domaine industriel et notamment dans l'industrie du verre tout comme dans le quartier de Ringsend.

Dans les années 1840, les chemins de fers « the Iron Horse »⁸⁹ sont construits et arrivent directement dans le quartier en 1844 avec la création de la Amiens Station. Cette gare est à la fois desservie par le DART et par les trains nationaux en direction du Nord tel que Belfast ou du nord-ouest et sud-est. La gare a été renommée en 1966 en Connolly Station en référence au cinquantenaire de la révolution de 1916 dont James Connolly a été un leader. La notion de révolte et de révolution n'a jamais été éloignée de l'image de ce quartier. D'ailleurs, bien qu'il s'agisse d'une révolution à plus grande échelle, la révolution de 1916 tiens, en partie, son origine à North Wall suite à des jugements rendus dès 1848. Sheriff Street est particulièrement active sur le plan des révoltes tant en 1916 qu'en 1867 avec la Fenian Rising, une révolte liée au meurtre de plusieurs individus et qui a joué un premier rôle dans la remise en cause des réglementations britanniques. Ceci était supporté par l'Irish Republican Brotherhood (IRB) qui prônait une république

△ Localisation de la Communauté de North Wall

89. BUNBURY, Julie, Dublin docklands - an urban voyage, Dublin, Montage Publications Group, 2008, 251p., p.40.

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION
B. LES COMMUNAUTÉS DES DOCKLANDS EN 2016

d'Irlande indépendante et démocratique. D'ailleurs en lien avec ces révoltes, on note qu'une prison était localisée dans le quartier au début du 18^{ème} siècle et ce sont les prisonniers qui ont en partie construits le Boundary Wall connu sous le nom de « Mur de Berlin » qui entoure la Custom House.

La période de pleine activité pour ce quartier est située entre 1864 et 1869⁹⁰ puisque le quartier a été reconstruit par l'ingénieur en chef du port et des Docks, Bindon Blood Stoney. Ce plein boom s'explique notamment par l'attractivité des chemins de fers qui créent un centre dans le quartier et qui permet de développer hôtels et commerces. A cette époque, le quartier est prospère comme tous les autres quartiers qui constituaient les docklands et qui bénéficient de l'attractivité du port et de l'industrie. Avec le déclin de l'activité du port, ce quartier s'est rapidement appauvri. Seule la compagnie de ferry B&I England, continuait ses voyages réguliers depuis ces quais et beaucoup des émigrants irlandais ayant quittés le pays à cause de la grande famine de 1848 à 1852 sont partis depuis ce lieu.

Ainsi, le quartier de North Wall a été véritablement peuplé assez tardivement puisqu'il a fallu attendre le début du 19^{ème} siècle et l'attractivité de la Custom House pour que les familles viennent habiter le quartier et viennent combler une aire faiblement peuplée. Ces habitants étaient employés par l'activité du port mais avec le déclin de celui-ci, North Wall est devenu un grand terrain vague qui a été utilisé pour reloger des populations les plus défavorisées. Ainsi, ce quartier est rapidement devenu l'un des plus vétustes d'Europe, les conditions de vie étaient déplorables. De nombreuses familles ont donc migré vers la périphérie de la ville qui offrait de meilleures conditions de vie. De plus, avec la grande famine du 19^{ème} siècle le nombre d'habitants dans le quartier a fortement diminué.

Mais le déclin du quartier est également lié à la politique de la ville de Dublin, qui a construit des logements abordables sur ces sites vacants pour reloger des familles de toute la ville. Cependant, ces familles étaient déjà défavorisées et leur éloignement de l'emploi et du centre-ville associé aux difficultés déjà existants dans le quartier ont créé les problèmes de violence, drogues etc... En 1930, la situation des habitations étant préoccupante car insalubres, la Dublin Corporation décide de raser les petites habitations afin de construire 445⁹¹ maisons dans 18 barres de quatre étages afin de reloger les populations pour la plupart des dockers.

90. Ibid, p.44

91. Ibid, p.45



◀ Sheriff Street dans les années 1980



◀ Sheriff street dans les années 1990, Leo Regan



◀ Site vacant non développé sur Sheriff street en 2016

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION

B. LES COMMUNAUTÉS DES DOCKLANDS EN 2016

C'est symboliquement dans ce quartier que la régénération des docklands a débuté en 1986 avec l'International Financial Service Centre (IFSC) qui comprend un centre financier mais aussi un grand nombre de logements de luxe. Cette première réalisation, à proximité directe d'une population défavorisée a créé de nombreuses interrogations au sein des communautés des docklands qui se sont senties délaissées par les politiques de Dublin. A la fin du 20^{ème} siècle de nombreuses habitations de Sheriff Street ont été démolies et les populations sont relogées de manière dispersée dans la ville. Ce quartier a également fait l'objet de diverses réhabilitations intéressantes telles que le CHQ Building. Désormais, de larges espaces publics, des restaurants flottants et des sièges sociaux de groupes financiers internationaux remplacent l'image de violence du quartier de Sheriff Street. Le nouveau Convention Centre, dessiné par l'architecte irlandais-américain Kevin Roche essaye également de promouvoir une nouvelle image plus luxueuse et high-tech. Toutefois, malgré ce renouvellement d'image, le quartier conserve une mémoire liée à la violence et la drogue notamment dans la rue de Sheriff Street. Le quartier de North Wall reste d'ailleurs parmi les quartiers les plus défavorisés⁹² de la ville avec un nombre important de familles monoparentales.

Toutefois, bien que ce quartier soit un des lieux ayant subi le plus de transformations depuis les dernières décennies en Irlande, il présente encore de nombreux espaces et constructions vacants tels que l'emblématique Anglo Irish Bank's Headquarters. En effet, cette construction s'était interrompue en 2008 avec la crise économique laissant de vastes espaces et une structure inoccupée. Aujourd'hui les travaux ont été relancés et les sites vacants commencent à être développés. En effet, ceci a été pris en compte dans la SDZ qui veut finir de développer le quartier. De plus, avec la construction, en 2010, du pont Samuel Beckett Bridge par l'architecte Santiago Calatrava, le quartier est mieux relié au quartier Sud de la ville mais Point Village qui se situe à l'extrême Est reste éloigné.

L'IFSC marque également une frontière pour cette communauté, cet ensemble est considéré comme extérieur à la communauté de North Wall. D'ailleurs ces nouveaux habitants de quartiers riches ne se mélangent pas avec les anciennes populations et inversement. Cette barrière est à la fois culturelle, sociale, mais également physique puisque l'IFSC est conçu à la manière d'un gated community avec notamment le Berlin Wall.

92. The Changing Face of Dublin's Inner City [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : http://trutzhaase.eu/wp-content/uploads/R_2009_Divided-City.pdf



◀ Le siège social de l'Anglo Irish Bank's Headquarters en 2016. La structure date de 2008 et la construction a repris en 2015



◀ Bank of Ireland, Mayor Street Upper, 2016



◀ CHQ building, réhabilitation d'entrepôts datant de 1815

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION

B. LES COMMUNAUTÉS DES DOCKLANDS EN 2016

Le quartier comprend de nombreux services pour la communauté notamment un Day Care Centre pour les seniors et le North Wall Women Community Centre qui permettent notamment de venir en aide aux femmes seules avec des enfants. Afin de faire évoluer l'image de ce quartier, de nombreux logements ont été construits par la ville, mais c'est également le système éducatif qui a été redéveloppé.

D'après les habitants permanents,⁹³ le quartier est « charmant mais triste » car « tout est gris ». Les habitants résident, à priori, dans le quartier pour de courtes périodes et choisissent le quartier principalement pour des raisons fonctionnelles plus que par attachement. North Wall est perçu comme très commercial, lié au business et très cher du côté du CHQ building.

En 2011, le nombre d'habitants dans le quartier de North Wall s'élevait à 6641 habitants⁹⁴ alors qu'il était de 5067 en 1966 et 2419 en 1996. On note donc une très nette progression qui devrait se poursuivre avec les constructions planifiées par la SDZ. En revanche, il est intéressant d'étudier que le quartier n'abrite que peu de familles avec enfants, et parmi ces familles, plus de 41% sont des mères seules avec enfants et l'on peut noter une forte proportion de personnes vivant seules. Il s'agit donc d'une population plus fragile notamment en période de crise. Ce quartier Nord des docklands, le quartier d'East Wall inclus, à toujours abrité une classe socio-professionnelle plus populaire qu'au Sud de la Liffey. Cette population a dû lutter contre le chômage. On note, en effet, que celui-ci était de 62,8%⁹⁵ chez les hommes en 1991 et 48,3% chez les femmes. En 2006, ces chiffres sont respectivement descendus à 14% et 10,3%⁹⁶.

Enfin, on peut noter que la population de North Wall est très cosmopolite de par la présence de l'IFSC. On note une population irlandaise de 59,1 % ce qui est le taux le plus bas des docklands.

On peut donc noter une forme de dualité dans ce quartier de North Wall entre une population de classe sociale aisée issue de l'IFSC et une classe populaire issue de Sheriff Street plus pauvre.

⁹³. A Street Engagement with Docklands Users [en ligne]. [Consulté le 29/10/2016]. Disponible sur : <https://www.dublincity.ie/sites/default/files/content/YourCouncil/AbouttheCouncil/CouncilDepartments/TheStudio/TheStudio/Documents/A%20street%20engagement%20with%20docklands%20users.pdf>

⁹⁴. Central Statistics Office [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur : <http://www.cso.ie/>

⁹⁵. The Changing Face of Dublin's Inner City [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : http://trutzhaase.eu/wp/wp-content/uploads/R_2009_Divided-City.pdf

⁹⁶. Ibid.

d - East Wall, le quartier résidentiel vieillissant

East Wall a une histoire similaire au quartier de North Wall puisqu'il est apparu au 18^{ème} siècle avec la formation de nouvelles terres sur la mer et s'est séparé de la communauté de North Wall en 1870 avec la création de l'église protestante Saint Barnabas. Aujourd'hui le quartier est majoritairement catholique avec près de 74%⁹⁷ de personnes issues de cette religion. D'ailleurs l'église est « très importante dans le cœur des habitants »⁹⁸. De la même manière que les autres quartiers des docklands, East Wall a vécu grâce à l'activité du port et des industries et a perdu de son attractivité lors du déclin du port et toutes les activités d'East Wall ont migré vers la périphérie. Une partie de sa population a déménagé dans d'autres quartiers de Dublin par manque de logements salubres à la fin du 20^{ème} siècle et à cause des problèmes de chômage, d'insécurité et de drogue.

Le plan de régénération a permis de réimplanter des petites entreprises qui ont permis de créer des milliers d'emplois mais aussi de renforcer la notion de communauté à travers la construction d'un nouveau Community Centre par les architectes O'Donnell et Tuomey et qui joue un rôle majeur dans la vie du quartier comme nous l'avons étudié précédemment dans ce mémoire. Il est toutefois majoritairement un quartier d'habitations résidentielles et des axes de transports majeurs limitent la mobilité et encerclent cette aire et donc limite son accès et son attractivité. En effet, on note la présence d'axes routiers majeurs au Nord et à l'Ouest mais aussi un axe routier surélevé à l'est qui limite énormément les accès. De plus, les transports en communs ne sont pas suffisamment développés d'après les habitants ce qui renforce donc le sentiment d'enclavement du quartier.

Les maisons d'East Wall sont principalement des petites

⁹⁷. Central Statistics Office [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur : <http://www.cso.ie/>

⁹⁸. A Street Engagement with Docklands Users [en ligne]. [Consulté le 29/10/2016]. Disponible sur : <https://www.dublincity.ie/sites/default/files/content/YourCouncil/AbouttheCouncil/CouncilDepartments/TheStudio/TheStudio/Documents/A%20street%20engagement%20with%20docklands%20users.pdf>



habitations ouvrières en brique à un étage dont les habitants sont propriétaires. On peut également noter la présence de maisons plus grandes appelées Pebbledash. Il s'agit de maisons traditionnelles de Dublin qui sont implantées dans toute la périphérie et qui se sont développées dans des années 1940 à 1960⁹⁹ en lien avec la migration des familles. Ces maisons ont notamment la particularité de proposer de nombreux types de revêtements enduits mixés avec des granulats variés ou coques. Toutefois, une zone d'activité s'est développée tout au Nord avec des entreprises internationales telles que Microsoft et Yahoo. Ces entreprises sont bien desservies par le système autoroutier qui traverse la ville mais forment un ensemble totalement hermétique à son environnement.

Ce quartier constitue la zone des docklands ayant reçu le moins d'investissement et de transformations suite aux différents Master plans et ne fait pas partie du programme de la SDZ. Ceci s'explique notamment par le fait qu'il s'agisse d'une aire résidentielle. Toutefois, quelques investisseurs construisent des logements et agissent à une échelle plus réduite ce qui permet de bons échanges avec la population locale contrairement aux autres quartiers des docklands. Toutefois, le problème de densité de logement reste un obstacle et, étant donné qu'East Wall ne fait pas partie de la SDZ, son développement ne va pas être accéléré.

▲ Localisation de la Communauté de East Wall

⁹⁹. House for sale [en ligne]. [Consulté le 30/10/2016]. Disponible sur : <http://www.daft.ie/dublin/housesforsale/santry>

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION
B. LES COMMUNAUTÉS DES DOCKLANDS EN 2016

Habitations ouvrières à Hawthorn Terrace ▶



Vue de East Wall et North Wall depuis le Sean O'Casey Community Centre: deux vitesses de développement. ▶



Habitations ouvrières en brique, St Mary's Road ▶



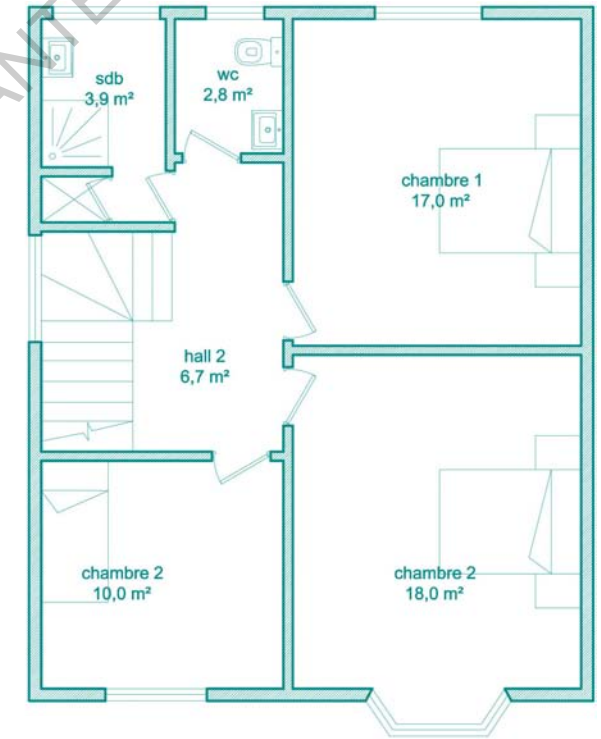


◀ Maisons Pebble Dash, Church Road

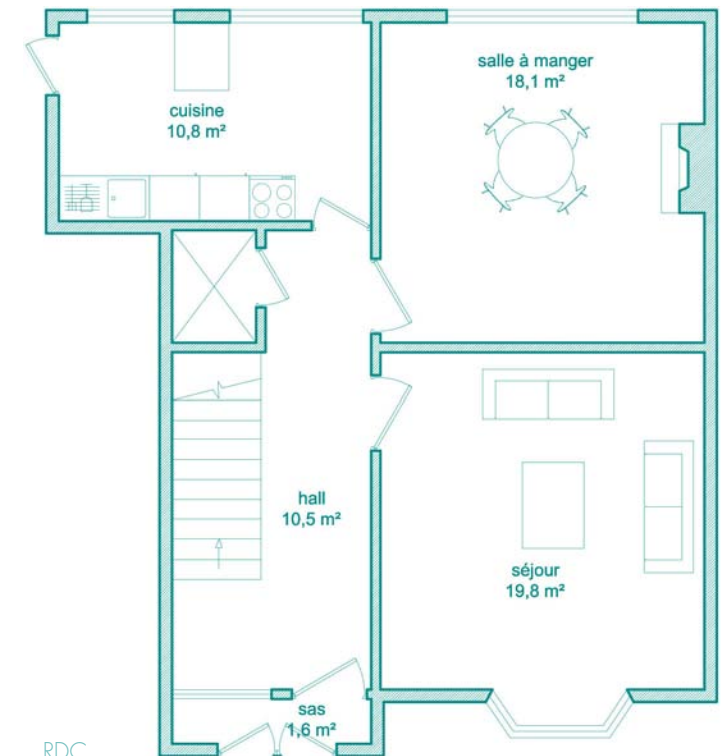


◀ Maisons Pebble Dash en bande, Fairfield Avenue

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION
B. LES COMMUNAUTÉS DES DOCKLANDS EN 2016



R+1



RDC



Exemple d'une maison ▶
Pebble Dash Fairfield Avenue
(375 000euros, 119m² + jardin)



D'après les habitants permanents¹⁰⁰, ce quartier est très apprécié, il s'agit « d'une grande famille » pour certain et la notion de communauté et de solidarité y est très présente. Bien que le quartier possède de nombreux services d'après les habitants, ils reprochent un manque de développement, d'investissements et surtout la présence de nombreux édifices non finis et abandonnés. Les habitants ont souvent une histoire ancienne avec ce quartier puisqu'ils ont pour beaucoup grandi dans le quartier. Beaucoup habitent dans la maison appartenant auparavant à leurs parents. Ceci indique donc que la population installée est très stable mais vieillissante. Enfin, malgré quelques améliorations dans le domaine de la sécurité, les habitants ont tendance à voir réapparaître quelques phénomènes antisociaux.

En 2011, le nombre d'habitant dans le quartier d'East Wall s'élevait à 5147 habitants¹⁰¹ alors qu'il était de 8481 en 1966 et 4846 en 1996. Ce quartier est principalement

- ◁ Axe routier au Nord de East Wall (East wall road)
- ◁ Les chemins de fer comme limite physique entre North Wall et East Wall. Vue depuis North Strand Road

100. A Street Engagement with Docklands Users [en ligne]. [Consulté le 29/10/2016]. Disponible sur : <https://www.dublincity.ie/sites/default/files/content/YourCouncil/AbouttheCouncil/CouncilDepartments/TheStudio/TheStudio/Documents/A%20street%20engagement%20with%20docklands%20users.pdf>

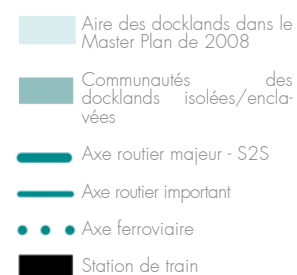
101. Central Statistics Office [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur : <http://www.cso.ie/>

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION

B. LES COMMUNAUTÉS DES DOCKLANDS EN 2016



- △ Les barrières physiques dans les docklands qui isolent East Wall et Ringsend.



102. Ibid.

103. Ibid.

habité par des populations âgées implantées dans le quartier dès 1940 car le prix des propriétés empêche l'acquisition des jeunes populations. Cette population est d'ailleurs la plus âgée des docklands puisque 17,9%¹⁰² des habitants ont plus de 60 ans contre seulement 7,9% à Grand Canal Docks. Au niveau socio-professionnel, on remarque qu'il s'agit de la population la moins qualifiée puisque plus de 14%¹⁰³ des personnes ont un emploi dit élémentaire et seulement 15,5% sont des employés qualifiés. De plus, le chômage reste ici le plus élevé des docklands avec un taux de 12% en 2011. C'est pour cela que le quartier est l'aire des docklands qui propose le plus de logement social appartenant à la Local Authority Housing.

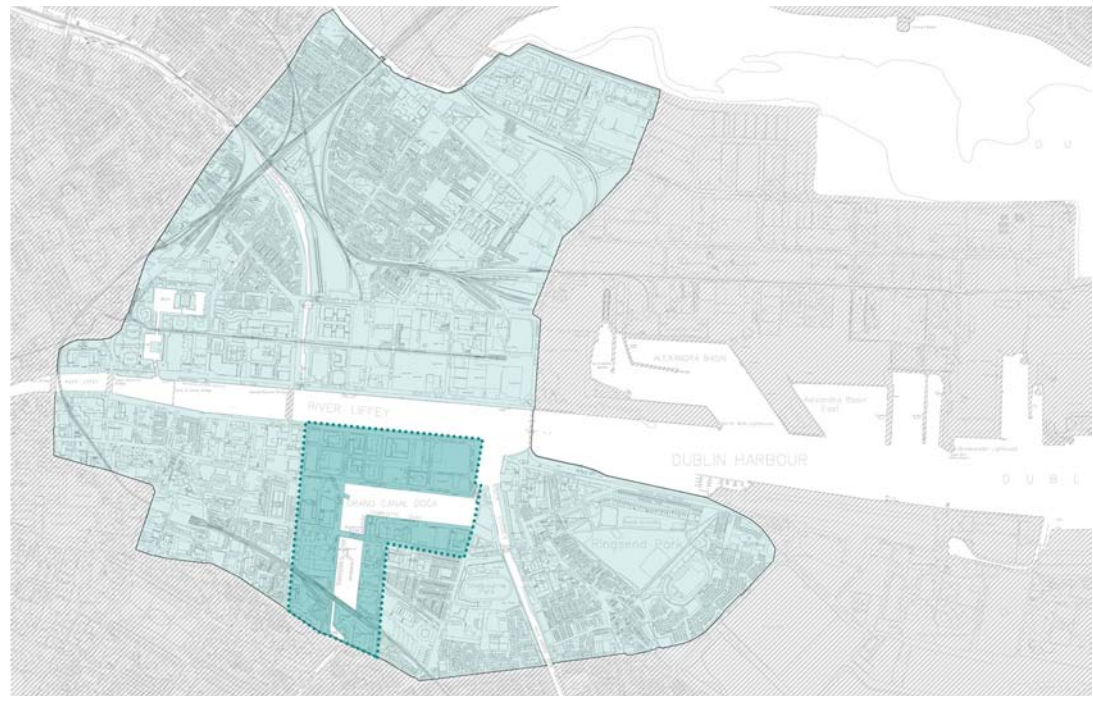
Ainsi, East Wall était un quartier très défavorisé dans les années 1980, comme tous les quartiers au Nord de Dublin tel qu'O'Connell Street ou le quartier de Smithfield à l'ouest de Dublin. Aujourd'hui, ce quartier des docklands reste légèrement défavorisé.

e - Grand Canal Docks, le nouveau dynamisme des docklands

Le quartier de Grand Canal Dock faisait, avant le programme de régénération partie intégrante soit de la communauté de Ringsend soit de la communauté de Pearse Street. Le quartier est aujourd'hui délimité par la Liffey au Nord, par la Cardiff Lane à l'Ouest, par le Canal à l'Est et Grand Canal Street Upper au Sud qui constitue un des principaux axes pénétrants au Sud de Dublin.

Les Docks ont ouvert en 1796 et ceux-ci étaient considérés comme les plus grands Docks au monde. Ce quartier était principalement dominé par l'activité de la Dublin Gas Company ainsi que les entreprises de Chimie. On peut d'ailleurs noter l'importance dans les débats actuels des locaux abandonnés de Bolands Mills qui ont été détruits cet été 2016 afin de laisser place à un vaste programme de logements et de bureaux. Abandonné et pollué dans les années 1960, ce quartier est celui qui a reçu le plus d'investissements depuis le début du programme de régénération. Grand Canal Docks a accueilli de nombreuses entreprises de hautes technologies dont Google, Facebook, Twitter, Airbnb mais également des entreprises liées au Droit et au secteur financier. Lié à l'arrivée de ces firmes internationales, le quartier a accueilli des milliers de nouveaux résidents qui forment une population jeune et dynamique. Mais le quartier abrite toujours des zones vacantes puisque la crise de 2007 a ralenti le projet de régénération. On note notamment l'ancienne usine de la compagnie de gaz. Aujourd'hui, Grand Canal Docks est au centre du développement des Docklands depuis la mise en place de la SDZ. Il s'agit en effet d'un quartier hautement stratégique économiquement.

En termes d'architecture, le quartier est presque essentiellement constitué de nouvelles constructions bien qu'il propose quelques projets de conservation intéressante tels



que les entrepôts de Sir Rogerson's Quay ou encore certains édifices de Boland's Mill, ancien usine de farine. On peut noter également la proximité avec les logements ouvriers traditionnels de la communauté de Ringsend dans la rue de Gordon Street. Il s'agit de petites constructions très éloignées de l'architecture Hi-Tech des bureaux des grandes entreprises internationales qui se sont implantées dans les docklands. On note également un fort développement des constructions de logements basés sur la forme de condominium en R+6 avec un RDC proposant des commerces et activités. Ces constructions sont très proches d'un style international, très peu contextualisé que ce soit en termes d'implantation ou d'esthétique. Le quartier est fortement imprégné de l'image du Grand Canal Theatre dessiné par l'architecte Daniel Libeskind qui apporte une nouvelle identité forte à Grand Canal Docks.

D'après les habitants permanents,¹⁰⁴ ce quartier est très agréable de par sa proximité avec l'eau mais également de par son traitement des espaces publics, il s'agit en effet d'un quartier « sécurisé, relaxant et calme »¹⁰⁵. Toutefois, les avis divergent quant à l'atmosphère générale, trop éloignée de la ville de Dublin pour certains et trop influencé par une ambiance de travail notamment à Barrow Street. En revanche d'autres admirent le dynamisme du quartier qu'ils considèrent comme un « immense buzz »¹⁰⁶ et certains

△ Localisation de la Communauté de Grand Canal Docks

104. A Street Engagement with Docklands Users [en ligne]. [Consulté le 29/10/2016]. Disponible sur : <https://www.dublincity.ie/sites/default/files/content/YourCouncil/AbouttheCouncil/CouncilDepartments/TheStudio/TheStudio/Documents/A%20street%20engagement%20with%20docklands%20users.pdf>

105. Ibid.

106. Ibid



Proximité entre les petites habitations ouvrières de Gordon Street et le siège social de Google



Tour Alto Vetro construite en 2008 et abritant 26 appartements de haut standard



◁ U2 Studios, studios d'enregistrements dans un entrepôt réhabilité sur Hanover Quay

◁ Boland's Mill, aujourd'hui en cours de réhabilitation.



apprécient, en cela, sa différence avec le cœur de Dublin. En revanche il est reproché le manque de cohésion entre les habitants puisqu'il « n'y a pas de communauté » à Grand Canal Docks. Enfin, un des problèmes majeurs, selon eux, concerne le coût de la vie et notamment des appartements.

En 2011, le nombre d'habitant dans le quartier de Grand Canal Dock s'élevait à 7129 habitants¹⁰⁷. Cette population est considérée comme très jeune puisque 56,4% de la population est âgée entre 20 et 34 ans contre 36% dans l'ensemble de la ville de Dublin. On peut également noter que la place de la famille est assez peu développée puisque 73% de la population vit seule et que seule 39% des familles ont des enfants contre 59% dans l'ensemble Dublin.

Le quartier est le plus attractif et le plus avantagé¹⁰⁸ des docklands et le mieux connecté à la ville après le quartier de Pearse Street. Il s'agit de l'aire proposant le plus de petits commerces, d'activités culturelles et touristiques. Au niveau socio-professionnel, on remarque qu'il s'agit du quartier avec la main d'œuvre la plus qualifiée avec notamment plus de 8% de cadres supérieurs, directeurs et managers et plus de 31% d'employés qualifiés contre seulement 5,5 % d'emplois dits élémentaires. Grand Canal Docks a un taux de chômage très inférieur à la moyenne de la ville puisqu'il était de 6% en 2011.¹⁰⁹

Ce quartier faisait partie intégrante de la communauté de Ringsend mais avec la transformation qu'il a subie et les mouvements de populations, on peut considérer qu'une nouvelle communauté s'est implantée comme nous le verrons dans la suite de ce mémoire.



107. Central Statistics Office [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur : <http://www.cso.ie/>

108. The Changing Face of Dublin's Inner City [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : https://trutzhaase.eu/wp/wp-content/uploads/R_2009_Divided-City.pdf

109. Central Statistics Office [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur : <http://www.cso.ie/>

Siège social Google, vue de puis le Grand Canal ▷

C. UN CONTEXTE SOUS TENSION

Après avoir étudié les cinq communautés qui constituent l'aire des docklands, il convient de s'intéresser rapidement aux relations de tensions qui existent entre elles dans le quartier. En effet, l'étude précédente a permis de mettre en avant qu'il existait des différences parfois fortes entre des communautés qui se partagent un territoire. Ceci entraîne donc nécessairement quelques tensions notamment dans des périodes de crises et que des populations défavorisées cohabitent avec des populations aisées. Il est toutefois, évident que les relations entre les communautés ne sont pas uniquement négatives. Bien au contraire, les communautés peuvent également travailler et soutenir des initiatives ensemble pour améliorer les conditions à plus grandes échelles.

C'est notamment dans ce dernier cas que l'on voit apparaître une autre forme de tension liée à la planification. En effet, il s'agira, dans ce nouveau chapitre, d'étudier brièvement les tensions qui existent entre les communautés et les autorités en charge du projet de régénération des docklands.

a - Des communautés en conflit

La notion de communauté a permis de créer une structure sociale solidaire parmi les habitants pendant les nombreuses périodes difficiles qu'a connus l'Irlande. Elles ont permis d'apporter une stabilité dans des quartiers défavorisés et permettent toujours aujourd'hui de mener des initiatives pour les populations.

Toutefois, la formation de communautés a également développé de vives tensions notamment dans les années 80 puisque des populations étaient délaissées et abandonnées alors que des quartiers voisins étaient plus prospères. Ces tensions se sont largement apaisées aujourd'hui bien que certaines violences existent toujours dans le quartier de North Wall et particulièrement de Sheriff Street.

Ces tensions étaient donc premièrement dues à la cohabitation de populations hétérogènes sur l'aire des docklands. En effet, alors que la situation se dégradait pour de nombreuses familles, il existait des communautés au sud des docklands pour lesquelles la situation était plus enviable. Les communautés existantes avaient alors des aspirations et des objectifs différents et, alors que le principe de solidarité est fort au sein d'une communauté, il apparaît plus complexe entre des communautés de classes socioprofessionnelles différentes. Ces populations plus aisées ont finalement décidé de migrer et les populations pauvres n'ont pu que rester dans un quartier enclavé ce qui a accentué encore davantage un sentiment d'isolement et de par la même occasion un cadre de violence

Ce clivage s'est amplifié et complexifié par la suite et

ceci s'explique principalement par une méconnaissance de l'autre dans ces quartiers. En effet, de par la pauvreté mais aussi à cause du manque de connections entre les quartiers ou par la présence de nombreuses barrières physiques entre les communautés, la mobilité était réduite. Il existait alors une forme d'isolement et de replis sur soit de certaines communautés et principalement de la communauté de North Wall. Mais il s'agit également de la question de l'image que renvoient certains quartiers violents et qui pénalise certains habitants dans la recherche d'un emploi, ou dans le développement de leur activité. Ces images véhiculées sont parfois fondées puisque la violence a réellement existé mais elle a également été amplifiée entre des communautés rivales. Les habitants des communautés évitaient alors de traverser certaines communautés voisines qu'ils ne connaissaient parfois que très peu et dont ils n'étaient pas toujours si différents. Ceci est d'autant plus flagrant entre les habitants du centre-ville et ceux des docklands puisque ce quartier n'offrait pas de services permettant aux habitants de la ville de circuler dans ces lieux. Il s'est alors formé un véritable cercle vicieux qui a enfermé une population dans sa pauvreté mais également dans ses problèmes de drogues et de violences. Il existait alors une véritable stigmatisation qui n'a fait qu'augmenter un sentiment d'exclusion et qui à développer les comportements violents.

Ce clivage était particulièrement fort entre le nord et le sud des docklands. Il a toujours existé une rivalité entre ces deux quartiers qui se sont longtemps affronté lors du développement du port afin d'attirer les activités sur leurs quais. Les quartiers au Sud de la Liffey ont toujours été considéré comme plus riche ce qui est toujours perceptible aujourd'hui.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

b - Une défiance entre les communautés et les autorités

Toutefois, les principales tensions qui existent dans les docklands aujourd'hui et depuis le début du programme de régénération concernent les relations entre les communautés et les autorités en charge de la planification urbaine du quartier

A travers le premier plan de régénération mis en place en 1986 par le CHDDA, il est important de souligner que l'autorité locale qu'était la Dublin Corporation, aujourd'hui connue comme le Dublin City Council, n'avait aucun pouvoir dans la planification. En effet, le CHDDA a été établie comme une autorité de planification à part entière selon Enda Duignan¹¹⁰. Ainsi, il n'y avait pas de mécanismes possibles afin d'interagir avec les communautés locales. D'ailleurs, d'après cet auteur, lorsqu'il a été établi en 1986, le CHDDA était totalement exempté de prévoir une planification pour la communauté. En effet, le CHDDA avait pour seul interlocuteur, hormis les investisseurs, le Ministère de l'Environnement. Ainsi, il s'agissait essentiellement d'un programme financier. Ainsi, dès le début du programme, les populations locales, qui étaient défavorisées, se sont sentie trahies alors que des promesses d'avenir avaient été formulées à leur encontre.

Ceci est également lié directement à des décisions politiques menées et controversées. Ainsi, dans les années 1970, la ville de Dublin, représentée par le Dublin City Council (DCC) a lancé le projet afin de déplacer les populations du Nord des docklands afin de développer le commerce dans cette zone. Cette expropriation a clairement créé un doute entre les autorités et les habitants qui ont rapidement compris que les autorités ne défendraient pas nécessairement les intérêts directs des populations locales.

Depuis cette période, les habitants des docklands n'ont

¹¹⁰. DUIGNAN, Enda. New Build Gentrification in the Dublin Docklands and its effects on the absolute and perceived employment opportunities of the neighboring deprived communities. Utrecht : Utrecht University, 2011, 107p./p.31

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION

C. UN CONTEXTE SOUS TENSION

plus une totale confiance dans les politiques menées que ce soit par le DDDA mais aussi par le Dublin City Council. Ceci a été empiré lorsque des preuves de corruption ont été avancées par Frank McDONALD¹¹¹. Le témoignage de Gerry Faye, membre du DDDA ne fait alors que clarifier la situation. En effet, ces propos qui ont été reportés par Enda Duignan¹¹², affirment que les attentes des habitants et leurs observations ou propositions étaient très loin des priorités et des ambitions de la DDDA.

Cependant, c'était avec la création de la DDDA, que nous avons compris que la ville voulait inclure et associer les habitants aux réflexions liées à la planification des docklands. Or, d'après ces témoignages, on comprend que, bien que des initiatives aient été menées, il ne s'agit en aucun cas d'un objectif majeur pour les autorités et qu'il ne s'agit probablement que d'un artifice pour contenter les populations. Ceci explique donc clairement pourquoi, les habitants des docklands ne se sentent pas suffisamment écoutés notamment en termes d'emploi, d'éducation et de logement. Les habitants sont sceptiques et ne croient pas au fait que les décisions et les intérêts de la ville seront modifiés en leur sens. On note donc une forte notion de méfiance des habitants envers les pouvoirs décisionnaires car, selon eux, les preuves que les autorités successives ne sont intéressées que par un lobby économique puissant sont plus fortes que des preuves de réelles ambitions pour les populations locales.

Enfin, les habitants considèrent que, malgré les profits énormes liés à ce programme, il existe trop peu d'investissement pour les communautés existantes et trop peu d'argent est réinjecté directement dans le projet. Ainsi, il existe trop peu de services pour la population notamment en termes d'éducation et les services existants proposent des prix trop élevés. Beaucoup d'habitants selon Enda Duignan¹¹³ considèrent que le développement est mené pour les habitants de l'IFSC et des firmes internationales et non par les autorités en charge de la planification. Il existe ainsi un lobby des entreprises auxquelles les autorités auraient cédé.

Avec la mise en place de la SDZ en 2012 et l'abandon des quartiers les plus défavorisés dans le programme, on peut émettre l'hypothèse que ces tensions avec les autorités vont se poursuivre.

111. MCDONALD, Frank. The construction of Dublin. Cork : Gandon Edition, 2000, 502p.

112. Enda Duignan: New Build Gentrification in the Dublin Docklands and its effects on the absolute and perceived employment opportunities of the neighboring deprived communities [en ligne]. [Consulté le 21/12/2015]. Disponible sur : <http://www.dspace.library.uu.nl/>

113. Ibid.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE D'AUTEUR
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»? ?

A. LA FORMATION DES «SILICON DOCKS» ¹¹⁴

Après avoir étudié et analysé le contexte des docklands et l'importance donnée à la notion de communauté dans la vie et l'organisation sociale d'un quartier, il est désormais question d'étudier le développement des docklands à travers ses nouvelles activités. Pour cela, il sera question, dans un premier temps, de comprendre l'implantation des firmes internationales sur le territoire des docklands puis de comprendre qu'un nouveau modèle urbain se développe en relation avec l'implantation d'une nouvelle population jeune et dynamique. Ensuite, il s'agira de comprendre que l'entreprise joue un rôle majeur dans la nouvelle communauté des docklands et l'on étudiera dans quelle mesure ces entreprises jouent le rôle de community centre. Enfin, ces différentes interrogations nous permettront d'aborder la question de la formation d'un « Google ghetto » dans les docklands. Ce chapitre abordera principalement la question des entreprises à travers l'exemple de Google qui est le cas le plus représentatif et le plus important des docklands.

◁ Les trois bâtiments constituant le siège social de Google à Dublin.
Vue depuis The Gasworks Building

a - Implantation de nombreuses firmes internationales

Comme nous l'avons évoqué précédemment dans ce mémoire, le quartier des docklands et principalement de Grand Canal Docks, a accueillis de très nombreuses entreprises d'envergure internationale depuis le premier programme de régénération de 1986. Ceci est perceptible dans les docklands de par la profusion d'immeubles de bureaux à proximité directe de quartiers d'habitations traditionnelles. En effet, Dublin a profité de cette régénération pour développer une réputation de ville idéale pour les investisseurs et les capitaux du monde entier. Il a donc fallu développer et entretenir une image de ville cosmopolite offrant un cadre de vie privilégié avec un rayonnement européen voir mondial afin de dynamiser son économie. D'après Niamh M Moore¹¹⁵, l'émergence de la ville pour attirer les investisseurs a été rendue crédible par la promotion du pays avec l'organisation d'évènements culturels et sportifs européens ou mondiaux mais également grâce à la création de l'International Financial Service Centre (IFSC). En effet, il s'agit du premier ensemble financier à s'être implanté dans les docklands. Il a permis de créer 15000 emplois et d'attirer 500 firmes internationales à Dublin¹¹⁶. En effet, cette première construction a servi de vitrine pour la ville de Dublin afin d'afficher sa détermination dans la création d'un nouveau quartier d'affaires mais également de démontrer que le gouvernement se portait garant du projet. Ceci a donc permis au secteur financier et bancaire de se développer rapidement dans le quartier des docklands après que ce premier projet ai rassuré les premiers investisseurs potentiels.

Dublin a donc pleinement développé une stratégie en vue de remporter une « guerre des villes » qui s'est installée avec la mondialisation comme le décrit Haider

115. From indigenous industry to foreign finance: the changing face of Dublin Docklands [en ligne]. [Consulté le 10/11/2015]. Disponible sur : <http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents>

116. Urban Regeneration and the economic crisis: past development and future challenges in Dublin, Ireland [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : www.planum.net

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»? A. LA FORMATION DES «SILICON DOCKS»

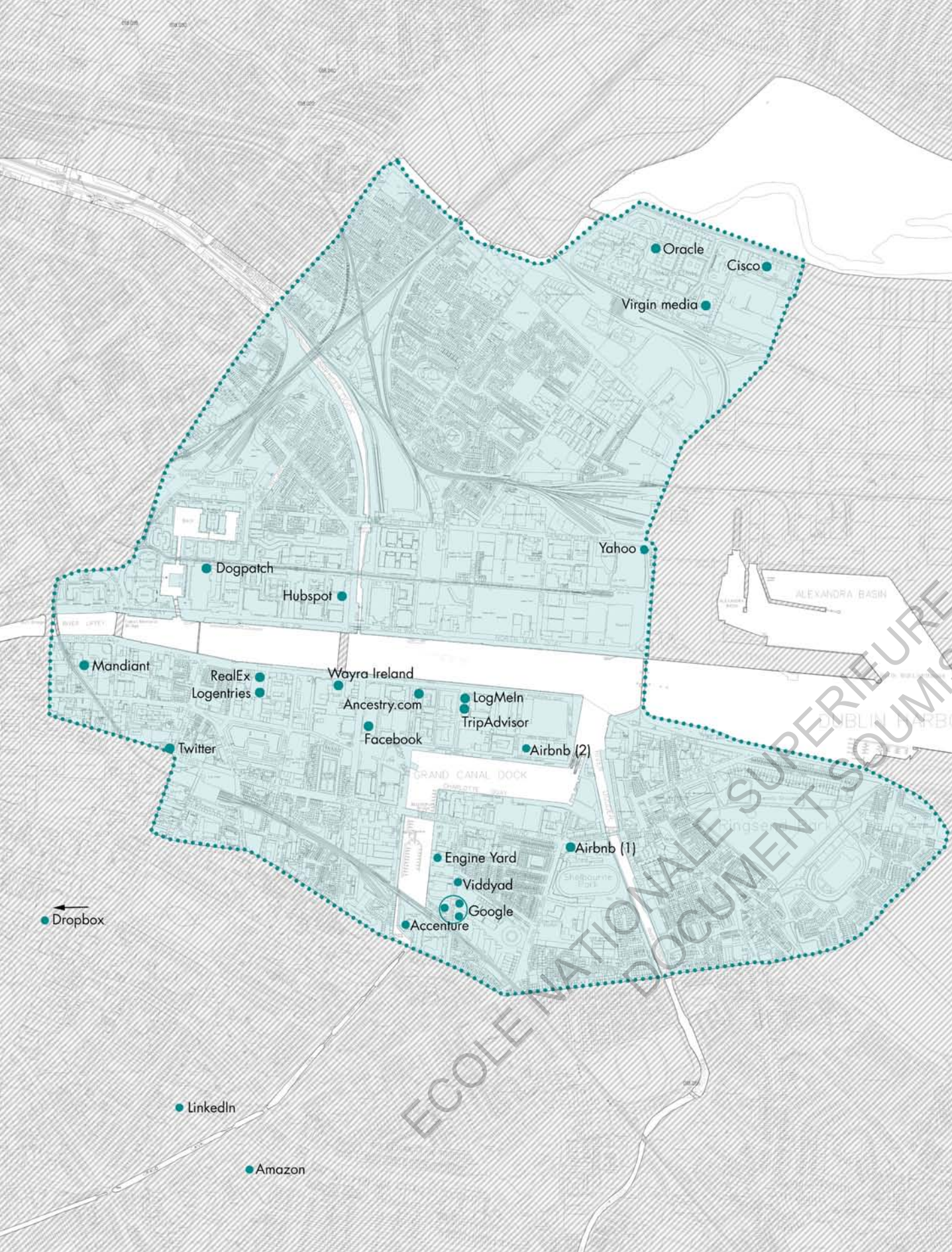
dès 1992. Toutefois, l'implantation de grandes firmes internationales dans les docklands n'est pas seulement liée au développement d'un cadre de vie attractif à Dublin. Il s'agit principalement du résultat de décisions menées par le gouvernement irlandais sur les politiques économiques et financières. En effet, à la fin des années 1980, l'Irlande a choisi de développer une politique néo-libérale tout comme son voisin anglais basé sur des principes de dérégulation, de privatisation et de libéralisation. L'environnement fiscal est ainsi très attractif notamment la taxe sur les entreprises qui n'est que de 12,5%¹¹⁷ alors que, à titre de comparaison elle est de 22,4%¹¹⁸ en moyenne dans l'Union Européenne et notamment de 22%¹¹⁹ au Royaume-Uni. Seules la Bulgarie et Chypre ont des taux inférieurs ou égaux avec respectivement 10% et 12,5%. Ainsi, ce taux de 12,5% associé à la position stratégique de l'Irlande en Europe en ont fait un choix privilégié pour les entreprises internationales. Toutefois, bien que ces avantages fiscaux soient certains pour les entreprises et bien que ceci soit très fortement critiqué dans le reste de l'Union Européenne, il est important de noter que l'Irlande n'est pas considérée comme un paradis fiscal et entre pleinement dans le cadre de la concurrence autorisée entre les états pour attirer les capitaux étrangers. En effet, au sens strict du terme, les entreprises internationales et principalement américaines, implantées en Irlande et dans les docklands, ont une activité réelle et non fictive sur le territoire irlandais ce qui l'écarte donc de l'appellation de paradis fiscal.

D'après l'OCDE, l'Irlande est devenu le pays européen le plus compétitif à la fin des années 1990 et le début des années 2000¹²⁰. La ville devient alors une des villes les plus attractives pour les entreprises. Elle est d'ailleurs considérée comme « la ville occidentale la plus globalisée »¹²¹ si l'on se base sur les secteurs financiers et technologiques. Les docklands font ainsi une campagne de publicité idéale pour l'ensemble de la ville de Dublin puisqu'ils reflètent une modernité, une qualité de vie, une compétitivité, une jeunesse et une richesse culturelle. La ville entretient également cette image en invitant des architectes de renom pour concevoir des ouvrages publics qui doivent véhiculer un nouveau portrait de Dublin au niveau international. Ainsi Kevin Roche a conçu le Convention Centre, Daniel Libeskind le Grand Canal Theatre et Santiago Calatrava a dessiné le Samuel Beckett Bridge. Ces trois constructions ont déjà permis de donner une nouvelle identité au quartier des docklands et

117. NEWENHAM, Pamela. Silicon docks the rise of Dublin as a global tech hub. Dublin : Liberties Press, 2015, 192 p.
118. Fiscalité dans l'Union Européenne [en ligne]. [Consulté le 04/12/2016]. Disponible sur : fr.wikipedia.org
119. Ibid.

120. Urban Regeneration and the economic crisis: past development and future challenges in Dublin, Ireland [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : www.planum.net
121. Ibid.

◁ Localisation des principales entreprises liées aux technologies



notamment de Grand Canal Docks.

C'est l'ensemble du pays qui bénéficie des investissements de ces grandes firmes internationales. On comprend donc l'intérêt que représente cette zone de développement pour l'économie irlandaise et donc le lobby qui existe dans les prises de décisions politiques mais également urbaines et sociétales. L'Urban Renewal Act et le Financial Act de 1986 ont permis de doter la ville de Dublin de deux sites de stratégie urbaine à savoir les quartiers de Temple Bar et des docklands. Alors que les autorités locales avaient du mal à transformer ces zones urbaines, la mise en place de ces deux lois a permis de lever des fonds publics afin d'attirer des investisseurs privés et de faire évoluer le processus traditionnel de planification de la ville. Le quartier des docklands était une opportunité intéressante pour les grandes firmes puisqu'il s'agissait de terrains vierges à proximité directe de la ville, et les possibilités d'extension ont encouragé certaines firmes telles que Google. Mais la stratégie de créer un véritable « Silicon Valley en Europe »¹²² à travers la formation d'un grand centre des médias et des technologies ainsi qu'un pôle majeur pour les secteurs de la finance et du Droit, une grande plateforme à l'échelle du quartier a également incité d'autres investisseurs.

Enfin, au-delà de l'aspect économique, qui reste pour autant le principal critère, l'Irlande et plus particulièrement Dublin offre une combinaison attractive pour ces entreprises. Cette combinaison prend en compte trois critères majeurs qui ont fait la réussite de région telle que la Silicon Valley. Ces critères sont développés dans les thèses de Richard Florida¹²³, sociologue américain, sous la théorie des trois T que sont le Talent, les Technologies et la Tolérance. En effet, Dublin possède une population jeune, talentueuse et dynamique¹²⁴ favorisée par la présence de nombreux collèges et universités dont la Trinity College University ou encore le Dublin Institute of Technology qui sont deux établissements renommés dans le domaine des technologies.

Google s'est implantée dans les docklands en 2002 et n'était au départ qu'une petite base européenne de 80 employés pour la firme américaine. L'entreprise s'est ensuite développée pour devenir la principale base européenne et africaine et emploie environ 5000 personnes en 2016. L'arrivée de ces entreprises a permis de redynamiser la ville et le pays en offrant notamment de nombreux emplois. Mais ces emplois créés ne sont pas tous destinés aux habitants

122. Why evict the Factory ? Because the arts have no place in Ireland [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/culture/why-evict-the-factory-because-the-arts-have-no-place-in-ireland-1.1759153>

123. Cities and the creative class by Richard Florida [en ligne]. [Consulté le 05/12/2016]. Disponible sur : <https://academics.dtu.edu/Default.aspx?id=8150>

124. Why Dublin's Tech Scene Is Booming: Following in the footsteps of Google and Facebook, tech start-ups from around the world are now flocking to Dublin. [en ligne]. [Consulté le 28/12/2015]. Disponible sur : <http://www.ign.com/issie-lapowsky/startup-boom-in-dublin.html>

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»? A. LA FORMATION DES «SILICON DOCKS»

de Dublin puisque beaucoup de travailleurs sont étrangers. De plus, les populations des docklands n'ayant que peu de qualifications, ces nouveaux emplois ne sont pas à leur portée. Toutefois, l'implantation de ces entreprises permet de développer de très nombreuses activités satellites ainsi que des infrastructures et donc des emplois nécessitant moins de qualifications. L'implantation de ces entreprises est également motivée par le système éducatif irlandais, très impliqué et très performant dans le secteur des technologies. Ainsi, bien que de nombreux employés soient étrangers il est à noter que ces firmes internationales offrent de nombreuses opportunités de carrières pour ces jeunes populations afin de développer leur start-ups et participer à une forme d'émulation créatrice dans les docklands.



Siège social de Facebook, ►
Misery Hill Street

b - Un intérêt limité pour les populations locales

Toutefois, il est à noter que l'implantation de ces firmes et le dynamisme économique a connu quelques doutes liés, principalement à la crise économique de 2007. En effet, comme nous l'avons expliqué précédemment, l'Irlande connaissait une croissance économique très importante, digne de certains pays émergents, d'où le surnom de Celtic Tiger en référence aux Tigres Asiatiques qui sont les pays émergents de ce continent. Mais la crise qui a touché le monde et l'Europe a particulièrement affaibli l'Irlande qui était dépendante des capitaux étrangers et notamment des entreprises américaines. Ainsi, le taux de chômage qui était de 2,6% en 2000 a grimpé à 10,8 % en 2009¹²⁵. Mais la plupart de ces emplois perdus ne sont pas liés au domaine des technologies ou du secteur bancaire ou juridique. Il s'agit avant tout du secteur du bâtiment et des activités qui y sont associées. Autrement dit, la crise a principalement affecté les populations locales, plutôt manuelles ou sans qualification étant déjà défavorisées notamment dans les docklands qui perdent leurs emplois et qui voient leur pouvoir d'achat fondre tout comme leurs perspectives d'avenir. Ce constat n'a fait que renforcer des doutes existants quant à l'apport des firmes internationales sur les populations locales.

Aujourd'hui, cette politique menée par le gouvernement irlandais est considérée comme un véritable succès puisque 80%¹²⁶ des entreprises mondiales des technologies ont une base à Dublin et la croissance du pays a été révisée à 26,3%¹²⁷ en 2016 notamment grâce à une augmentation nette de la masse de capitaux d'entreprises. Toutefois, ce chiffre est à relativiser dans la mesure où la situation des capitaux en Irlande est particulière car très impactée par un « effet multinationales » comme l'explique Romaric Godin¹²⁸. Ainsi, il explique que cette croissance est artificielle et qu'elle

125. Urban Regeneration and the economic crisis: past development and future challenges in Dublin, Ireland [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : www.planum.net

126. If you are a techie, Ireland is the place to be [en ligne]. [Consulté le 02/09/2016]. Disponible sur : www.virtualexpo.ie/if-youre-a-techie-ireland-is-the-place-to-be/

127. Irlande: une croissance de 26,3% artificiellement gonflée [en ligne]. [Consulté le 12/11/2016]. Disponible sur : www.la Tribune.fr

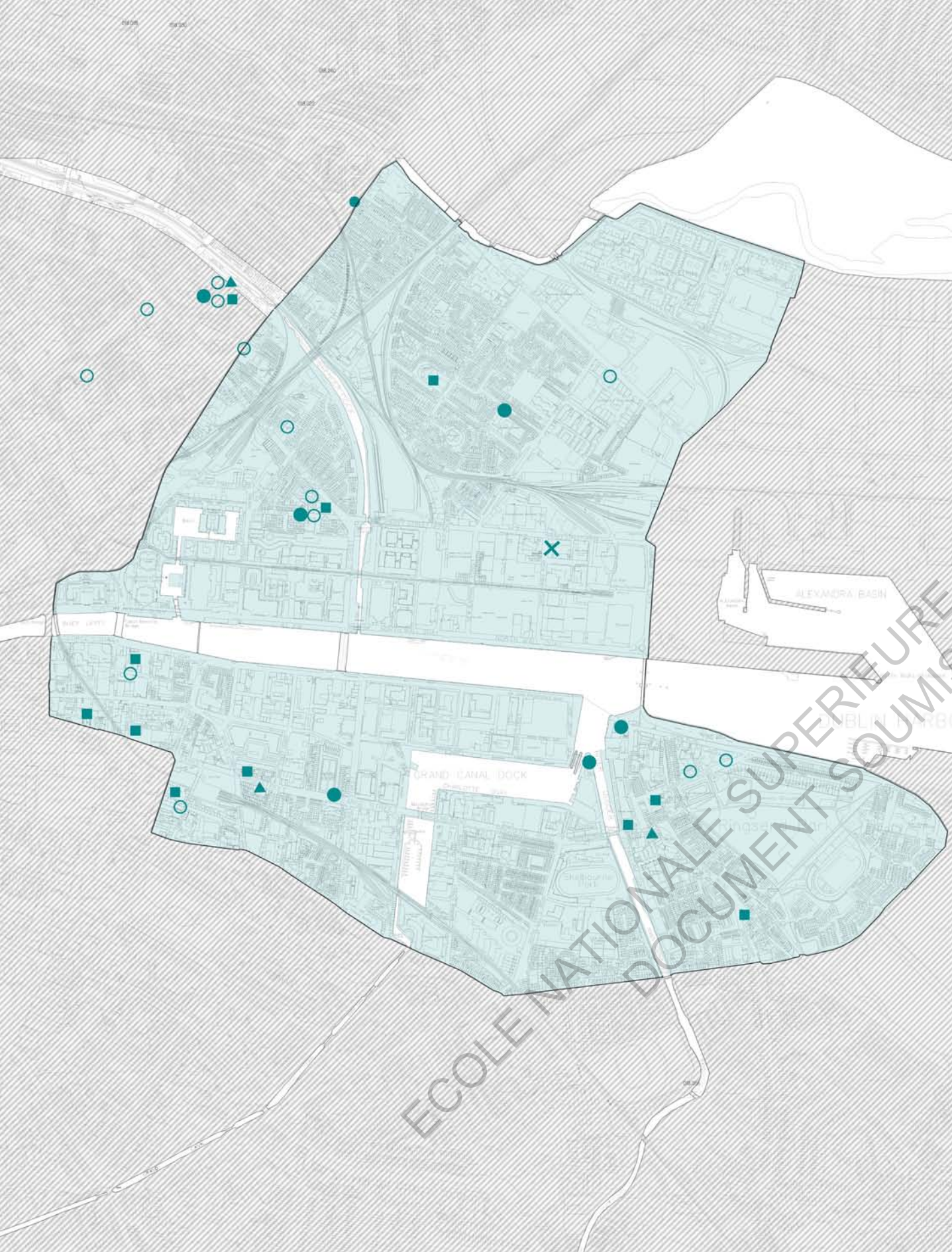
128. Ibid.

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»? A. LA FORMATION DES «SILICON DOCKS»

ne profite, en réalité, que très peu aux ménages irlandais puisqu'elle est avant tout rapatriée dans des pays étrangers car liée à des entreprises internationales. Ainsi, les chiffres publiés par le gouvernement irlandais masquent une réalité plus nuancée et contrastée et qui interroge puisque le pouvoir d'achat des irlandais augmente très peu alors que les chiffres de la croissance explosent.

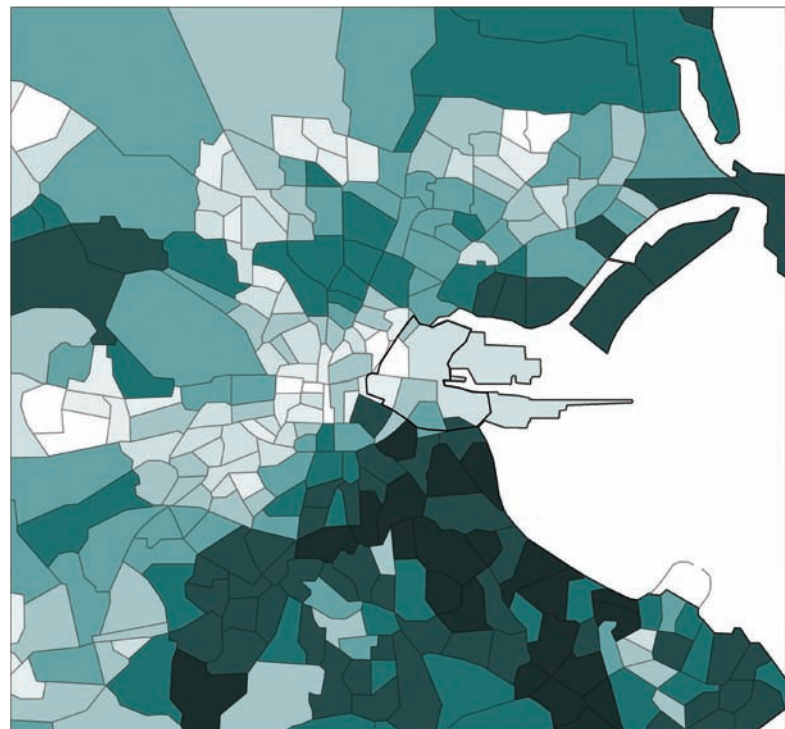
Toutefois, il ne peut pas être nié que cette croissance reste un atout pour le développement du pays, pour la création d'emploi et pour la transformation urbaine de quartiers autrefois marqués par la pauvreté et la violence. Ce chapitre a pour volonté de nuancer une situation qui, lors des premières recherches, semblait offrir des opportunités et un potentiel remarquable pour les populations locales. Ainsi, il est, par exemple, à noter que 80%¹²⁹ des habitants de la SDZ ont un emploi contre 62 % dans l'ensemble des docklands et 51% dans l'ensemble de la ville en 2011. Il est ainsi certain que la SDZ joue un rôle majeur dans l'activité et le dynamisme de la ville dans des secteurs clés pour le développement et l'avenir du pays. Toutefois, bien que la création d'emploi profite à l'ensemble de la société à moyen terme, on remarque que les emplois créés destinés à une main d'œuvre peu qualifiée sont assez limités alors que les opportunités pour les employés qualifiés ou hautement qualifiés se multiplient. De par le manque d'investissement dans l'éducation et la formation, les populations locales restent défavorisées dans les quartiers autour de Grand Canal Docks et ne peuvent que difficilement évoluer et prétendre à un emploi qualifié qui leur permettrait par la même occasion de rester vivre dans les docklands. D'ailleurs, bien que le chômage de la SDZ soit estimé à 5%, il ne révèle pas une situation exacte du quartier bien que ceci soit positif pour la dynamique économique du pays. Le taux de chômage est assez bas si on le compare avec la zone Euro.

De plus, le quartier récemment développé, image de la prospérité de Dublin n'est pas accessible à tous de par les prix des loyers mais également de par le coût de la vie en général. Ainsi, alors que les conditions de vie et de travail s'améliorent nettement dans les docklands notamment au niveau de la qualité des appartements, de la qualité des services et des espaces publics, on remarque que ceci profite principalement aux populations aisées alors que les populations défavorisées sont parfois logées dans des logements sociaux encore vétustes. Mais cette hétérogénéité est clairement observable dans les docklands puisque seuls



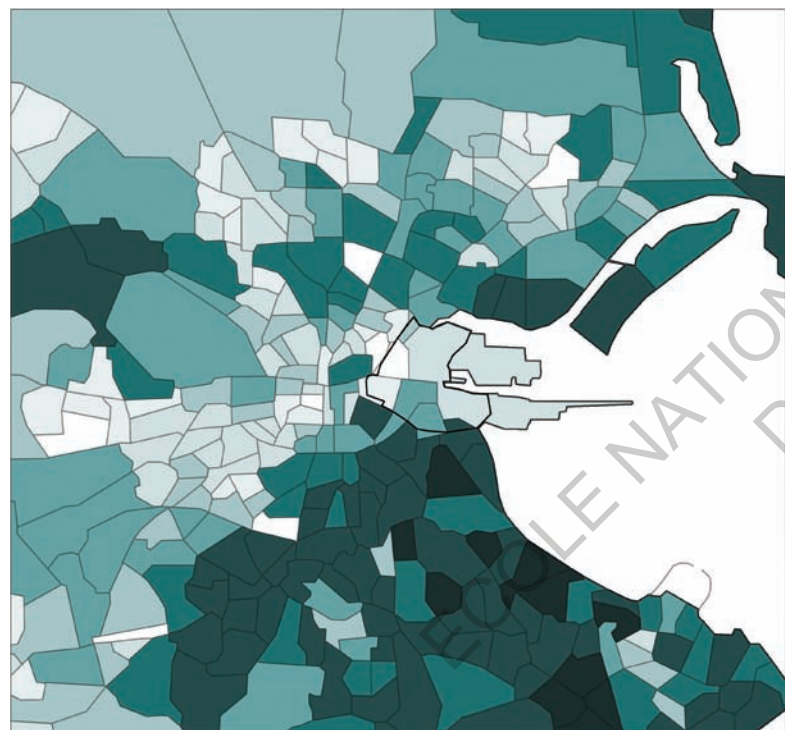
¹²⁹ North Lotts & Grand Canal Dock Planning Scheme, Dublin City Council [en ligne]. [Consulté le 20/09/2015]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/sites/default/files/content/Planning/OtherDevelopmentPlans/LocalAreaPlans/Documents/NLPlanningSchemeInterimPublication.pdf>

- △ Localisation des principaux services de la communauté
- Community centre
- × Entreprise communautaire
- Ecole
- Lieux de culte
- ▲ Librairie
- 1. Community Centre de Ringsend et Irishtown
- 2. Future Gravings Docks Community Centre
- 3. Saint Andrew Community Centre
- 4. North Wall Women's Centre
- 5. Sean O'Casey Community



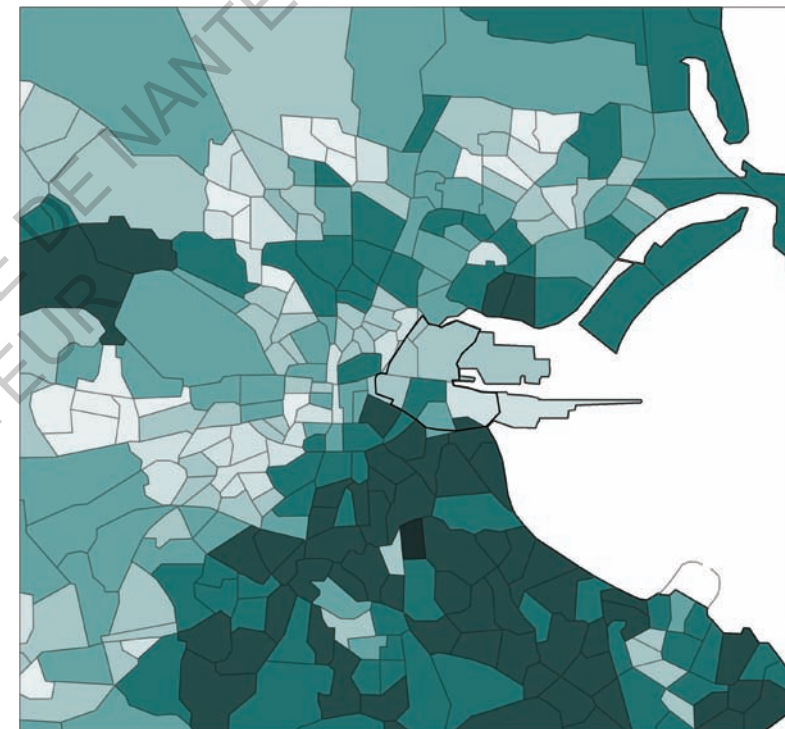
Evolution de l'attractivité ou du déclin des différents quartiers du comté de Dublin.

◁ 1991
Les docklands parmi les quartiers les plus défavorisés du comté de Dublin.
Un contraste net existe dans la ville .

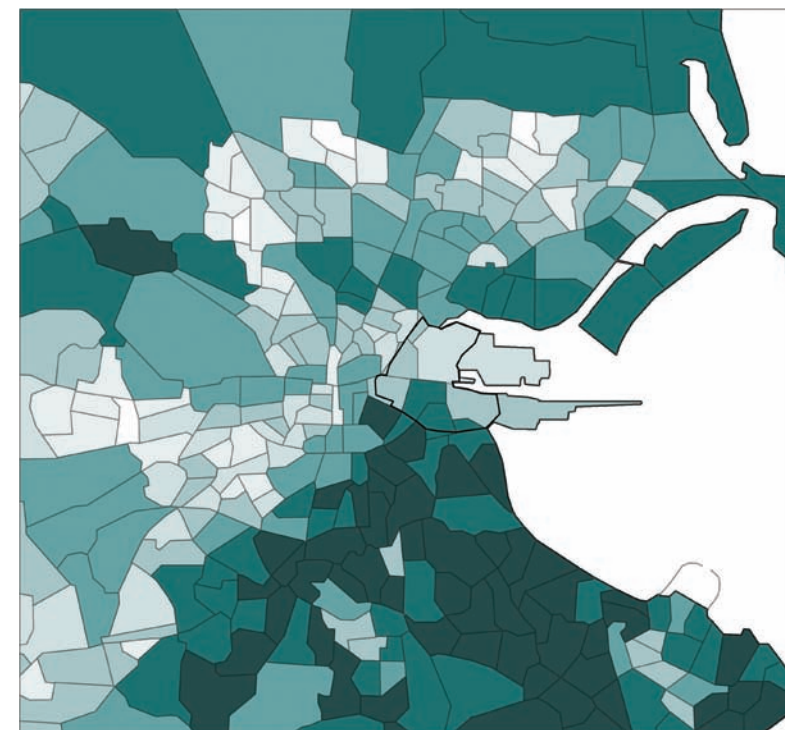


◁ 1996
L'ensemble de la ville semble perdre en attractivité même si la situation des docklands tend à s'améliorer.

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»?
A. LA FORMATION DES «SILICON DOCKS»



▷ 2002
L'ensemble du comté s'est développé et les disparités tendent à s'estomper. Les docklands bénéficient dans sa totalité de cette attractivité.



▷ 2006
Ralentissement du développement et réapparition de disparités dans quatre aires à la périphérie de la ville. Les disparités existent toujours présente dans les docklands





III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»?

A. LA FORMATION DES «SILICON DOCKS»

Pearse Street et Grand Canal Docks offrent de nombreux services. Comme nous l'avons expliqué à plusieurs reprises certaines populations très défavorisées ont simplement été expulsées et déplacées dans d'autres quartiers de la ville qui ne répondent pas à leurs attentes notamment puisqu'ils les éloignent du centre-ville, des services et des emplois.

Le développement financier de la ville de Dublin est donc à l'origine de l'évolution et du développement urbain mais aussi social de la ville. D'ailleurs, Niamh Moore¹³⁰ avait remarqué dès 2002 que les besoins d'une ville globale, telle que Dublin veut le devenir, va être un challenge énorme notamment pour réduire l'augmentation des tensions socio-culturelles qui sont en train d'émerger à la fois dans les docklands mais aussi dans l'ensemble de la capitale.

Ensuite, la politique suivie par l'ensemble de la ville de Dublin est de favoriser et faciliter le retour en ville des familles. Toutefois, avec la crise et la bulle immobilière la plupart des familles ont fui le centre et les docklands pour la périphérie. Dans les docklands, la population était donc âgée et issue de la période faste des docklands. Aujourd'hui, bien que l'on note un très net rajeunissement de la population dans les docklands¹³¹, on remarque que la plupart des habitations à proximité des docks sont occupées par des personnes seules ou des couples sans enfants (40%¹³² des appartements sont occupés par des couples sans enfants). On remarque également qu'entre 1999 et 2006, le nombre de couple avec enfants a diminué dans les docklands passant de 46.1% à 32,5%¹³³. Ainsi, on peut remarquer que ce programme ne bénéficie que très peu aux familles alors qu'il s'agissait d'un objectif majeur pour la ville.

Enfin, la situation des transports s'est nettement améliorée et les quartiers anciennement enclavés sont aujourd'hui irrigués par les transports publics. Toutefois, ces transports en communs sont très chers sur l'ensemble de la ville de Dublin et, une fois de plus, ces services ne peuvent être utilisés par les populations les plus défavorisées d'autant plus que le réseau n'est pas irréprochable. La pratique de ces transports en commun a été assez concluante et a permis de conforter le fait que ce sont les populations aisées qui utilisent ces transports alors que la marche à pied et l'usage du vélo reste prioritaire pour les autres populations. C'est d'ailleurs pour ces différentes raisons qu'il est possible de noter une diminution de l'utilisation des bus entre 2010

130. MOORE, Niamh. SCOTT, Mark. Renewing urban communities : environment, citizenship and sustainability in Ireland. Dublin : Ashgate, 2005, 268p., p.12

131. People living in the Dublin Docklands and their Health [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : https://medicine.tcd.ie/public_health_primary_care/assets/pdf/Docklands.pdf

132. Docklands - Planning Scheme [en ligne]. [Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur : <http://www.dublindocklands.ie/>

133. Ibid.

Evolution de l'attractivité ou du déclin des différents quartiers du comté de Dublin.

◁ 2011
Le quartier des docklands est l'un des plus attractif à l'échelle du comté mais il existe des disparités fortes sur ce territoire.





◀ Gated community, Cambridge Park, Ringsend

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»? A. LA FORMATION DES «SILICON DOCKS»

et 2013 passant de 117000 passagers annuels contre 112000 alors que la population de Dublin a augmenté et que le réseau des transports s'est agrandi d'après les statistiques menées par l'autorité nationale des transports de 2014. Malgré cette observation, il n'y a pas de volonté de réduire le coût de ces transports. Il a même été question d'une augmentation des tarifs entre décembre 2015 et janvier 2016 de l'ordre de 20%.

Comme nous l'avons abordé précédemment, des populations ont même été expulsées du quartier notamment de Sheriff Street.

« les locataires des logements de l'autorité locale ont été forcés de partager les coûts du redevelopement alors que les locataires du nouveau secteur privé ont bénéficié d'initiatives fiscales et de services de haute qualité. »¹³⁴

Ainsi, les bénéfices directs pour les populations locales liés à l'arrivée de ces entreprises créatrices d'emplois dans les docklands sont contrastés. Il est certain que les populations locales bénéficient du dynamisme de ces entreprises mais également des espaces publics et des services créés. C'est aussi le climat social qui s'est apaisé alors que le quartier était reconnu en Europe pour sa violence. Toutefois, les bénéfices ne sont pas aussi importants ni aussi intéressants pour les Irlandais que les autorités ne le laissent entendre. Le principal problème de l'arrivée de ces entreprises est la hausse des prix de l'immobilier et la construction d'appartements trop luxueux. Il convient donc désormais d'étudier ce phénomène.



Malgré le développement du bus, cher, certains quartiers restent enclavés Church Road, East Wall

c - Une hausse des prix de l'immobilier

La crise du logement a débuté dès les années 1990-2000, à l'époque du développement du Celtic Tiger. A cette époque, la population irlandaise augmente et le manque de logement commence alors à se faire ressentir. Mais après la crise économique de 2007 ce problème s'est complexifié et amplifié. Pamela Newenham explique, à travers son ouvrage *Silicon Docks*¹³⁴, que c'est précisément le modèle suivi par l'Irlande avant la crise, basé sur les emprunts, qui a amené la crise immobilière telle qu'elle a existé et continue d'exister à moindre mesure. La crise a été la combinaison de la collision entre le marché de l'immobilier et la volonté des banques de multiplier les biens immobiliers. Ceci a enfermé l'Irlande dans une bulle immobilière qui a particulièrement touché les docklands de par la construction de nombreux logements avec des standards élevés.

Avec le développement économique du « Celtic Tiger », le prix des logements a littéralement explosé. En effet, il est possible de noter une hausse des prix des logements de 299%¹³⁵ entre 1996 et 2006 dans l'ensemble de la ville de Dublin. Cette hausse n'est pas réservée à la capitale de l'Irlande, c'est l'ensemble du pays qui connaît une crise de l'immobilier puisque, au niveau national, le prix des maisons individuelles a également augmenté de 270%¹³⁶. L'apogée de cette hausse des prix des locations d'appartements dans le docklands date de 2007. Aujourd'hui, les prix ont considérablement diminué mais restent toujours élevés si on les compare avec les chiffres de la fin du XXème siècle. En effet, bien que les locations soient désormais seulement 12,7%¹³⁷ au-dessus des prix d'avant la crise de 2007 et le prix d'achat des maisons toujours 38,1%¹³⁸ au-dessus du pic de cette même année, il faut, tout de même, considérer que les prix sont toujours très largement au-dessus de la

134. NEWENHAM, Pamela. *Silicon docks : the rise of Dublin as a global tech hub*. Dublin : Liberties Press, 2015, 192 p./p.16

135. NORRIS, Michelle. *How Housing Killed the Celtic Tiger : Anatomy, Consequences and Lessons of Ireland's Housing Boom and Bust* [en ligne]. [Consulté le 10/09/2016]. Disponible sur : <https://www.ucd.ie/>

136. Ibid.

137. *Tech Workers Flock to Dublin's Silicon Docks* [en ligne]. [Consulté le 24/10/2016]. Disponible sur : <http://www.wsj.com/articles/tech-workers-flock-to-dublins-silicon-docks-1432822827>

138. Ibid.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

fin des années 1990. Ceci est un phénomène observable dans toutes les villes européennes mais la proportion prise par cette hausse des loyers en Irlande est beaucoup plus importante.

Les logements construits sont donc hors de prix pour les populations locales et notamment pour les familles d'autant plus que le chômage reste encore important en dehors de Grand Canal Docks. Associé à ce phénomène, les logements construits ont des standards très élevés, que ce soit en termes de qualités et de surfaces, ce qui augmente encore le fossé existant entre les appartements proposés et les besoins des populations locales. Un exemple de location à Grand Canal Dock est de 1500 euros par mois pour un appartement avec deux chambres¹³⁹. En 2015, la location moyenne pour un appartement de deux chambres dans les docklands est de 1980 euros alors que la moyenne dans la ville de Dublin est de 1361 euros¹⁴⁰. Ainsi, les populations vivant dans les docklands avant le projet de régénération ne peuvent pas payer de tels loyers puisqu'il s'agit pour beaucoup de populations défavorisées. Ce sont donc les employés des Silicon Docks et les habitants aisés de la ville de Dublin qui peuvent s'implanter dans ce quartier.

Mais le DDDA, ainsi que des associations ont convenu, à travers le master plan de 1997, d'obliger les projets de logements à construire 20% de logement social ou abordable. Cette loi de 20% est d'ailleurs devenue par la suite une loi nationale. Toutefois, à cause du lobby du secteur immobilier, les autorités ont accepté que les investisseurs paient une contribution pour s'affranchir de cette loi des 20% et ne construire que des logements de hauts standards. Aujourd'hui il y a un manque certain de logements sociaux et abordables dans le quartier des docklands.

La dimension moyenne des appartements est de 85 m²¹⁴¹ avec des logements de 50 m² minimum pour les logements avec un lit, 80 à 90m² pour les logements avec deux lits et 110m² minimum pour les logements avec trois lits.

Cette crise des logements est amplifiée dans les docklands par l'implantation de ces firmes internationales dont les salariés ont des revenus élevés. En effet, seuls ceux-ci peuvent acheter ou louer ces appartements et ces employés recherchent une proximité avec leur entreprise afin d'éviter les transports en communs. Ainsi, les propriétaires peuvent se permettre de garder des loyers élevés puisque ces populations sont prêtes à payer un peu plus cher pour une qualité de vie supérieure.

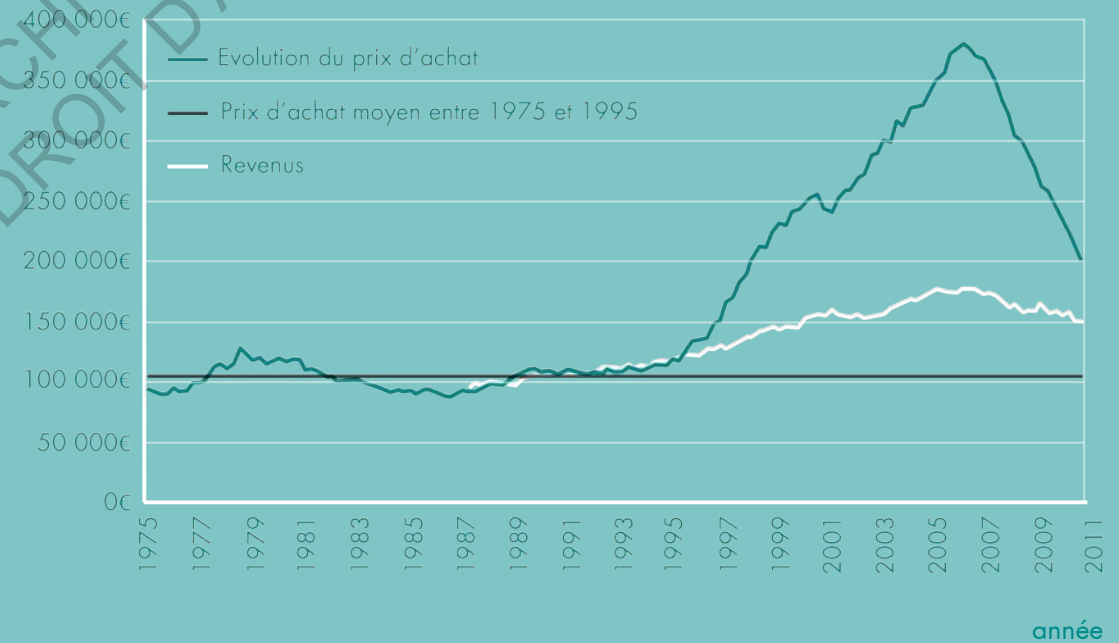
¹³⁹. A home from home in the Google ghetto [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/business/commercial-property/a-home-from-home-in-the-google-ghetto-1.612376>

¹⁴⁰. Tech Workers Flock to Dublin's Silicon Docks [en ligne]. [Consulté le 24/10/2016]. Disponible sur : <http://www.wsj.com/articles/tech-workers-flock-to-dublins-silicon-docks-1432822827>

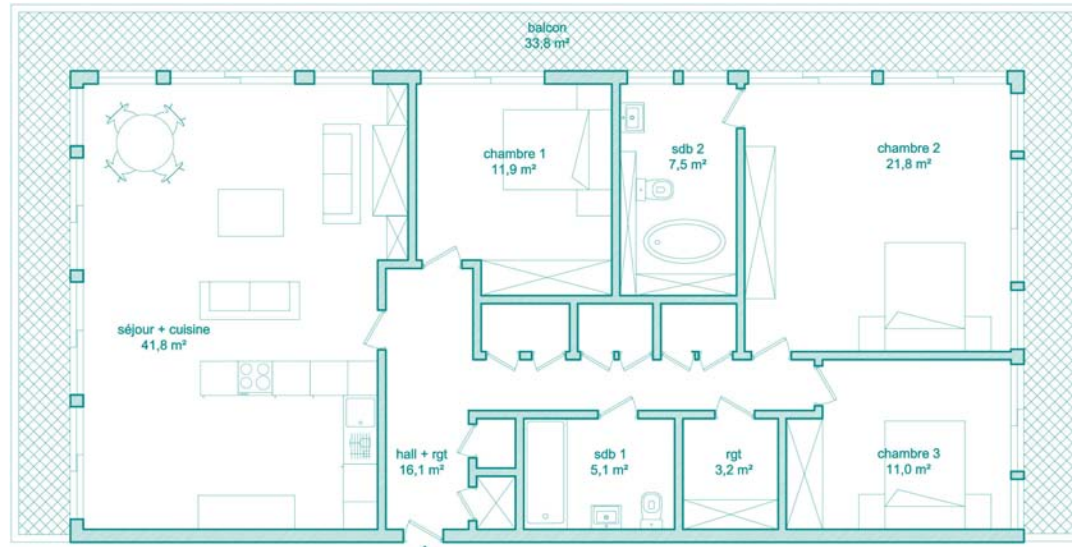
¹⁴¹. Docklands Planning Scheme [en ligne]. [Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur : <http://www.dublindocklands.ie/>

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»? A. LA FORMATION DES «SILICON DOCKS»

Prix



Evolution du prix des maisons en Irlande entre 1975 et 2011



△ Exemple d'un appartement de haut standard, 65, Saunder House, Spencer Dock, Grand Canal Docks (T4 / 375 000 euros, 118m² + 33m² de balcon)
0 1 2m

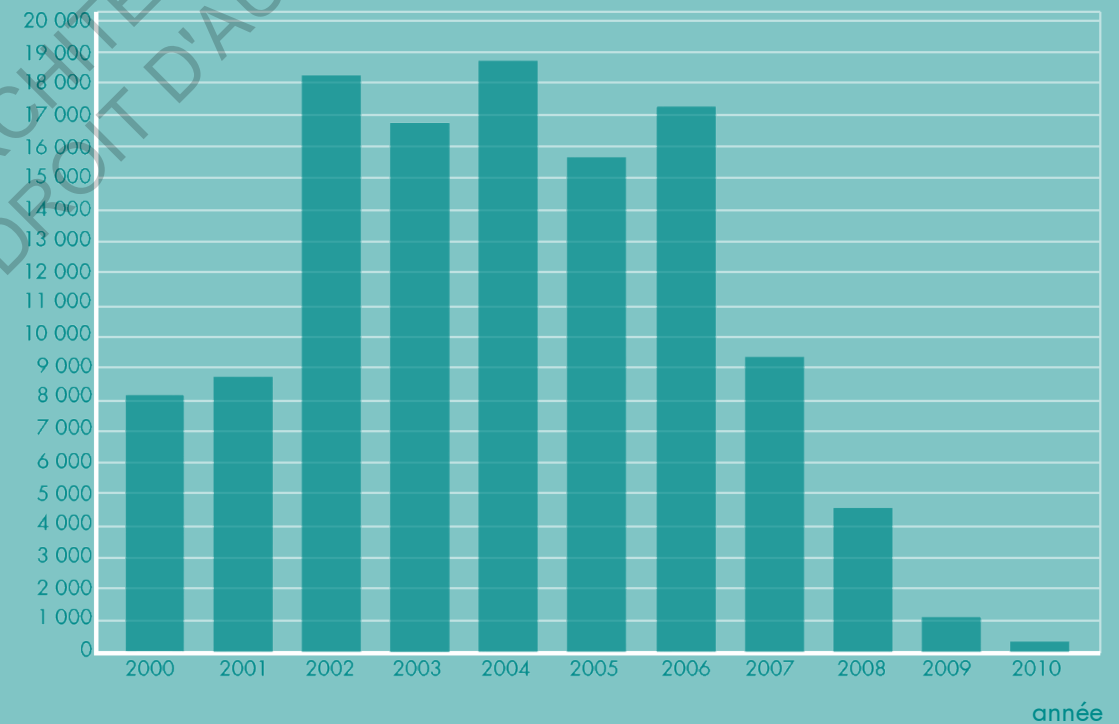
◁ Vue intérieure du logement ci-dessus

Mais cette hausse des prix des logements ne touche pas uniquement les logements neufs. On constate également que les logements traditionnels tels que ceux présentés dans le chapitre décrivant la communauté de Ringsend ont également connu une hausse des loyers. On remarque à travers l'ensemble de la ville de Dublin, que le manque de logement est un véritable problème. Les biens immobiliers se font rares et l'on assiste à une véritable compétition, une course au loyer avec des biens qui font parfois l'objet d'une centaine de candidatures.

On note que la construction de logement a ralenti de manière franche à partir de 2007. Dublin construisait 17 600¹⁴² logements en 2006 contre seulement 140 en 2011. La ville de Dublin connaît une crise du logement depuis le milieu des années 1990 et la hausse importante de la population.

142. Central Statistics Office [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur : <http://www.cso.ie/>

Nombre de logements enregistrés



Nouveaux enregistrements de logements par année donnant une indication sur l'évolution de la construction de logements à Dublin.

B. LE DÉVELOPPEMENT D'UN MODÈLE URBAIN CLIVANT

Ainsi, alors que l'objectif des autorités est de favoriser la création d'une seule et grande communauté des docklands sur le long terme, on remarque une politique de la ville en décalage qui favorise le développement économique de la ville. Ceci se traduit donc fortement dans la planification puisque l'on voit apparaître de nombreuses gated communities. De plus, des anciens quartiers de logements sociaux ont tendance à se refermer sur eux-mêmes et se transforment également en lieux clos et réservés à une population. La notion même de communauté est donc réinterrogée de part la présence de ces éléments urbains clivants.

Nous allons donc déterminer ce qu'est une gated community et puis il s'agira de comprendre comment ce phénomène urbain s'est développé dans les docklands avant d'étudier plusieurs exemples observés lors d'un repérage sur ce territoire.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

a - Les gated communities

Sur le plan historique, il est important de noter que les gated communities ne sont pas issus d'un phénomène récent, il ne s'agit pas d'une mutation urbaine propre au XXI^{ème} siècle. En effet, selon Brendan Coyne, ce phénomène urbain existait déjà à l'époque romaine du 3^{ème} siècle mais il faut attendre la seconde moitié du 19^{ème} siècle pour que l'on voit apparaître ce qui ressemble à des zones résidentielles privatisées. Toujours d'après ce même auteur, ce phénomène s'est accéléré aux Etats-Unis dans les années 1940-1950 avec la création de quartiers enclavés destinés à une population riche et retraitée. C'est donc sous l'influence de ces individus que des investisseurs privés et les localités ont compris l'intérêt économique et commercial de cette démarche et l'ont exporté à travers le monde. Toutefois, il faut attendre les années 1980 pour que ce phénomène explose littéralement car la société de consommation s'est démocratisée et développée autour des notions de sécurité et de qualité de vie. De plus, ce phénomène est étroitement lié à la lutte contre le crime et les incivilités qui sont devenue importante aux Etats-Unis puis dans l'ensemble des métropoles du monde.

Afin de définir ce terme de gated communities, il est apparu très important d'étudier des travaux effectués aussi bien à Dublin mais également d'après des études effectuées aux Etats-Unis et en Amérique latine puisqu'il s'agit de deux aires géographiques très marquées par ce phénomène urbain. Ainsi, en 1997, Edward J. Blakely et Mary Gail Snyder définissaient ces morceaux de ville de la manière suivante :

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

« Les gated communities sont des aires résidentielles avec des accès restreints de manière à ce que les espaces publics soient privatisés. Ils ont des systèmes de sécurité avec des périmètres désignés par des murs généralement ou encore des barrières ainsi que des entrées contrôlées qui ont pour but d'éviter l'entrée des non-résidents. »¹⁴³

Brendan Coyne, quant à lui, définit les gated communities dans une étude de la ville de Dublin et les décrit comme étant des développements résidentiels qui, de manière physique, et, dans un second temps, de manière psychologique, isole ses résidents d'une communauté plus large par un système de portes mécanisées¹⁴⁴. Enfin, dans une étude plus récente datée de 2012, Cecilia de la Mora et Viviana Riwilis définissent le terme de la manière suivante :

« Ces ensembles résidentiels privés sont généralement unifamiliaux, délimités par une clôture et d'accès exclusif aux propriétaires. En plus des résidences, l'enceinte des gated communities inclut les rues d'accès et les trottoirs ainsi que divers espaces et services en commun. L'accès aux sites résidentiels et aux services, exclusif aux propriétaires, est contrôlé par différents systèmes de sécurité : poste de garde avec gardiens armés, barrières avec mécanismes d'ouverture électroniques, caméras de surveillance, etc. »¹⁴⁵

Les définitions autour de la notion de gated communities ont été très largement abordées dans le cadre des études urbaines depuis le milieu du XX^{ème} siècle et sont globalement très proches bien qu'elles nous apportent chacune quelques

143. Divided We Fall : Gated and Walled Communities in the United States [en ligne]. [Consulté le 02/10/2015]. Disponible sur : <http://www.asu.edu/courses/aph294/totalreadings/blkely%20-%20dividedwefall.pdf>

144. COYNE, Brendan. Gated communities in Dublin City. Dublin: University College Dublin, 2001, 87p./p.15

145. Politiques urbaines et implantation des gated communities en Amérique latine [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <https://espacepolitique.revues.org/2374#tocto1n2>

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»?

B. LE DÉVELOPPEMENT D'UN MODÈLE URBAIN CLIVANT

précisions. En effet, alors qu'avec Blakely et Snyder la définition de gated community se limite principalement à définir qu'il s'agit d'une aire close et sécurisée, Brendan Coyne ajoute qu'à une séparation physique s'ajoute également un caractère moral, symbolique, psychologique pour les différentes populations. Enfin, la définition de De la Mora et Riwilis, on comprend d'avantage la composition des ménages mais aussi l'organisation spatiale avec une forte valorisation des espaces mutualisés. A travers ces définitions, et au travers des ouvrages étudiés notamment celui de Neal Kumar Katyal¹⁴⁶, on note également que la notion de sécurité et les dispositifs de clôtures évoluent. En effet, alors qu'il ne s'agissait avant tout que de grilles et de murs, il s'agit également de dispositifs de surveillance que ce soit par la présence de nouvelles technologies ou par la présence de gardes. D'après Lefrançois et Porchet, on note également que l'étude de la sécurité ne se limite plus à une simple clôture mais s'intègre à l'architecture et se décline également à l'intérieur des espaces communs. Enfin, il est important de noter que les gated communities forment donc un phénomène résidentiel complexe puisqu'ils sont la résultante d'un idéal social mais aussi la conséquence de facteurs politiques, urbains, économiques et commerciaux.

Toutefois, bien que ces définitions abordent la qualité de certains espaces mutualisés, elles ne décrivent que très peu un gated community sur le plan spatial avec notamment la question de l'ampleur, de l'étendue du phénomène urbain. D'après les lectures, il ne s'agit en effet pas d'un critère très développé. Toutefois, dans la culture américaine, il est souvent établi qu'un gated community est constitué de petites rues. La dimension de ces ensembles d'habitations est donc assez large allant du simple îlot, à la petite ruelle de quartier ou encore un quartier entier comme il est le cas aux États-Unis pour les communautés plutôt riches. Ainsi, dans l'étude des gated community on remarque que l'aire de ces ensembles peut être interprétée très largement. Un gated community est un ensemble d'appartements se regroupant et mutualisant des espaces afin de garantir une sécurité par la restriction des accès et propose plusieurs services réservés à cette population mais il peut également s'agir d'un parc ou de simples espaces communs. Les services et installations proposées dans les gated communities sont assez vastes et dépendent généralement de la localisation, de la structure de la communauté, et des fonds dont elle

dispose. Toutefois, il existe de nombreuses interrogations pour savoir s'il faut considérer ou non les condominiums comme des gated communities. D'après Coy et Pölher¹⁴⁷, les condominiums sont des gated communities à part entière notamment lorsqu'il s'agit d'un condominium riche. En effet, les condominiums présentent les mêmes caractéristiques d'un gated communities puisqu'il s'agit d'un ensemble bâti le plus souvent sur la périphérie de l'îlot qu'il lui est attribué. Cet édifice forme donc, de par son architecture, un ensemble clos et sécurisé, dont les accès sont limités. De plus, cet ensemble propose des espaces mutualisés et des services, bien qu'il ne propose pas de rue à proprement parler. De la Mora et Rivilis soutiennent également cette thèse puisque Condominium et gated communities ont un impact similaire sur l'espace urbain. Toutefois, il est important de noter qu'une gated community ne doit pas être confondue avec des immeubles de haute densité ou des logements en copropriété bien que ceux-ci puissent également former des petites communautés isolées.

Blakely et Snyder¹⁴⁸ ont également permis de définir trois types de gated communities. La première correspond à des gated communities liées aux retraités et aux loisirs très souvent représentés par les clubs de golf ou de country dans le cas de l'étude des gated communities des Etats-Unis. La seconde concerne des populations très fortunées pour lesquelles la séparation physique dans la ville symbolise une forme de succès. La troisième forme de gated community correspond davantage à une zone de sécurité et répond principalement aux craintes des populations. Ainsi, il n'y a pas nécessairement une volonté de créer une communauté dans tous les types de gated communities. Parfois, seule la sécurité est la priorité. Ainsi, un gated community se développe dans le but de suivre et développer un intérêt commun. Toutefois, il doit être distingué des communautés dites intentionnelles¹⁴⁹ qui tend davantage à la formation d'une microsociété. Il peut s'agir de communautés religieuses, politiques ou encore d'éco villages.

Les gated communities sont souvent considérées comme des dispositifs urbains qui remettent en cause l'organisation de la ville traditionnelle, il s'agit également d'un phénomène très souvent assimilé à des processus mettant en cause la cohésion sociale d'un quartier ou d'une ville telle que la ségrégation¹⁵⁰. Ce phénomène est souvent lié à un processus

147. Politiques urbaines et implantation des gated communities en Amérique latine [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <https://espacepolitique.revues.org/2374#tocto1n2>

148. COYNE, Brendan. Gated communities in Dublin City, Dublin: University College Dublin, 2001, 87p./p.17

149. CZEPCZYNSKI, Mariusz. Cultural Landscapes of Post-socialist Cities. Farnham: Ashgate Publishing, Ltd, 2008, 209p./p.170

150. Politiques urbaines et implantation des gated communities en Amérique latine [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <https://espacepolitique.revues.org/2374#tocto1n2>

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»?

B. LE DÉVELOPPEMENT D'UN MODÈLE URBAIN CLIVANT

de ségrégation et de polarisation et est très souvent à l'origine de tensions. De plus, cette cohésion est mise à mal par l'apparition d'une multitude de petites communautés au sein d'une communauté relativement homogène d'un point de vue socio-économique. Le problème majeur que créent ces gated communities est l'isolement puisque celui-ci peut créer une fracture dans les structures sociales et politiques. En effet, l'engagement des habitants dans la vie communautaire serait réduit de par la présence de toutes ces séparations physiques.

Alors que, lors de son apparition, il s'agissait, avant tout, d'un phénomène se développant en espace rural ou suburbain, on s'aperçoit qu'il est désormais présent à la fois à l'extérieur de la ville mais également dans le centre-ville afin de se protéger de certains problèmes d'incivilité ou de violence. D'ailleurs il est intéressant de noter que la lutte contre le crime et les incivilités est aujourd'hui devenu un enjeu majeur pour les métropoles mondiales. D'après Neal Kumar Katyal, la lutte contre ces phénomènes passe par l'assemblage de quatre critères : la création d'une communauté, la surveillance naturelle, la territorialité et le renforcement des dispositifs de sécurité.¹⁵¹ De plus, on se rend compte que pour mettre en place ces systèmes coûteux notamment en termes de maintenance, il s'agit d'une population riche et influente de la ville. Les gated communities étaient, avant tout, une demande de clients fortunés avant de se démocratiser et de devenir populaire chez les classes moyennes supérieures. Mais on peut également noter que de nombreux logements plus modestes sont également clos. En effet, on s'aperçoit que, des constructions de logement social ou abordable ont repris les caractéristiques des gated communities par un système de barrières et de portes sur le périmètre de leur parcelle.

151. KUMAR KATYAL, Neal. Architecture as Crime Control. Yale : The Yale Law Journal Company, 2002, 1137 p./p.1048

b - Un modèle privilégié dans les docklands

A travers un exercice d'arpentage et de cartographie des docklands, il a été possible de relever une dizaine d'ensembles d'habitations pouvant être assimilés à des gated communities. Dans le cas des docklands de Dublin, il s'agit essentiellement de gated communities visant un objectif sécuritaire. Ces ensembles sont de tailles relativement grandes. Il s'agit soit d'ensembles construits au début du 20^{ème} siècle soit de nouveaux complexes développés avec le programme de régénération. En effet, il est possible de noter que de nombreux gated communities dans les docklands sont des ensembles d'habitations populaires ayant repris les codes des gated community des populations aisées. Toutefois, il ne s'agit que très rarement de gated communities unifamiliaux, c'est-à-dire développant des maisons individuelles.

Ces constructions sont principalement localisées dans le quartier de Ringsend et de Pearse Street qui ont fait l'objet de nombreuses constructions de logements sociaux. Ce sont ces logements sociaux qui ont, pour beaucoup, évolué. Mais on note également de nombreux gated communities destinés à des populations plus aisées. Celles-ci sont principalement localisées dans Grand Canal Docks sous la forme de condominiums ou dans North Wall. Bien que nous ayons présenté précédemment que les condominiums posaient question dans la formation d'une gated community, on remarque à travers le cas des docklands, que la position de Coyne et Pölher est plus adaptée. En effet, avec la création de nombreux condominiums abritant des appartements pour des familles plutôt aisées, on se rend compte que ces ensembles d'habitations collectives fonctionnent, sur le plan urbain et social, comme des gated communities. En effet, la fracture dans les relations entre ces habitants et le reste

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»? B. LE DÉVELOPPEMENT D'UN MODÈLE URBAIN CLIVANT

du quartier est bien réelle puisque l'étranger est vite repéré, surveillé et abordé par l'un des habitants.

Tous les quartiers sécurisés repérés proposent des aires de jeux pour les enfants et des espaces communs pour étendre le linge, des bancs et des parkings. Ils proposent la plupart du temps des espaces « publics » privatisés et des services uniquement utilisables par les habitants.

Tous ces gated communities se caractérisent par des portails bien qu'ils puissent être ouverts pendant la journée dans les gated communities des classes sociales modestes. Le développement de ces ensembles clos est profondément lié à la notion de sécurité. Si des portails sont installés c'est qu'il s'agit du moyen le plus efficace d'après les investisseurs pour réduire les incivilités et violences¹⁵². Toutefois les ensembles d'habitations nouveaux sont conçus de manière à réduire ces systèmes secondaires en prenant en compte directement dans la conception même du bâti les notions de sécurité avec notamment la question de la « surveillance naturelle »¹⁵³. Mais certains ensembles ont parfois recours à des systèmes plus coûteux tels que la vidéosurveillance ou l'appel aux services d'un garde. Mais il s'agit également d'étudier ce phénomène en amont. Ainsi, les projets d'architecture développe des dispositifs construits afin d'anticiper certaines incivilités. Tous ces dispositifs et notamment ce dernier constituent une prévention situationnelle.

« la prévention situationnelle permet, Par des solutions architecturales et urbaines, de modifier les circonstances par laquelle les actes de délinquances peuvent être commis »¹⁵⁴

La question des gated communities est devenue une question majeure dans le cadre du développement de la ville de Dublin. En effet, alors qu'il s'agissait d'étudier la question de la régénération des docklands, on se rend rapidement compte que la question des gated communities enveloppe l'ensemble de la ville irlandaise. Le développement de ces gated communities à Dublin, et plus particulièrement dans les docklands, est lié à l'instauration de l'Urban Renewal Act de 1986. Il est rapidement devenu, pour les investisseurs et pour les autorités de la ville, un modèle pour le développement de ce quartier. On peut d'ailleurs considérer que toutes les nouvelles constructions résidentielles dans le quartier des docklands sont basées sur un système clos et régulé. Comme nous l'avons expliqué précédemment, le développement des gated communities

152. LEFRANCOIS, Dominique, PORCHET, Françoise. Ville et violence. Paris : Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction-Centre de documentation, 2000, 219 p. /p.54

153. KUMAR KATYAL, Neal. Architecture as Crime Control. Yale : The Yale Law Journal Company, 2002, 1137 p./p.1050

154. LEFRANCOIS, Dominique, PORCHET, Françoise. Ville et violence. Paris : Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction-Centre de documentation, 2000, 219 p. /p.52

◁ Localisation des gated communities dans les docklands

suit une politique néolibérale favorisant les politiques de privatisation. Ainsi, ce phénomène urbain est la résultante d'un ensemble complexe de facteurs économiques, urbains, politiques et sociaux. En effet, avec la crise économique que l'Irlande a subie, le besoin de réduire les dépenses publiques est devenu une nécessité. Or les espaces publics demandent un entretien coûteux et constant, et ne permettent pas d'engranger de nouveaux bénéfices pour la ville. Il s'agit donc d'investissements sans retour économique direct mais nécessaire pour améliorer les conditions de vie en ville et facilitant la vente des nouveaux appartements. Ainsi, les investisseurs privés qui construisent de nouveaux logements peuvent privatiser certains espaces publics. Ceci permet à la ville de réduire ses dépenses tout en assurant un entretien son territoire.

Cette ségrégation spatiale est également sociale dans les quartiers des docklands. Puisqu'il a été possible d'observer qu'il existe des gated communities populaires et des gated communities plus élitistes. En effet, dans le cas de Dublin, et pour reprendre l'idée du chapitre précédent, on se rend compte que les gated communities se développent aussi parmi les constructions plus populaires dans les communautés anciennes des docklands. Il reste toutefois possible d'accéder à l'intérieur de certains îlots car les systèmes ne sont pas toujours mécanisés mais la « surveillance naturelle », idée développée par Neal Kumar Katyal¹⁵⁵, c'est-à-dire que la surveillance par les habitants eux-mêmes est présente voir suffocante. Il a été possible, dans le cadre de l'arpentage des docklands, de s'introduire dans plusieurs de ces gated communities plus populaires notamment ceux de Ringsend à Thorncastle Street et celui de Hanover Street dans le quartier de Pearse Street. On se rend rapidement compte que l'auto surveillance est très efficace puisque des habitants viennent nous aborder après quelques minutes pendant que d'autres jouent le rôle de sentinelle du haut de leurs coursives.

Toutefois, les nouvelles gated communities qui se développent à travers les docklands sont plutôt des ensembles riches. Ainsi, l'International Financial Service Centre¹⁵⁶ conçu dans les années 1990 et situé dans le quartier de North Wall est l'exemple le plus marquant et caractéristique des docklands mais également le plus imposant et le plus clivant. En effet, cet ensemble de logements accueille plusieurs milliers d'habitants qui travaillent dans le nouveau quartier financier des docklands. Cet ensemble est le

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»?

B. LE DÉVELOPPEMENT D'UN MODÈLE URBAIN CLIVANT

Exemples de gated Communities pour les populations aisées



Custom House Square, Mayor Street Lower (North Wall). De nombreux systèmes ajoutés: caméras, grilles...

IFSC - Gated community à Georges. Barrières physiques nombreuses conçues par l'architecture. L'eau encercle les habitations



IFSC - Vue de puis Oriel Street sur le «Berlin Wall». Mur qui protège les habitants plus aisés

155. KUMAR KATYAL, Neal. Architecture as Crime Control. Yale : The Yale Law Journal Company, 2002, 1137 p./p.1050

156. COYNE, Brendan. Gated communities in Dublin City. Dublin: University College Dublin, 2001, 87p.



◀ Gated community à Oliver Plunkett Avenue (Ringsend)



◀ Gated community à Hanover Street (Pearse street). Ensemble architectural clos et auto-surveillance développée. L'étranger est vite repéré

premier projet construit dans les docklands et constitue donc le premier espace revitalisé dans un quartier encore marqué par des populations défavorisées. Les investisseurs ont donc souhaité séparer les habitants aisés dans ces constructions des populations existantes populaires. Ils ont alors sécurisé l'ensemble des logements en clôturant la parcelle avec des portails imposants et avec des étendues d'eau infranchissables ce qui évoque des méthodes de fortifications médiévales. En plus de ces éléments de séparation, de nombreux dispositifs technologiques ont été mis en place tels que des caméras, des digicodes, portails mécanisés. Les accès sont ainsi limités et restrictifs. Tous les éléments de sécurité sont traités de manière symbolique. Par exemple, un des accès à ce complexe immobilier se fait sur une passerelle, au-dessus de l'eau. Le prix des appartements de ce complexe immobilier étant très élevé, on assiste à une ségrégation sociale qui regroupe une population aisée et internationale. Cette population possède des richesses et le quartier de North Wall dans lequel l'IFSC est implanté et sa proximité avec East Wall, deux quartiers plus populaires ont été des arguments pour fortifier l'ensemble. La création d'un mur de plus de cinq mètres de haut est le symbole de cette fortification et le marqueur clairement assumé d'une séparation physique entre deux populations. Il n'est d'ailleurs pas anodin que ce mur est surnommé le « Berlin Wall ». Il cristallise, à lui seul, les tensions qui peuvent exister entre les différents quartiers des docklands et principalement celle de North Wall.

Toutefois, ces ensembles protégés peuvent être contre-productifs puisque la présence de barrières et protections indiquent intuitivement que le quartier n'est peut-être pas très sûr. Ainsi se pose la question de savoir si les gated communities réduisent les incivilités et crimes ou si, au contraire, ils ne font qu'augmenter la crainte des habitants¹⁵⁷. Mais le développement de ces ensembles d'habitations est une fois de plus, dicté par des raisons économiques puisqu'en plus de réduire les dépenses publiques de la ville, il s'agit également d'un argument de vente pour les investisseurs qui peuvent ainsi revendre leurs biens plus facilement car il est alors plus facile de faire de la publicité sur la sécurité dans des quartiers longtemps perçus comme dangereux et instables. Ainsi, alors que Lefrançois et Porchet se posent la question de savoir si l'architecture doit répondre à l'insécurité ou à son sentiment¹⁵⁸, on se rend clairement compte, dans le cas des docklands, que ce choix n'est pas si aisé et qu'il doit avant tout être une question d'équilibre.

157. LEFRANCOIS, Dominique, PORCHET, Françoise. Ville et violence. Paris : Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction-Centre de documentation, 2000, 219 p./p.52

158. Ibid.p.52

C. UNE COMMUNAUTÉ DYNAMIQUE MAIS ISOLÉE

Ce phénomène de gated communities est lié à un phénomène marqué de ségrégation mais il est également le témoin d'une autre évolution urbaine dans les docklands. En effet, avec la création des Silicon Docks¹⁵⁹, un phénomène de gentrification est à l'œuvre et, comme nous l'avons abordé précédemment, les populations locales ne peuvent que s'exiler. Avec l'association de ces phénomènes urbains et sociaux, on se pose la question de savoir si les docklands de Dublin n'ont pas développé un espace réservé aux personnes issues de classes sociales aisées, un ghetto pour les populations riches.

Il convient donc désormais d'étudier ce phénomène de gentrification ainsi que la nouvelle population qui s'est installée dans les docklands.

¹⁵⁹. NEWENHAM, Pamela. Silicon docks: the rise of Dublin as a global tech hub. Dublin : Liberties Press, 2015, 192 p./p.5

a - La «yuppyfication»¹⁶⁰ des docklands

¹⁶⁰ Cities and the creative class by Richard Florida [en ligne]. [Consulté le 05/12/2016]. Disponible sur : <https://academics.aju.edu/Default.aspx?id=8150>

A travers ce chapitre, il est question de définir la notion de gentrification tout en comprenant ce phénomène urbain dans le cadre des docklands de Dublin. Il est à noter que la gentrification des docklands n'est pas un événement isolé dans la ville de Dublin. En effet, les deux programmes de régénération mis en place, à partir des années 1980, dans les quartiers de O'Connell Street et de Temple Bar ont également entraîné un renouvellement de population.

Dans le cadre de ce mémoire, le terme de gentrification a principalement été étudié à partir de la thèse d'Enda Duignan, de l'Université d'Utrecht qui présente le phénomène de gentrification suivant des travaux de sociologues et anthropologues tels que Ruth Glass ou encore Jason Hackworth et Neil Smith pour ensuite se concentrer sur le cas des docklands de Dublin. Pour aborder ce sujet il est effectivement intéressant d'étudier le travail de Ruth Glass qui a été l'une des premières sociologues à étudier ce phénomène à Londres dans les années 1960 à travers son ouvrage London : aspects of change. Le processus de gentrification a une origine probablement plus ancienne, intrinsèquement liée à l'évolution permanente des villes. Toutefois, la gentrification qui était alors peu développée au début du XXème siècle s'est multipliée dans les villes européennes car elle est directement liée aux programmes de régénération des villes industrielles qui veulent éviter le déclin et se réinventer dans la seconde moitié du XXème siècle. C'est donc à partir de cette période que le phénomène est étudié pour la première fois au niveau urbain, économique et sociétal. Ainsi, le terme, que Ruth Glass a été la première à définir, décrivait à l'époque l'« invasion des classes moyennes »¹⁶¹ dans les quartiers ouvriers de Londres. Elle expliquait alors le phénomène suivant le scénario suivant :

¹⁶¹ DUIGNAN, Enda. New Build Gentrification in the Dublin Docklands and its effects on the absolute and perceived employment opportunities of the neighboring deprived communities. Utrecht : Utrecht University, 2011, 107p./p.11

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE L'AUTEUR

« Un par un, de nombreux quartiers ouvriers de Londres ont été envahi par les classes moyennes, supérieures et inférieures. Les logements pauvres, les maisonnettes et les cottages sont passés sous le contrôle de ces populations, lorsque leur bail a expiré et sont alors devenus des résidences élégantes et chères... Une fois que ce processus de « gentrification » débute dans un quartier, il accélère jusqu'à ce que la plupart des occupants ouvriers originels ne soient évincés et que le caractère social du quartier ai changé. » Ruth Glass, 1964¹⁶² (traduit de l'anglais)

On note alors, d'après cette première description, que la gentrification est un processus. Il s'agit, en effet, d'un phénomène rapide mais pas nécessairement violent dans la mesure où il ne s'agit pas d'exproprier les habitants ni de renouveler dans l'immédiat une population entière. Il s'agit d'un processus progressif qui n'a lieu que par la volonté des habitants eux-mêmes.

Toutefois, ce phénomène décrit dans les années 1960, à considérablement évolué notamment parce que les acteurs impliqués et les quartiers en mutation se sont complexifiés et les politiques menées ont évoluées. En effet, les acteurs de la ville et le lobby des entreprises ou des acteurs de l'immobilier ont désormais un rôle dans ce processus qui ne se limite également plus seulement au centre des villes globales ni uniquement à des terrains habités. Aujourd'hui, ce terme de gentrification est donc associé à plusieurs domaines annexes tels que l'augmentation de la valeur des biens immobiliers, l'amélioration des services locaux, la déconcentration de la pauvreté. Le processus de gentrification a ainsi été défini suivant trois phases selon Hackworth and Smith en 2001¹⁶³. La première phase date de la fin des années 1950 jusqu'à la crise financière de 1973. Il s'agissait, à l'époque, de profiter des subventions

162. DUGNAN, Enda. New Build Gentrification in the Dublin Docklands and its effects on the absolute and perceived employment opportunities of the neighboring deprived communities. Utrecht : Utrecht University, 2011, 107p./p.6

163. Ibid.p.6
Hackworth and Smith, the changing state of gentrification

- 1999
- 1998
- 1997
- 1996
- 1995
- 1994
- 1993
- 1992
- 1991
- 1990
- 1989
- 1988
- 1987
- 1986
- 1987
- 1986
- 1985
- 1984
- 1983
- 1982
- 1981
- 1980
- 1979
- 1978
- 1977
- 1976
- 1975
- 1974
- 1973
- 1972
- 1971



Retour de la gentrification:
les processus de degentrification apparaît avoir été surestimé puisque de nombreux quartiers continuent leur gentrification alors que d'autres, plus éloignés du centre-ville commencent le processus pour la première fois. La gentrification post-récession semble être ,plus que jamais, lié au capital à grande échelle puisque de grands développeurs retravaillent les quartiers, souvent avec un support de l'état.

Ralentissement de la gentrification:
la récession resserre le flux de capital dans less quartiers en cours de gentrification et gentrifiés, incitant certains à proclamer qu'une «degentrification» ou un revirement du processus était en cours

L'ancrage de la gentrification
le processus est implanté jusqu'à présent dans des quartiers désinvestis du centre-ville. Par contraste à l'expérience pre-1973 de gentrification, le processus devient commun dans des villes non-globales et plus petites pendant les années 1980. A New York, la présence d'une communauté des arts était souvent la cause et la clé de la gentrification résidentielle, servant à adoucir le flux de capitaux dans les quartiers tels que SoHo, Tribeca et tle Lower East Side. D'intenses problèmes politiques ont eu lieu pendant cette période qui voit le déplacement des résidents les plus pauvres.

Gentrificateurs achètent des propriétés
à New York et d'autres villes, les développeurs et les investisseurs ont utilisé le déclin dans les valeurs immobilières pour consommer de larges portions de quartiers dévalorisés, mettant en place une base pour la gentrification des années 1980.

Gentrification sporadique
avant 1973, le processus est principalement isolé à des petts voisingaes dans le nord-est des Etats-Unis et l'ouest de l'Europe.

publiques et des processus de renouvellement urbain afin de régénérer des quartiers et contrer la suburbanisation. La seconde phase a eu lieu à la fin des années 1970 et a été plus « violente » car menée par des entrepreneurs et des développeurs en collaboration avec les autorités. Ces acteurs se sont associés à travers des partenariats afin d'encourager le marché en période de boom économique. On constate alors qu'à cette période, l'aspect social de ces opérations était alors ignoré au profit de la rentabilité des investissements. La troisième et dernière phase, selon les deux auteurs, est menée par le gouvernement et les capitaux immobiliers afin de limiter la concentration de la pauvreté, en menant des campagnes de constructions de logements abordables ou sociaux. On note alors une volonté de dégentrification. Toutefois, le processus continu de se développer dans des quartiers déjà gentrifiés et commence à atteindre des quartiers plus éloignés de la ville. Cette dernière phase est caractérisée par une implication forte des entreprises, d'une simplification des processus, et d'une expansion géographique par la création de nouveaux quartiers. Il est intéressant de noter que chacune de ces phases s'achève lors d'une période de récession. On peut ainsi clairement affirmer que le processus de gentrification est un phénomène, pour partie, économique.

Les causes de la gentrification sont assez vastes mais sont généralement liées à la règle de l'offre et la demande. Cette demande est notamment liée à une volonté de retour en ville des classes moyennes pour des raisons professionnelles sociales et culturelles ce qui est un tournant dans l'urbanisme de la fin du XXème siècle. Mais ce retour en ville n'est possible que parce que l'offre devient attractive. En effet, le prix de l'immobilier dans ces quartiers ouvriers reste abordable ce qui permet aux classes moyennes de les acquérir tout en ayant un potentiel pour de futurs travaux. Il permet ainsi aux habitants de se rapprocher de la ville et de réduire notamment le temps passé dans les transports ou encore profiter des nombreux services que propose la ville.

Le terme de gentrification est fortement débattu dans le domaine de la sociologie, de l'anthropologie et de l'urbanisme dans la mesure où il est parfois complexe d'établir quels sont les impacts réels, qu'ils soient positifs ou négatifs sur les populations locales. En effet, cette notion revêt, comme de nombreux phénomènes urbains,

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»?

C. UNE COMMUNAUTÉ DYNAMIQUE MAIS ISOLÉE

une réalité contrastée entre amélioration et enrichissement d'une part et éviction, exclusion et sélection sociale d'autre part. Ce processus est complexe et doit donc faire preuve d'une attention particulière dans la mesure où il peut être à l'origine de conflits et de violence entre des populations de catégories sociales différentes ou entre des populations qui se voient expulsées d'un territoire qu'elles affectionnent mais ne peuvent plus s'offrir. Il peut provoquer un déséquilibre dans les relations entre les communautés existantes et peut à la fois être un processus d'intégration et d'exclusion.

Comme nous l'évoquons à travers la définition de Ruth Glass, la gentrification est un processus urbain relativement rapide. Il peut être établi de deux manières. La première est le renouvellement d'une population par une autre de manière naturelle et évolutive dans la mesure où des classes moyennes ou des populations dites « bo-bo » (bourgeois-bohèmes) ou encore qualifiées « d'artistes néo-bohèmes »¹⁶⁴ par Richard Florida investissent des quartiers ouvriers, moins chers et offrant un cadre de vie intéressant car à proximité de la ville. De plus, l'attrait pour ces quartiers est parfois lié à un intérêt pour la culture du lieu, un héritage ouvrier riche et parfois oublié. Il s'agit alors d'entretenir et de promouvoir cet habitat en l'investissant. Mais ceci tend malgré tout à faire disparaître lentement l'essence même du lieu, son authenticité. Cette première possibilité existe sans l'intervention des autorités en charge de la planification de la ville. En revanche, dans le second scénario, souvent lié à un programme de régénération d'un quartier, le phénomène de gentrification est intentionnel, artificiel et imposé sur des terrains généralement peu habités. Dans le cadre de Dublin, il s'agit clairement d'une volonté des autorités puisque le quartier des docklands doit devenir le fleuron de l'économie et du dynamisme du pays. Il doit également refléter la réussite d'un quartier, d'une ville et d'un pays et permettre de diffuser l'image d'une ville prospère.

Ainsi, les docklands sont un exemple représentatif de ce que Enda Duignan définit comme une « gentrification nouvellement construite » (« new build gentrification »)¹⁶⁵. Il s'agit de terrains, généralement abandonnés, de friches industrielles que les autorités veulent développer en un « nouveau paysage gentrifié »¹⁶⁶. Ces sites ne présentent le plus souvent pas ou peu d'habitants mais il a été démontré que ce processus a des effets sur les communautés

¹⁶⁴ The 'Creative Class' and its Impact on the Gentrification of Artistic 'Neo-Bohemian' Neighbourhoods [en ligne]. [Consulté le 26/03/2016]. Disponible sur : https://ouseburntrust.org.uk/wp-content/uploads/2013/12/From_Buzz_to_Bland.pdf

¹⁶⁵ D. DUIGNAN, Enda. New Build Gentrification in the Dublin Docklands and its effects on the absolute and perceived employment opportunities of the neighboring deprived communities. Utrecht : Utrecht University, 2011, 107p./p.21

¹⁶⁶ Ibid.p.11

avoisinent. Ces effets peuvent être variés notamment en termes d'emploi, il peut agir comme un véritable tremplin pour les populations existantes et multiplier les opportunités ou bien il peut créer une véritable barrière. Ce type de gentrification possède plusieurs conditions nécessaires pour être qualifiée de new build gentrification d'après l'auteur de cette thèse, à commencer par le « réinvestissement du capital ». Ceci est clairement observable dans les docklands puisque le site entier a été transformé d'une friche industrielle abandonnée en nouveau quartier d'affaire et des technologies. La seconde condition est « la mise à jour sociale par l'arrivée d'une nouvelle classe moyenne ».

Avec le développement de l'IFSC et des firmes liées aux technologies et au Droit, et la création de milliers d'emplois et de logements la composition socio-professionnelle des docklands a effectivement été transformée dans certains quartiers. Ceci s'est fait dans un premier temps au détriment des populations comme nous l'avons étudié à travers le CHDA qui a notamment permis de déplacer des habitants défavorisés de leur quartier notamment de Sheriff Street. Seules les populations travaillant dans les nouvelles entreprises ont les revenus nécessaires pour vivre dans ce quartier. Outre les loyers, les commerces de proximité, les restaurants, les bars et les services sont en effet très chers comparés au reste de la ville. Ainsi, la classe ouvrière issue de l'activité du port a été, dans un premier temps évincée par la force de ce quartier. Les populations locales toujours implantées dans ce quartier disparaissent peu à peu car ne peuvent plus répondre à la hausse des loyers mais également parce qu'une partie de la population issue des docklands est vieillissante. Une autre condition concerne « un changement de paysage et un processus gentrificateur » et concerne la mise en valeur d'un capital culturel plutôt qu'économique. Il s'agit alors de mettre en valeur la culture passée des docklands mais aussi développer une culture propre à ce nouveau quartier, tournée vers le futur. Enfin, la dernière condition, concerne le déplacement de population. Il est clairement observable qu'un premier déplacement de population a eu lieu dans les années 1980 avec la destruction des quartiers de North Wall mais ce processus est toujours en cours aujourd'hui et est nettement moins perceptible et moins quantifiable. Il est toutefois certains et principalement dû à la hausse des prix des loyers étudiés précédemment.

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»? C. UNE COMMUNAUTÉ DYNAMIQUE MAIS ISOLÉE

Avec ce renouvellement de population et une sélection des habitants toujours active aujourd'hui, de par la hausse notamment des prix des loyers, on peut noter une nette gentrification dans ce quartier de Dublin et principalement dans les quartiers North Wall et Grand Canal Docks. Comme nous le précisons précédemment, les populations des docklands ont parfois été expulsées et relogées dans d'autres quartiers de la ville. Toutefois, il est à noter que les autorités locales ont souhaité ralentir ce processus et ont voulu conserver une forme de mixité sociale en permettant aux populations locales de rester vivre dans le quartier. Ceci se traduit par la construction de logements sociaux et abordables à hauteur de 20% des nouvelles constructions de logement. Cette loi était avant tout applicable dans le quartier des docklands avant de devenir une loi nationale. Elle s'est appliquée à partir de 1997 mais avec la pression des acteurs de la construction et des investisseurs dans une période de crise immobilière, il est devenu possible de s'affranchir de cette loi. Ainsi, le quartier est toujours, en 2016, considéré comme en cours de gentrification.

Toutefois, cette gentrification peut être encore davantage étudiée dans le contexte des docklands qui nous intéresse. En effet, la dernière observation faite liée à la gentrification des docklands est qu'elle concerne une population très jeune et issue des domaines de l'innovation. Ainsi, associé à ce terme de gentrification il est également possible d'affirmer qu'il existe un phénomène de « yuppification des voisinages »¹⁶⁷. Ce terme définit le processus permettant de rendre une zone urbaine attractive pour des populations jeunes et est apparu comme critique des thèses de Richard Florida¹⁶⁸ qui défend l'apport des classes jeunes et innovantes dans le développement des communautés. Ce phénomène de « yuppification » est à l'origine d'une nouvelle communauté qu'il est désormais intéressant de décrire avec plus de précision à travers le chapitre suivant.

¹⁶⁷. Cities and the creative class by Richard Florida [en ligne]. [Consulté le 05/12/2016]. Disponible sur : <https://academic.ajcu.edu/Default.aspx?id=8150>

¹⁶⁸. Ibid.

b - Une nouvelle communauté: «the creativ class»¹⁶⁹

Comme étudié précédemment, l'implantation des firmes internationales a permis d'attirer une main d'œuvre qualifiée ou hautement qualifiée dans un quartier traditionnellement ouvrier. Etant donné qu'un phénomène de gentrification est à l'œuvre dans les docklands et étant donné que la notion de « yuppification », il convient désormais d'étudier cette nouvelle population considérée comme jeune et dynamique.

Tout d'abord, il convient de préciser que cette population n'est pas unique et spécifique au docklands, elle est, bien au contraire, observable dans la plupart des pays développés et se définit à travers le monde sous le terme de « Creative Class » et correspond à une population constituée de professionnels dans le domaine de l'innovation et de l'art. Ce terme a été étudié par Richard Florida¹⁷⁰ à travers l'exemple des villes post-industrielles des Etats-Unis. Selon lui, il s'agit d'employés issus des sciences et de l'ingénierie, de la recherche et des hautes technologies, de l'art et de la culture ainsi que des métiers du design. Il a observé que ces populations sont au premier plan du développement d'une ville, son dynamisme économique mais également de la promotion de son image de ville développée. Richard Florida a également mis en avant que ces populations ont une tendance à se regrouper dans certaines aires géographiques d'un pays ce qui renforce une forme d'élan de création et d'innovation. Selon lui, cette population est attirée par des régions conjuguant trois critères: la tolérance, le talent et les technologies. Ces trois critères que nous avons abordé dans le chapitre sur la formation des Silicon Docks doivent être conjugués à une zone de développement économique rapide et prospère. Enfin le dernier critère pouvant être

169. The Creative Class and its Impact on the Gentrification of Artistic 'Neo-Bohemian' Neighbourhoods [en ligne]. [Consulté le 26/03/2016]. Disponible sur : https://auseburtrust.org.uk/wp-content/uploads/2013/12/From_Buzz_to_Bland.pdf

170. Ibid.

considéré est la présence d'une culture riche notamment sur la scène musicale. Ainsi, il donne l'exemple des trois villes américaines ayant le meilleur index de créativité à savoir San Francisco, Austin et Boston¹⁷¹. Ces exemples sont tout à fait pertinent pour ce mémoire dans la mesure où San Francisco accueil, à proximité, le siège de la Silicon Valley qui abrite les principaux sièges sociaux des entreprises que l'on retrouve dans les docklands de Dublin tels que Facebook et Google. Dublin offre une culture riche et dynamique et est une ville ouverte ce qui en fait le lieu idéal pour attirer ces jeunes travailleurs. Alors que Florida considère que ces populations sont à l'origine d'un développement communautaire fort, d'autres assurent que c'est précisément cette catégorie sociale qui est à l'origine de la première vagues de gentrification aux Etats-Unis.

Ce sont des classes très qualifiées intéressées par un mode de vie et une culture propre aux docklands. Dans le cadre de Dublin, il ne s'agit pas d'artistes décrits précédemment comme « néo-bohèmes » attachés à la culture ouvrière du quartier des docklands en revanche cette population est très intéressée par la culture et l'art de manière générale. Ils ne se sont pas installés dans le quartier dans le but de réactiver et mettre en valeur un patrimoine, mais ils sont intéressés dans la création d'une culture et d'une identité propres aux docklands plus « hip et vibrant »¹⁷² La ville de Dublin possède une culture riche que ce soit sur le plan historique ou dans les pratiques actuelles. Toutefois, le quartier des docklands qui possède un héritage fort connaît encore quelques difficultés pour développer des programmes culturels répondant aux attentes de ces populations. Au contraire, le lobby immobilier tend même à supprimer les activités culturelles du quartier considérées comme trop peu rentables. C'est le cas de la Factory¹⁷³ qui sert de petit hub dans l'industrie du film irlandais et dont les « techies »¹⁷⁴ sont opposés à la disparition. Il ne s'agit pas comme nous le disions d'une gentrification évolutive mais plutôt d'une gentrification artificielle et c'est pour cette raison que cette population est peu attachée au passé historique du quartier et tend plus facilement à vouloir établir une nouvelle identité, qui leur est propre, sur ce territoire.

De plus, ce détachement face au passé des docklands s'explique par la diversité des cultures et des parcours qui composent cette population. En effet, il est à noter que

171. Cities and the creative class by Richard Florida [en ligne]. [Consulté le 05/12/2016]. Disponible sur : <https://academics.aju.edu/Default.aspx?id=8150>

172. Why evict the Factory ? Because the arts have no place in Ireland [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/culture/why-evict-the-factory-because-the-arts-have-no-place-in-ireland-1.1759153>

173. Ibid.

174. A home from home in the Google ghetto [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/business/commercial-property/a-home-from-home-in-the-google-ghetto-1.612376>

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»?

C. UNE COMMUNAUTÉ DYNAMIQUE MAIS ISOLÉE

les employés de ces firmes ne sont, pour la plupart, pas irlandais. Le cas de Dublin, est une fois de plus évocateurs puisque 70%¹⁷⁵ de sa main d'œuvre est étrangère, provenant pour la plupart d'Europe et d'Afrique. A l'échelle de la SDZ, qui est le siège de la plupart des entreprises, il faut compter 45%¹⁷⁶ d'habitants non irlandais alors que ce chiffre descend à 25% sur l'ensemble de l'aire des docklands. La seconde raison est liée au fait qu'il s'agit d'une population très jeune comme la « yuppification » nous l'avait introduit. En effet, cette population est considérée comme très jeune puisque 73%¹⁷⁷ est âgée entre 20 et 44 ans dans la SDZ et 62% sur l'ensemble des docklands contre 36% dans l'ensemble de la ville de Dublin. Cette population jeune, pour beaucoup issue de la génération Y, est très dynamique et impliquée dans le monde des technologies à la fois professionnellement et dans la vie privée. Il y a donc un contraste fort sur le plan culturel entre le passé des docklands et cette nouvelle population qui s'est installée.

Il s'agit d'une population qualifiée car elle est issue des entreprises des technologies. Mais il y a également de nombreux étudiants issus de Trinity College qui offre une qualité d'enseignement reconnue à travers le monde et des opportunités d'emplois élevés dans le secteur des Technologies, des Sciences et de l'Economie et du Droit. On note ainsi que 78% de la population âgée de plus de 15 ans à un niveau d'études supérieurs ce qui est très supérieur à la moyenne de l'ensemble des docklands dont 49 % des habitants de plus de 15 ans à un niveau d'étude élevé et 35% pour l'ensemble de la ville de Dublin¹⁷⁸. Au niveau socio-professionnel, on remarque qu'il s'agit du quartier avec la main d'œuvre la plus qualifiée avec notamment plus de 8% de cadres supérieurs, directeurs et managers et plus de 31% d'employés qualifiés contre seulement 5,5 % d'emplois dits élémentaires. Grand Canal Docks a un taux de chômage très inférieur à la moyenne de la ville puisqu'il était de 6% en 2011¹⁷⁹.

Etant donné que de nombreux employés sont étrangers et viennent à Dublin pour travailler et gagner de l'expérience sur une courte période, on remarque que la place de la famille est assez peu développée dans cette population comme nous l'avons déjà décrit pour décrire le quartier de Grand Canal Docks puisque 73% de la population vit seule et que seul 39% des familles ont des enfants contre 59%

175. Searching for the real Google [en ligne]. [Consulté le 17/10/2015]. Disponible sur : <http://www.ulsterbusiness.com/articles/2013/09/04/searching-for-the-real-google>

176. Draft Dublin Docklands social infrastructure audit 2015 [en ligne]. [Consulté le 01/09/2016]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/>

177. Ibid.

178. North Lotts & Grand Canal Dock Planning Scheme, Dublin City Council [en ligne]. [Consulté le 20/09/2015]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/sites/default/files/content/Planning/OtherDevelopmentPlans/LocalAreaPlans/Documents/NLPlanningSchemeInterimPublication.pdf>

179. Central Statistics Office [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur : <http://www.cso.ie/>

dans l'ensemble Dublin. D'ailleurs il est à noter que lorsque ces populations ont des enfants ils ont tendance à migrer vers la périphérie de la ville¹⁸⁰.

A travers l'étude préliminaire des différentes communautés vivant dans les docklands de Dublin, il a été l'occasion de comprendre la dimension, que ce soit spatiale ou démographique d'une communauté. En effet, une communauté peut compter entre 4300 et 9600 habitants. Or si l'on compare directement ces chiffres avec le nombre d'employés issus des entreprises des nouvelles technologies, on peut se rendre compte qu'il s'agit de deux situations comparables quantitativement. En effet, si l'on additionne uniquement les effectifs de Google et Facebook on se rend compte qu'il s'agit d'une communauté équivalente aux communautés existantes dans le reste des docklands puisque ces deux sociétés ont un cumul de 7500 employés. Si l'on prend en compte d'autres firmes internationales de taille importante, le total d'employés s'élève à 10700. Or ces chiffres ne portent que sur les entreprises liées aux nouvelles technologies. Les docklands ont également vu s'implanter de nombreuses entreprises liées au domaine du Droit et de la Finance. Ainsi l'IFSC compte par exemple près de 15000 employés. Toutefois, ces populations ne sont pas intégrées dans la définition de « creative class » et l'on peut comprendre que les domaines du Droit et de la Finance sont assez éloignés du secteur de l'innovation en termes d'intérêts et de culture. De plus, la jeunesse de la population provient principalement des entreprises des technologies plutôt que des entreprises du secteur du Droit ou de la Finance. C'est pourquoi, dans ce chapitre, il convient de distinguer ces deux populations et de s'intéresser principalement au secteur des technologies tout en gardant en considération que cette autre population peut jouer un rôle dans la nouvelle communauté formée.

Ainsi, ce chapitre a permis de comprendre les intérêts et le profil de cette nouvelle population. Et, à travers ce travail se pose alors la question de savoir si la notion de communauté est appréhendée de la même manière chez cette population jeune en rupture totale avec les traditions et le passé des docklands. Ainsi, il s'agit désormais d'approfondir la notion de communauté pour cette nouvelle population.

180. The End of "Community"?: Concepts of locality and Community before and after the Spatial Turn in Anthropology: A case of the Dublin Docklands [en ligne]. [Consulté le 09/10/2016]. Disponible sur : http://www.localities.kr/sub_pg/img/5.pdf

LES EFFECTIFS

GOOGLE.....	5000
ORACLE.....	2000
FACEBOOK ...	1 500
LINKEDIN	1 000
AIRBNB.....	500
YAHOO	400
TWITTER	200
HUBSPOT	50
TRIPADVISOR.....	50
.....	10 700

Nombre d'employés dans les plus importantes firmes dans le domaine des hautes technologies des docklands

c - Le monde virtuel comme nouveau quartier

Comme il a été évoqué brièvement plus tôt dans ce mémoire, il est assez difficile d'entrer en contact avec des employés de ces firmes internationales et, contrairement aux autres quartiers des docklands, il est très difficile d'entrer en relation avec un représentant de cette communauté. Ceci s'explique notamment par le fait qu'il ne s'agit pas d'une communauté ouvertement déclarée, elle n'est pas reconnue de manière aussi certaine que les communautés existantes des docklands dans la mesure où elle n'est pas aussi perceptible. En effet, cette communauté est beaucoup plus immuable et elle ne possède ni les mêmes fondements historiques, ni la même organisation ou encore les mêmes objectifs. Cette nouvelle communauté des « techies » est donc moins ouverte que ne peuvent l'être les communautés rencontrées au Sean O'Casey Community Centre ou au St Andrew Community Centre par exemple. Elle est également moins perceptible puisque peu d'évènements sont organisés en dehors du cadre de l'entreprise. De plus, les témoignages d'habitants vivant dans les nouveaux blocs d'habitations définissent le quartier de la manière suivante :

“ Personne ne connaît personne dans le complexe. Je ne suis pas capable de vous donner le nom de quelqu’un que je connais et qui vis dans ce bloc, car je n’ai rencontré qu’une seule dame dans l’ascenseur. La situation est littéralement comme “ Je vais au travail, je veux une grande maison, gagner de l’argent et ensuite je veux partir.” C’est le genre de culture ici. [...] Et je n’ai vu qu’une seule famille ici, et je ne sais même pas s’ils n’étaient pas plutôt de simples visiteurs. Il s’agit réellement d’une aire sans enfants[...] D’ailleurs, il n’y a personne âgée de plus de 35-40 ans ici, [...] et la plupart sont des hommes d’affaires venant pour se faire de l’argent. ”¹⁸¹ (Traduit de l’anglais)

Pourtant, il ne s’agit pas, d’une communauté inactive ni d’une communauté non organisée. En effet, suite au chapitre précédent, nous avons pu noter qu’il semblait exister au sein des entreprises la création d’une véritable « Google Community » et que ses membres formaient une population jeune et dynamique. Cette notion est entretenue par l’entreprise elle-même afin d’attirer les meilleurs employés. S’agit-il alors uniquement d’un argument de marketing, d’une image véhiculée à travers le monde mais erronée ? S’agit-il uniquement d’une organisation de collègues partageant des passions communes ? ou s’agit-il d’une communauté invisible développant de nouvelles méthodes d’interactions?

Ainsi, il a été possible d’émettre une hypothèse selon laquelle cette nouvelle communauté est radicalement différente des communautés traditionnelle de par son organisation même. En effet, s’agissant d’entreprises liées aux technologies, et ses populations étant souvent assimilée à des « geeks » pour qui les technologies sont une véritable passion, un véritable mode de vie, on émet l’hypothèse que cette communauté existe mais qu’elle tient son origine et son existence du monde virtuel des réseaux internet.

Cette hypothèse est alors entrée en échos avec l’ouvrage d’Harold F. Kaufmann¹⁸². Cet auteur a déterminé deux grandes catégories de fonctionnement d’une communauté.

181. The End of "Community"?: Concepts of locality and Community before and after the Spatial Turn in Anthropology: A case of the Dublin Docklands [en ligne]. [Consulté le 09/10/2016]. Disponible sur : http://www.localities.kr/sub_pg/img/5.pdf

182. KAUFMAN, Harold F., COLE, Lucy W., DUNHAM, Arthur Louis. Community Development in the USA: annotated bibliographies. Paris: Springer, 1959, 233p.

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»? C. UNE COMMUNAUTÉ DYNAMIQUE MAIS ISOLÉE

La première est une communauté relativement homogène qui privilégie la participation et les relations physiques, en face-à-face. A cela, il oppose une seconde catégorie de communauté qui se définit comme un ensemble cosmopolite et dont l’anonymat est une caractéristique tout comme la communication et les relations en masse. Ces deux définitions entrent en résonance directe et claire avec les descriptions faites des communautés traditionnelles d’une part et de la nouvelle communauté des « Googlers »¹⁸³ d’autre part. En effet, le monde virtuel des réseaux sociaux permet une communication en masse, de développer un réseau d’« amis » large. Ainsi, alors que l’on pourrait douter de l’existence d’une communauté issue de la Hi-tech à cause des nombreuses différences existantes dans la nature même de ce qu’est une communauté. Ce texte date de 1959, à une époque où les technologies n’étaient pas ou peu développées. Toutefois, ces définitions semblent s’appliquer de manière assez juste sur les communautés existantes dans les docklands. La communauté des « Googlers » est une communauté physique et reliée à une entreprise mais elle développe des communications en masse et par un support virtuel.

Ceci est très marqué dans les gated communities avec notamment la création de « chat room »¹⁸⁴ qui permettent d’échanger des informations sur le voisinage sans développer de contacts directs mais il est également et simplement possible de par l’essor des technologies dans la vie quotidienne des populations jeunes de la génération Y. Mais il existe également des groupes spécifiques pour ces communautés sur les réseaux sociaux tels que Facebook. Ainsi l’on peut apercevoir une multitude de groupes correspondant à une multitude d’objectifs que ce soit pour partager des activités ou s’entraider entre employés tels que « Google Dublin » réservés aux employés de l’entreprise ou encore « Google Dublin Football » pour les employés voulant se divertir en dehors des heures de travail. Ces réseaux sont privés et il est donc très difficile de connaître les activités de ces communautés alors qu’il était, en comparaison, très facile de connaître les événements et services proposés par les différents community centres. En effet, les techies s’organisant autour de communautés virtuelles afin de développer leur relation de voisinages ceci exclu donc une partie de la population plus âgée n’ayant pas accès aux réseaux sociaux. Ce type de vie de quartier est dû au fait que la population jeune, issue de ce qui est communément appelé la génération Y, a évolué dans le

183. Searching for the real Google [en ligne]. [Consulté le 17/10/2015]. Disponible sur : <http://www.ulsterbusiness.com/articles/2013/09/04/searching-for-the-real-google>

184. Culture and Space – anthropological approaches by Waltraud Kokot [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : https://www.ethnologie.uni-hamburg.de/pdfs/Ethnoscripts_pdf/es_9_1_artikel1.pdf

monde des technologies et des réseaux sociaux.

De plus, la mise en place de ces réseaux virtuels répond au développement des gated communities qui limitent les relations de voisinage instantanées, spontanées, puisqu'elle divise physiquement les populations. Ces gated communities ne sont que très peu développés dans le nord des docklands et l'on observe que la vie communautaire y est très fortement développée dans la mesure où les accès sont facilités. Dans le quartier de Grand Canal Docks, il faut donc trouver de nouveaux moyens d'interagir puisque le lien physique s'est dissipé.

Enfin, cette méthode d'interaction répond à la question de l'installation éphémère des populations. En effet, nous avons pu étudier précédemment que beaucoup des jeunes employés embauchés dans les entreprises telles que Google et Facebook ne viennent à Dublin que pour de courtes périodes ce qui limite le développement de relations de voisinage à long terme. Il s'agit donc de développer des contacts rapidement et en masse afin de s'intégrer rapidement. Notamment car ces populations sont jeunes et doivent s'installer dans une ville seul. La recherche de contact est donc une nécessité. Elle revêt également un côté plus éphémère puisque la plupart de ces membres ne restent en Irlande que pour de courtes périodes.

On remarque alors que cette communauté virtuelle réinterroge et re-questionne la notion même des communautés dans le sens traditionnel que nous avons défini dans ce mémoire suivant les thèses de plusieurs sociologues. La notion d'attachement à un territoire est notamment re-questionnée. En effet, on note que la question des frontières n'est plus aussi importante sur un territoire dématérialisé. Astrid Wonneberger parle d'ailleurs de communauté « A-Spatial »¹⁸⁵ dans la mesure où la géographie peut être transcendée. La notion de communauté est d'ailleurs remise en cause par certains sociologues qui préfèrent alors parler de « système social local » telle que Margaret Stacey¹⁸⁶. Toutefois, ces interactions qui existent dans le monde virtuel peuvent s'étendre dans le monde réel et notamment sur le territoire des docklands à travers l'organisation d'évènements ou simplement par des lieux prévus pour les rencontres. On se pose alors la question de savoir s'il existe des lieux précis où ces nouveaux habitants peuvent se rencontrer à l'image des community centre construits dans toutes les communautés dites traditionnelles.

¹⁸⁵ "The End of 'Community'?: Concepts of locality and Community before and after the Spatial Turn in Anthropology: A case of the Dublin Docklands [en ligne]. [Consulté le 09/10/2016]. Disponible sur : http://www.localities.kr/sub_pg/img/5.pdf

¹⁸⁶ Ibid.

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»? C. UNE COMMUNAUTÉ DYNAMIQUE MAIS ISOLÉE



Vue de Barrow Street en 2016 avec la passerelle ajoutée en 2012. Une rue peu fréquentée, des employés peu visibles.



La communauté virtuelle. Performance réalisée par les employés de Google lors du passage de la camera Google Street View en 2011(réitéré en 2016)

D. L'ENTREPRISE AU COEUR DE LA VIE COMMUNAUTAIRE

Après avoir compris qu'une nouvelle communauté s'installait dans le paysage des docklands. Il a ensuite été intéressant d'étudier l'architecture des nouveaux sièges sociaux à l'origine de l'arrivée de ces nouvelles populations. Ceci peut sembler, à première vue, éloigné du thème de ce mémoire qui tend à explorer les communautés des docklands. Toutefois, l'étude de ces ensembles de bureaux a été une phase déterminante pour ce mémoire afin de comprendre les intérêts de cette nouvelle communauté et les évolutions sociétales et technologiques qu'elle propose dans ses modes de vie et de travail. Ceci a ainsi permis de comprendre les différences culturelles et professionnelles existants dans les docklands et donc de mettre en avant la cohabitation de populations très différentes. Mais, au-delà de cette distinction professionnelle, il faut considérer que « l'architecture tertiaire est un formidable laboratoire technique et sociétal »¹⁸⁷ et permet ainsi de comprendre les enjeux en cours dans les communautés des docklands.

Il s'agira ainsi, dans ce chapitre d'étudier les bureaux de ces entreprises puis de s'interroger sur leur rôle pour la communauté. Enfin, il sera intéressant de comprendre si le quartier des docklands n'est pas uniquement orienté sur la vie professionnelle et si cela influence la planification urbaine.

187. HIDALGO, Anne. (préf.) Nouveaux Bureaux, Nouveaux Usages. In : Work in process : Nouveaux bureaux / nouveaux usages. Pavillon de l'Arsenal, 2012, Paris : édition du Pavillon de l'Arsenal, 2012, p.4-5

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

¹⁸⁸ STREIBER, Anika. The Google Method. New York: Springer, 2014, 125p./p.1

¹⁸⁹ STREIBER, Anika. The Google Method. New York: Springer, 2014, 125p./p.1

a - L'architecture du travail à l'ère de la «méthode Google» ¹⁸⁸

Bien qu'il ait été question de nombreux arpentages près du siège social de Google ou de Facebook, il a été impossible d'entrer en contact avec des employés. De la même manière, les bureaux Google comme Facebook ou Airbnb n'ont pas pu être visités malgré plusieurs demandes de contact. Ces bureaux ne sont, en effet, ouverts qu'une fois pendant l'année au public à l'occasion de l'évènement Open House Dublin mené sur l'ensemble de la ville de Dublin et qui se déroule au mois d'octobre. Ceci s'explique principalement par des raisons de confidentialité mais aussi de sécurité. Toutefois, les sièges sociaux de Google, Facebook et Airbnb sont documentés dans de nombreux ouvrages qui étudient l'architecture des espaces de travail puisqu'ils développent à la fois une nouvelle esthétique des bureaux, mais également une nouvelle organisation et une évolution nette dans les méthodes de travail.

On parle d'ailleurs de bureaux « à la Google » ¹⁸⁹ et de « méthode Google » de travail puisqu'ils ont agi comme des pionniers dans ses nouvelles réflexions. Leurs sièges sociaux à Dublin ne sont, en revanche, pas particulièrement novateurs. Ils développent des principes déjà expérimentés dans leurs principaux sièges sociaux à la Silicon Valley pour Google et à Menlo Park, en Californie, pour Facebook. D'ailleurs l'intérieur des bureaux de Facebook à Dublin a été dessiné par l'architecte Frank Gehry qui était également le concepteur des bureaux de Menlo Park. Quant à l'intérieur des bureaux Google, ils ont été conçus par Camenzid Evolution qui était aussi le concepteur du siège social de Google à Zurich. Il s'agit donc réellement de déclinaisons d'un modèle idéal, une adaptation aux cultures européennes et en l'occurrence une culture irlandaise. Cette adaptation

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

se traduit d'ailleurs directement dans les espaces intérieurs avec, par exemple, la reconstitution d'un pub dans les bureaux de Google à Dublin

Ce mémoire n'a pas pour ambition d'étudier l'ensemble de l'histoire de l'architecture du travail et notamment des immeubles de bureaux. Toutefois, il est intéressant de constater que les lieux de travail ont connu des évolutions majeures et que le monde du travail, qui était avant tout manuel, est devenu un travail numérique beaucoup plus virtuel et immatériel. En effet, ces ensembles de constructions ne sont plus de simples bureaux tels qu'ils étaient imaginés à leur apparition aux 18^{ème} et 19^{ème} siècles. Ils sont également très éloignés d'une image monotone, d'une certaine forme de neutralité qui était privilégiée dans le modèle anglo-saxon et qui s'est exporté dans le monde entier suivant un modèle hérité du Home Insurance Building de Le Baron Jenney construit en 1885. Dans ce modèle, développé jusqu'à l'aube du 21^{ème} siècle, le seul facteur était l'aspect financier. En effet, les modèles du taylorisme et du fordisme, que nous avons abordés lors de l'étude du déclin du port de Dublin, ont longtemps été privilégiés puisque basé sur le résultat mais le bien-être et la santé des employés n'étaient pas réellement considérés. Ces nouveaux bureaux, bien que conciliants davantage avec les notions de détente et de divertissement, sont également bénéfiques pour les employeurs puisqu'il a été démontré que ce système est alors plus efficace et les employés plus productif.

C'est avec l'avènement des ordinateurs à la fin des années 80, et la création d'internet et de la téléphonie dans les années 1990, que l'on a assisté à cette révolution dans les pratiques et a une dématérialisation à la fois des espaces et des méthodes. C'est d'ailleurs avec intérêt que l'on peut noter que ce sont ces nouvelles grandes entreprises des technologies qui révolutionnent, par expérimentation, leurs propres bureaux. Ainsi, des espaces clos des années 1980, on a vu se développer depuis quelques années des espaces de travail ouverts, variés, colorés et parfois extravagants. Il s'agit d'offrir aux employés différentes possibilités dans les espaces de travail afin qu'ils puissent trouver des lieux adaptés à leur tâches mais aussi pouvoir faire évoluer leur vie au bureau et s'éloigner d'une certaine monotonie. Ceci s'explique aussi par le fait que 70% des

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»?

D. L'ENTREPRISE AU COEUR DE LA VIE COMMUNAUTAIRE

employés de Google viennent de pays étrangers et ont donc des approches variées de leur espace travail.

Mais l'ambiguïté qu'ont développée ces entreprises concerne les notions de travail à la maison ou de maison au travail.¹⁹⁰ Les technologies permettent aux employés d'étendre leurs journées de travail à la maison car les tâches sont devenues immatérielles. Cette notion est apparue en 1996 avec notamment le slogan de Sony « votre bureau est où vous êtes »¹⁹¹ (« your office is where you are ») qui a révolutionné le rapport des employés et des patrons au travail d'après Marc Bedarida puisque le résultat prime sur le lieu de travail. Ainsi, le travail peut être effectué ou étendu à la maison ce qui est beaucoup plus développé dans les modèles anglo-saxons et reste relativement peu présent en France encore très marquée par la notion de « présentisme »¹⁹². Toutefois, alors que le travail peut désormais se développer partout, on note que d'autres activités s'implantent au sein des bureaux et expliquent que ceux-ci ressemblent de moins en moins à des bureaux. Ainsi, on a une réelle porosité entre les vies professionnelle et privée. Le « bureau ludique »¹⁹³ est une nouvelle appellation qui correspond davantage aux principes développés par Google. Mais qu'est-ce qu'un travail ludique ? Il s'agit presque d'un oxymore puisque le travail est étymologiquement associé à la torture. C'est précisément une nouvelle ambiguïté que développent ces entreprises puisqu'il s'agit de travailler en se divertissant. Ainsi, ces bureaux sont chaleureux, attractifs et ont pour vocation de proposer un cadre de travail plus sain. Mais on note également, en plus de ces moyens de divertissement, que la superficie des emplacements de bureaux a été multiplié par deux depuis les années 1970, passant de 14m² à 28m²¹⁹⁴.

De plus, d'après Juriaan Van Meel¹⁹⁵, cette nouvelle architecture répond à la philosophie du « work hard, play hard » (travaille dur, amuses toi). On trouve l'origine de ces « bureaux ludiques » dans les années 1990 avec l'essor des nouvelles technologies. Beaucoup de nouvelles entreprises étaient créés par des jeunes qui voulaient rompre avec l'espace de travail dit traditionnel. De plus, ces entreprises étaient créées par des jeunes motivés et qui ont développé leur business dans une période de frénésie et de développement incroyable conduisant des passionnés à travailler davantage. Ainsi certains expliquaient :

190. MIERSON, Jeremy, ROSS, Philip. The creative office. Londres: Laurence King editions, 2002, 240p./p.10

191. BEDARIDA, Marc, MILATOVIC, Milko. Immeubles de bureaux. Paris: Le Moniteur, 1991, 120p./p.10

192. Au bureau, le présentisme fait des ravages, par Annie Kahn [en ligne]. [Consulté le 25/10/2016]. Disponible sur: http://www.lemonde.fr/economie/article/2012/10/01/present_1768224-3234.html

193. VAN MEEL, Juriaan. Workplaces today. Denmark: Centre for facilities management, 2014, 312p./p.99

194. BEDARIDA, Marc, MILATOVIC, Milko. Immeubles de bureaux. Paris: Le Moniteur, 1991, 120p./p.6

195. VAN MEEL, Juriaan. Workplaces today. Denmark: Centre for facilities management, 2014, 312p./p.100

« On travaillait quatre-vingt-dix heures par semaine, on organisait des tournois de jeux-vidéo au bureau et on jouait au roller-hockey sur le parking. »¹⁹⁶

Il s'agissait ainsi d'apporter des moyens de divertissement dans des entreprises dont les salariés étendaient leurs journées au travail. Mais ces « bureaux ludiques » ont parfois été remis en cause notamment en période de crise financière. Les entreprises devaient se concentrer sur leur activité avant de penser au bien être des employés. L'ascension des entreprises liées aux technologies avaient été très rapide et il était désormais question d'oublier le superflu. En 2010, les dirigeants estiment désormais que « pour jouer, attendez d'être chez vous »¹⁹⁷. Mais quelques années plus tard, l'activité des entreprises des technologies a connu un nouveau boom et la « chasse aux talents »¹⁹⁸ a repris. Toutefois, quelques critiques restent toujours vives aujourd'hui puisque beaucoup considèrent cette nouvelle architecture du travail comme « une esthétique infantilissante dans des crèches d'entreprises qui rabaisent le travail créatif à un niveau puéril »¹⁹⁹

Dans les sièges sociaux de Google et Facebook en Californie, il s'agit de campus vastes construits à l'extérieur des villes ce qui renforce encore davantage le besoin de services dans les locaux. Dans le contexte de Dublin, les deux sociétés ont dû développer des campus dans un contexte urbain plus restrictif en termes d'espace. Toutefois, ces édifices, principalement celui de Google, développent un véritable campus dans un ensemble de trois édifices. Ces bureaux sont

196. VAN MEEL, Juriaan. Workplaces today, Denmark: Centre for facilities management, 2014, 312p./p.103

197. Ibid.

198. MIERSON, Jeremy, ROSS, Philip. The creative office. Londres: Laurence King editions, 2002, 240p./p.9

199. VAN MEEL, Juriaan. Workplaces today, Denmark: Centre for facilities management, 2014, 312p./p.105

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»?

D. L'ENTREPRISE AU COEUR DE LA VIE COMMUNAUTAIRE

conçus de manière à multiplier les échanges que ce soit pour dynamiser les activités, pour augmenter l'efficacité ou encore pour conforter la création d'une communauté dont les membres se connaissent. Or une étude a été menée par le British Telecom et a révélé que deux personnes travaillant dans deux étages différent d'un immeuble traditionnel de bureaux n'ont que 1%²⁰⁰ de chance de se rencontrer pendant la journée de travail. Il s'agit alors de faciliter les déplacements verticaux au sein même des locaux. C'est notamment pour cela qu'une passerelle a été construite entre les trois immeubles qui forment le siège social de Google. Celle-ci permet de faciliter et surtout d'inciter à se déplacer. Ainsi, Google et Facebook conçoivent des lieux de rencontre ou la communauté peut se développer, se renforcer afin de créer une véritable « dynamique sociale »²⁰¹. On assiste alors, comme nous l'avons évoqué, à une multitude d'espaces communs, de cuisines, de bibliothèques, de lieux de repos, des espaces extérieurs mais également des services tels que des salles de sport, une piscine, un médecin.

Toutefois, ceci n'est pas uniquement déterminé par le bien-être des employés, il s'agit également d'une image de marketing auprès des clients, des associés, des fournisseurs mais également pour attirer les meilleurs talents. Beaucoup de ces dispositifs sont purement décoratifs et certaines publications interrogent quant à la réalité. De plus, bien qu'il semble participer au bien-être et à la santé des employés on s'interroge si il ne s'agit pas d'une simple illusion pour aliéner les employés plus facilement à leur entreprise d'autant plus que le système est plus rentable pour l'entreprise. En effet, on peut constater que le ratio chiffre d'affaire par employé est plus élevé dans ce genre d'entreprise²⁰². Pour l'employeur, cette vision des espaces de travail a donc des répercussions positives tant sur l'efficacité des employés et le rendement économique mais aussi sur la cohésion sociale des équipes. Ce « capital humain »²⁰³ permet aux entreprises d'attirer les meilleurs ingénieurs, programmeurs et designers. Les espaces de divertissement ne sont pas uniquement créés pour le bien-être des employés mais aussi et surtout pour les inciter à rester plus longtemps au bureau, s'y divertir au lieu d'aller ailleurs. C'est d'ailleurs pour cela que les entreprises sont revenues en arrière concernant le télétravail

Ceci est à la fois éloigné des méthodes de travail et des conditions de vie des employés au 19^{ème} siècle dans les docklands. Toutefois, un rapprochement fort est perceptible.

200. MIERSON, Jeremy, ROSS, Philip. The creative office. Londres: Laurence King editions, 2002, 240p./p.9

201. Ibid.p.11

202. Ibid.p.106

203. Ibid.p.106

En effet, il n'était pas rare que les employeurs régissent la vie de leurs employés dans la période de révolution industrielle. Il est à noter que les cités ouvrières étaient d'ailleurs très ancrées dans la politique anglo-saxonne. La construction de quartiers ouvriers tels que New Lanark en Ecosse en est une preuve forte puisque ceux-ci permettait aux employés de conserver un rapport et une proximité directe avec leur lieu de travail mais aussi de conserver et renforcer un esprit de communauté. Toutefois, Google et Facebook ne sont pas impliqués dans les constructions de logements dans les docklands mais certaines entreprises installées à Dublin telles que Paypal ont franchi le pas. Mais, bien que ces entreprises soient peu impliquées dans la construction de logements on peut observer que les habitants de la SDZ travaillent à proximité directe de leur entreprise puisque 80% des habitants affirment avoir un poste dans cette aire géographique.

On se rend également compte que la question du bien-être qui est, en théorie, primordiale dans ces entreprises qui veulent véhiculer une image de liberté, ne fait qu'aliéner davantage les employés. Ceci peut être bénéfique dans le sens où ces employés sont motivés et impliqués dans leur travail mais il peut également avoir des répercussions néfastes puisque l'employé ne fait plus de distinction entre vie sociale et vie au travail. Ainsi, bien que l'on puisse affirmer que ces sièges sociaux proposent de nouvelles méthodes de travail, on s'interroge sur le bien-être réel des employés. En effet, la séparation entre vie professionnelle et vie privée semble très étroite et la question de l'aliénation des employés reste ouverte et réinterprète simplement des méthodes développées pendant la révolution industrielle. Avec la présence de nombreux quartiers ouvriers dans les docklands et de par la prédominance de la vie portuaire au XXème siècle on comprend qu'une certaine proximité existe entre cette ancienne méthode de travail et la nouvelle génération bien que les conditions de vie se soient largement améliorées.

Ce chapitre, une fois mis en relation avec la description des communautés des docklands mais aussi le passé du quartier dans l'activité maritime souvent perçue comme très traditionnelle et difficile physiquement pour les employés permet de comprendre comment dans les deux cas, le travail permet à la fois de régir la vie des habitants mais également de développer et d'entretenir de véritables communautés.²⁰⁴

204. Searching for the real Google [en ligne]. [Consulté le 17/10/2015]. Disponible sur : <http://www.ulsterbusiness.com/articles/2013/09/04/searching-for-the-real-google>

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»? D. L'ENTREPRISE AU COEUR DE LA VIE COMMUNAUTAIRE



Des services nombreux tels qu'une cuisine et un salon pour allonger les journées de travail et retenir les employés au sein des bureaux



Espaces de travail aux ambiances et aux tailles variées pour multiplier les espaces d'échange

b - Une nouvelle forme de community centre?

Après avoir montré qu'une nouvelle communauté jeune et dynamique s'était implantée dans les docklands et que cette population était, socialement et culturellement éloignée des populations autochtones, il est désormais intéressant d'étudier ces bureaux des docklands non plus comme de simples espaces de travail mais comme un véritable lieu pour la communauté. En effet, au vue de la description effectuée précédemment, et au vue de la description faite des community centres dans le rôle de la communauté, on s'interroge si ces nouveaux bureaux ludiques ne jouent pas le rôle de community centre pour cette nouvelle population. En effet, étant donné que les employés étendent leurs journées au travail pour se sociabiliser et dans la mesure où les entreprises veulent créer une véritable communauté, on s'interroge de la présence d'un établissement équivalent aux community centre afin de régir la vie de cette nouvelle communauté, leur permettre de se rencontrer et de lancer des initiatives solidaires. En effet, le bureau est devenu un lieu de sociabilité et le chapitre précédent a permis de révéler que les nouveaux sièges sociaux de Google et des autres entreprises, proposaient des services assez nombreux au sein même de ses locaux allant des activités sportives aux services médicaux.

Tout d'abord, il faut rappeler que le nombre d'employés correspond globalement à une communauté traditionnelle des docklands. De plus, le rayon d'influence est similaire aux rayons des community centre proches puisqu'il prend en compte un territoire assez vaste qu'est Grand Canal Docks et les bureaux de ces entreprises sont clairement identifiables tout comme le sont le St Andrew Community Centre et le Sean O'Casey Community Centre. En effet,

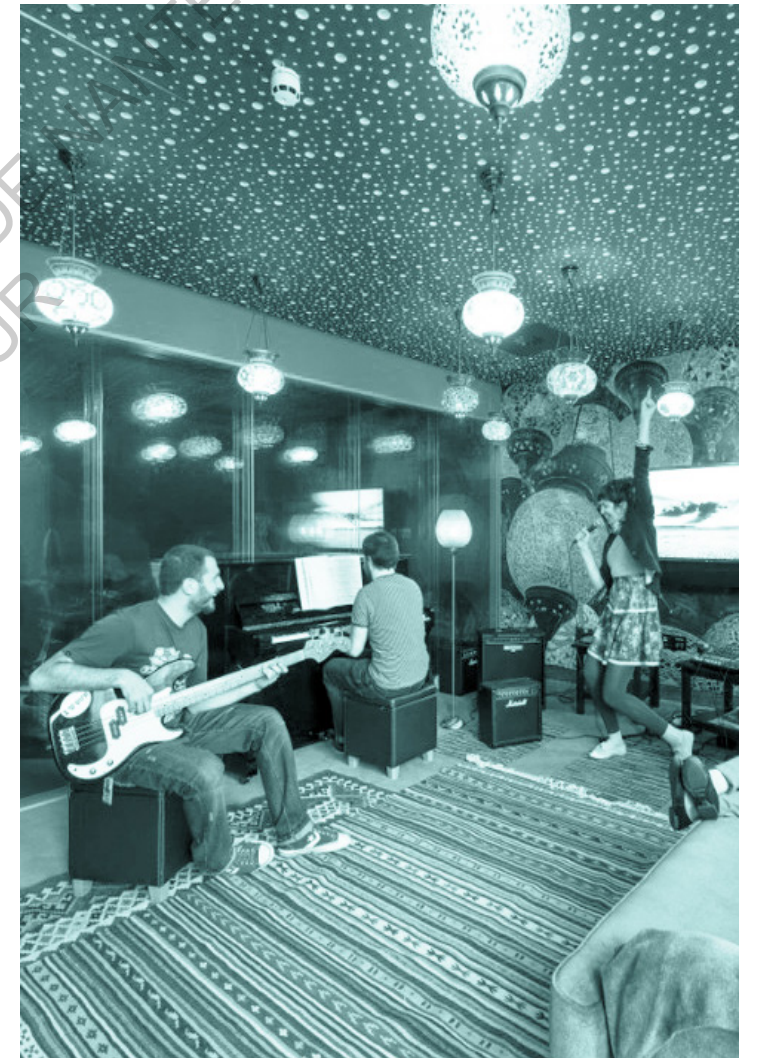
le siège social de Google est l'immeuble de bureaux le plus élevé des docklands et de la ville de Dublin et permet d'identifier le quartier.

La communauté de Google organise quelques événements de volontariat pour la communauté tels que la maintenance des chemins de randonnée le long de la Dublin Mountains Way. Toutefois, ces événements ne sont pas ouverts aux populations extérieures et sont rares. Il n'existe en effet que très peu de preuves de l'implication de la Google dans les initiatives menées pour les docklands. Toutefois, Google a investi dans le système éducatif irlandais et notamment dans Trinity College qui est l'université la plus réputée pour les technologies à Dublin. Cet investissement a pour but de développer l'enseignement informatique et d'équiper les écoles tout en formant les enseignants. Ceci est donc une initiative pour la société irlandaise bien que certains peuvent entrevoir une forme d'intérêt dans ces investissements. Mais ceci s'explique aussi par le fait que le quartier de Grand Canal Docks est déjà un quartier privilégié par le programme de régénération et donc les revendications éventuelles d'une population jeune et aisée ne sont pas aussi nombreuses ni aussi motivées. La notion de solidarité n'a pas le même sens dans cette communauté que dans les communautés existantes voisines et donc les initiatives ne sont pas aussi soutenues. Ainsi, cette communauté reste très recentrée sur elle-même et ne s'implique que très peu dans des projets pour la société. Elle est très recentrée sur elle-même et les interactions avec les autres communautés sont très limitées.

Les employés de Google vivent entre 70% et 80% d'entre-eux dans le quartier de Grand Canal Dock à proximité directe des bureaux ou de Ringsend qui est moins. Les nouvelles populations n'ont aucun souci à dépenser plus d'argent pour vivre à proximité directe de leur lieu de travail contrairement aux populations locales.

Toutefois, alors que les Community Centre des docklands sont très accessibles et peuvent être visités par les habitants, il n'a pas été possible d'accéder à l'intérieur des bureaux Google ce qui est compréhensible pour des raisons de sécurité et de confidentialité. Ainsi, le siège social Google peut être assimilé en quelques points à un community centre mais il ne fonctionne pas comme tel dans certains cas.

Toutefois, à travers l'exemple marquant qu'est Google, on peut s'interroger si ces nouveaux sièges sociaux, qui ont développé une nouvelle architecture du travail depuis une dizaine d'années, ne seraient pas devenus un nouveau



Des espaces pour la pratique musicale et le chant



Des services variés de masseurs et docteurs



◀ Une salle de sport équipée



◀ Plusieurs salles de billards, des bibliothèques etc...

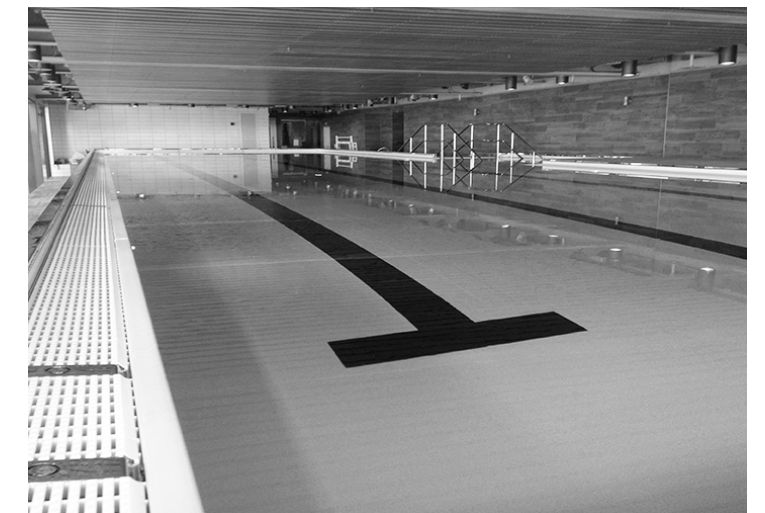
III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»?

D. L'ENTREPRISE AU COEUR DE LA VIE COMMUNAUTAIRE

modèle de Community Centre pour les employés. En effet, par la multiplication d'espaces de partage et d'échanges mais aussi par la multiplication d'activités et de services, ces travailleurs s'intègrent plus aisément à la communauté que leur entreprise veut développer et promouvoir notamment à travers les termes de « communauté Google » qui est développé dans la politique de l'entreprise.

Se pose ainsi la question de savoir si Google et les autres entreprises n'ont pas imposé une nouvelle communauté au sein des cinq communautés existantes. De plus, étant donné les faibles relations qui semblent lier les « techies » au reste des docklands que ce soit culturellement ou socialement, on peut s'interroger sur la création, depuis quelques années d'un « Google Ghetto » qui serait avant tout basé sur une communauté salariée, aisée, jeune et internationale.

Le siège social de Google semble pouvoir être assimilé à une forme de community centre mais, étant donné que les community centre sont très variables tant dans leur formes que dans les services qu'ils proposent, on peut noter que le cas de Google est adapté à une population jeune en recherche de créativité, de divertissement et de buzz plutôt qu'une population en recherche d'emploi. De plus, il s'agit d'une population plus aisée qui a donc moins de revendications à faire valoir pour améliorer leur situation d'autant plus que cette population est très mobile et la plupart des employés s'installent en Irlande pour de courtes périodes. Les principes de solidarité et d'entraide existent réellement mais sont d'un autre ordre mais il est toutefois important de donner que quelques initiatives, bien que rares, sont menées pour la communauté.



Une piscine au coeur du bâtiment ▶

c - La «ville-double»²⁰⁵ ou la «ville dans la ville»

A travers la création d'un quartier économique, le développement de gated communities mais aussi par l'implantation de la population de catégorie sociale et de cultures radicalement différentes, on peut alors se questionner sur le lien qui existe entre ce quartier régénéré et le reste de la ville. S'agit-il d'une nouvelle ville accolée à la ville de Dublin ? D'une division entre la vieille ville et la ville dynamique ? D'une ville dans la ville ? ou s'agit-il d'un quartier puissant mais isolé ?

Le point de départ de ce questionnement est lié à la lecture de plusieurs interviews d'habitants à travers des ouvrages de sociologues. En effet, les habitants des docklands sont nombreux à faire une nette distinction, dans leurs discours, entre eux-mêmes et les nouveaux résidents. Il apparaît clairement une opposition entre un « nous » et un « eux »²⁰⁶. Le quartier est d'ailleurs surnommé « Yuppyland »²⁰⁷ ou encore « Googleland »²⁰⁸ afin de définir de manière ironique la population jeune qui y vit. Les nouveaux résidents sont « arrogants » et « snobs » selon certaines interviews²⁰⁹ menées auprès des populations locales. En effet, comme nous l'avons étudié précédemment, les populations qui cohabitent à l'heure actuelle sur le territoire des docklands ont des intérêts, des statuts socio-professionnels, des ambitions et une culture radicalement opposées.

Outre les différences culturelles et sociales, les docklands, malgré une forme de proximité, sont nettement distincts, sur le plan urbain, du reste de la ville de Dublin. Il s'agit d'une « seconde centralité qui est absolument tout ce que Dublin n'est pas »²¹⁰ selon les habitants du centre. En effet, alors que le centre-ville de Dublin est considéré comme une « vieille

205. Urban Regeneration and the economic crisis: past development and future challenges in Dublin, Ireland [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : www.planum.net

206. Welcome to Google Town [en ligne]. [Consulté le 17/07/2016]. Disponible sur : <http://www.independent.ie/lifestyle/welcome-to-google-town-29817164.html>

207. Urban Regeneration and the economic crisis: past development and future challenges in Dublin, Ireland [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : www.planum.net

208. Googleland rents on the rise [en ligne]. [Consulté le 06/11/2016]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/life-and-style/homes-and-property/googleland-rents-on-the-rise-1.1835443>

209. The End of "Community"?: Concepts of locality and Community before and after the Spatial Turn in Anthropology: A case of the Dublin Docklands [en ligne]. [Consulté le 09/10/2016]. Disponible sur : http://www.localities.kr/sub_pg/img/5.pdf

210. Why evict the Factory? Because the arts have no place in Ireland [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/culture/why-evict-the-factory-because-the-arts-have-no-place-in-ireland-1.1759153>

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ville sale » (cf. « dirty old town »²¹¹) pleine de vie et de pubs, les docklands sont perçus comme étant organisés, froids et aseptisés. Ainsi, alors que Dublin est une ville européenne singulière, les docklands sont plus décontextualisés et semblables à de nombreux quartiers européens du 21^{ème} siècle. Voici une description des docklands faite par une habitante :

« Angela habite dans un appartement à Upper Grand Canal Street et travaille pour une société des hautes technologies raconte que ce quartier est très tendance, très européen, pas un lieu où l'on boit mais un lieu très actif tous les jours et toutes les nuits. Le quartier ne ressemble pas à Dublin, à son esprit, et les locaux n'ont pas de regard sur ce quartier»²¹²

En ce sens, il apparaît assez nettement qu'il existe la présence de deux entités distinctes. La notion de seconde centralité évoquée précédemment exprime clairement que le quartier des docklands est en concurrence avec le centre-ville. En réalité, le quartier des docklands est bien le second pôle attractif de la ville de Dublin. Toutefois, il est à préciser que les deux pôles ne sont pas en compétition, ils sont tout à fait dépendants l'un de l'autre. Les docklands détiennent le pouvoir économique et financier alors que la ville de Dublin possède à la fois les pouvoirs politiques, religieux, culturels et administratifs. Ainsi, la ville de Dublin conserve une aire d'influence très largement supérieure aux docklands qui ne constituent donc que le quartier financier de la ville. Les docklands ne forment donc pas une ville à proprement parlé, ils n'ont en effet pas suffisamment de pouvoir pour concurrencer Dublin.

Ainsi, alors que deux entités semblent se distinguer, les termes de « ville double » ou « ville dans la ville » semblent erronés pour qualifier la relation entre les docklands et le reste de la ville de Dublin. En revanche, sur le plan culturel et social, la question d'une ville double est intéressante bien que le quartier des docklands cherche encore à affirmer son identité face au centre-ville.

A travers ce mémoire, et ce dernier chapitre, ce quartier apparaît comme isolé dans la ville de Dublin notamment de par ses activités et sa population, on se pose alors la question de savoir si les docklands ne sont pas en train de se transformer en quartier pour les riches, en ghetto pour les populations de jeunes professionnels.

211. Why evict the Factory? Because the arts have no place in Ireland [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/culture/why-evict-the-factory-because-the-arts-have-no-place-in-ireland-1.1759153>

212. Welcome to Google Town [en ligne]. [Consulté le 17/07/2016]. Disponible sur : <http://www.independent.ie/lifestyle/welcome-to-google-town-29817164.html>

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»? D. L'ENTREPRISE AU COEUR DE LA VIE COMMUNAUTAIRE



Une absence d'identité dans certains quartiers. Des constructions internationales.

Grand Canal Square, un espace public intéressant mais loin du centre-ville vibrant



d - Vers un ghetto d'entreprises ?

Le terme «Google ghetto » a été employé par plusieurs journalistes tels qu'Edel Morgan²¹³, qui écrit pour le *Irishtimes* afin de caractériser le phénomène en cours dans les docklands notamment dans le cadre du processus de gentrification. A travers ces articles, ils décrivent un quartier isolé et replié sur lui-même qui, par des prix élevés, opère une sélection forcée des habitants les plus aisés. Il s'agit également de mettre en avant que cette population est issue de l'étranger et, comme nous l'avons étudié, est fortement impliquée dans la vie professionnelle. Ce terme de « Google Ghetto » paraît à première vue être un titre fort et vendeur pour un article. Cette association de termes semble également contradictoire dans la mesure où le ghetto renvoie particulièrement à une forme de pauvreté à première vue. Il convient donc, à partir de cette formule forte d'étudier si il ne s'agit que d'une provocation, d'une réflexion sur la notion de ghetto pour riche, ou bien s'il s'agit d'un processus réellement en cours dans les docklands, ou encore si il s'agit d'une réflexion sur l'avenir de ce quartier.

Loïc Wacquant²¹⁴ rappelle, avant tout, l'origine du terme qui date du Moyen-Age pour qualifier les districts spéciaux assignés aux populations juives par les autorités à la fois politiques et religieuses. A travers l'histoire, le terme a été adapté à de nombreux contextes allant de la période nazie en Europe, au confinement des populations Burakumin²¹⁵ au Japon, en passant par la ségrégation raciale des populations noires américaines. D'après lui le terme est aujourd'hui plein de confusion et d'ambiguïté de par la multitude des exemples et par un abus d'usage de la notion dans notre période contemporaine. Nous allons, dans le cadre de ce mémoire nous intéresser à comprendre le sens du terme dans le contexte du XXIème siècle.

213. A home from home in the Google ghetto [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/business/commercial-property/a-home-from-home-in-the-google-ghetto-1.612376>

214. WACQUANT, Loïc. Repenser le ghetto, Du sens commun au concept sociologique. *Idées économiques et sociales*. 2012, trimestre 1, n°167, p.14-25 /p.16

215. *Ibid.*, p.17

Malgré ces diversités de contextes, Wacquant a réussi à identifier quatre critères à la formation et à l'appellation d'un ghetto. En effet, selon lui ce phénomène urbain est caractérisé par les notions de stigmat, de contrainte, de confinement spatial et l'emboîtement ou le parallélisme institutionnel²¹⁶. A la fin des années 1990, le terme s'estompe d'après Wacquant et l'on préfère parler d'underclass²¹⁷ au lieu de ghetto pour définir alors une population aux comportements antisociaux, au chômage élevé et à un isolement social fort. On note ainsi que la notion ethnique disparaît simplement.

Kenneth Clark est un psychologue américain spécialisé dans les relations entre les groupes ethniques et il définit le terme de ghetto de la manière suivante :



216. WACQUANT, Loïc. Repenser le ghetto, Du sens commun au concept sociologique. Idées économiques et sociales. 2012, trimestre 1, n°167, p.14-25 /p.16
217. Ibid.p.15

◀ Communauté de East Wall

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»? D. L'ENTREPRISE AU COEUR DE LA VIE COMMUNAUTAIRE

« Le ghetto désigne une population qui est reléguée de manière plus ou moins forcée, pour des raisons qui sont indissociablement des raisons raciales et sociales. Mais la seule relégation ne suffit pas à faire le ghetto. Le ghetto est aussi construit de l'intérieur : cette population a fini par fabriquer un mode d'organisation collective qui lui est propre, une sorte de contre-monde ou de contresociété. Elle se protège ainsi de la société extérieure et des blessures qu'elle lui inflige, mais en même temps, ce fonctionnement constitue un handicap pour chaque individu. »²¹⁸ (traduit de l'anglais)

218. Ghetto urbain [en ligne]. [Consulté le 10/07/2016]. Disponible sur : https://educnet.enpc.fr/pluginfile.php/20276/mod_resource/content/1/Demain-la-ville-04_cle538a48%20Lapeyronnie%20le%20Ghetto%20urbain.pdf

219. WACQUANT, Loïc. Repenser le ghetto, Du sens commun au concept sociologique. Idées économiques et sociales. 2012, trimestre 1, n°167, p.14-25 /p.18

La notion de contre-société est intéressante dans la mesure où l'on peut effectivement observer une organisation sociale importante qui met en place une ville parallèle avec parfois une organisation religieuse, politique et administratives qui lui est propre et lui permet d'être autonome. Cette notion permet également de comprendre qu'un ghetto est tout sauf un « processus incontrôlé et inintentionnel »²¹⁹. A travers ces premières définitions, on comprend que la ghettoïsation doit être considérée comme une réelle forme d'urbanisation qui peut être planifiée et organisée. Il s'agit en effet de la résultante à la fois de décisions internes et externes à cette population. En effet, chacune des parties peut concevoir ce ghetto comme une « institution à double face ». La population dominante peut confiner et contrôler une population et parfois en tirer un avantage économique. La population dite dominée, quant à elle, considère que cette forme urbaine constitue une forme de protection, principalement sociale, et une structure permettant et facilitant l'intégration et les échanges. Paradoxalement, il peut également être à l'origine de sentiments contrastés de toute part. Cette communauté ségréguée est fière de cette collectivité mais elle développe avant tout une image stigmatisante auprès des populations extérieures. Toutefois, ce phénomène ne fait qu'accentuer une différence sociale. En effet, en acceptant ces conditions et cette barrière symbolique, les populations

vivent des modes de vie, de penser très éloignées.

La notion de richesse et de statut social est peu développée dans les deux définitions précédentes. En effet, un ghetto n'est pas nécessairement un quartier pauvre. Malgré que l'on puisse observer que la plupart des exemples de ghettos soient des lieux de misère, parfois extrême, et qu'il soit le lieu d'une population dense faisant l'objet de discriminations économiques et de violences, Wacquant affirme que les ghettos ont au contraire souvent été des vecteurs de développement économique bien que des contraintes parfois fortes étaient menées sur les habitants. Ainsi, l'exemple des ghettos juifs du Moyen Age évoqués précédemment en sont un bon exemple car, bien que cette populations ait été confinée, elle a participé à la vie économique de la ville de manière importante puisque ces populations étaient impliquées dans les prêts d'argents, la collecte des impôts ou encore l'organisation du commerce.

En effet, la situation économique d'un ghetto dépend des conditions sociales et professionnelles des populations qui sont embrigadée mais également de nombreux autres critères tels que la démographie.

De la même manière, toutes les zones de misère et de pauvreté ne sont pas des ghettos. En revanche, il peut revêtir un sentiment de ghettoïsation de par sa pauvreté mais il ne s'agit alors, dans ce cas que de « ghettos métaphoriques »²²⁰.

Enfin, il convient, de la même manière de préciser qu'un quartier ségrégué n'est pas nécessairement un ghetto bien que la ségrégation soit une condition nécessaire à la ghettoïsation. D'ailleurs ces zones de ségrégation peuvent tout à fait correspondre à des zones abritant des populations aisées ou non en témoigne les gated communities. La ségrégation des populations riches n'entraîne en effet aucune forme de ghettoïsation puisque celle-ci est décidée volontairement et non imposée par une autorité extérieure. De plus, cette forme de ségrégation tend à améliorer les conditions de vie des populations et non à les restreindre. Ainsi, la notion de « Ghettos dorés »²²¹ peut être considérée comme un non-sens.

A travers ces définitions, on comprend que le terme ghetto ne reflète pas la réalité en cours à l'heure actuelle dans les docklands. Ce terme, utilisé par plusieurs journalistes, est trop prononcé, trop extrême pour caractériser la situation à Dublin. D'ailleurs, d'après les dernières observations sur la notion de « ghetto doré » on comprend que le terme employé

220. WACQUANT, Loïc. Repenser le ghetto, Du sens commun au concept sociologique. Idées économiques et sociales. 2012, trimestre 1, n°167, p.14-25 /p.19

221. WACQUANT, Loïc. Repenser le ghetto, Du sens commun au concept sociologique. Idées économiques et sociales. 2012, trimestre 1, n°167, p.14-25 /p.20

III - VERS UN «GOOGLE GHETTO»?

D. L'ENTREPRISE AU COEUR DE LA VIE COMMUNAUTAIRE

par ces journalistes est probablement erroné, ou simplement métaphorique et imagé.

En effet, bien qu'il existe indéniablement une confrontation, entre deux cultures sur un territoire divisé, il est préférable de parler d'un processus de ségrégation ou de polarisation plutôt que d'un processus de ghettoïsation. La contrainte n'est pas réelle, les populations ne sont pas confinées sur un territoire. En revanche l'on peut éventuellement s'interroger, pour l'avenir, de la création d'un Google ghetto qui serait réservé à une population riche qui serait alors stigmatisée car les différents processus en cours étudiés dans les docklands peuvent amener à un ghetto de richesse.

Il est même préférable d'utiliser le terme de cohabitation ou de coexistence pour définir la situation actuelle des docklands plutôt que de parler de confrontation. Ce phénomène de ségrégation est lui-même fort pour caractériser la situation actuelle mais il pourrait s'agir d'une réalité si les politiques en cours se poursuivent notamment avec la SDZ qui délaisse les zones résidentielles.

En revanche, il est possible d'affirmer que le quartier des docklands est en cours de ségrégation. Cette ségrégation n'est pas imposée directement, mais elle existe de par la hausse des prix dans le quartier et part la communauté virtuelle qui s'installe comme nous l'avons évoqué.

En revanche, ce dernier chapitre a clairement fait apparaître une réalité des docklands qui n'avait pas été observée de manière directe lors de ce mémoire. En effet, alors que l'on peut affirmer qu'il n'existe pas de Google ghetto en 2016 dans les docklands de Dublin, on s'interroge sur la présence d'un véritable ghetto avant la mise en place du plan de régénération. En effet, les critères de stigmatisation, de contrainte, de confinement étaient bien réels. En revanche, le parallélisme institutionnel ne semblait pas exister bien que les community centres se soient construits dans le but d'offrir des services et organiser la communauté. On note également clairement que les notions de protection sociales et d'intégration étaient fortes. En effet, de par leur organisation en communautés elles ont clairement tenté de s'entraider et de se protéger de l'extérieur qui n'avait rien à leur offrir. De plus, ce replis sur soi et la violence n'ont fait qu'aggraver leur situation et dégrader l'image du quartier pour le reste de la ville. La stigmatisation était réelle et existe toujours dans la mémoire collective.

CONCLUSION

Suite à cette recherche, il a été, dans un premier temps, très intéressant de comprendre et d'étudier un quartier récemment construit présentant des phénomènes urbains variés et complexes.

Toutefois, à travers cette étude, il n'a pas été possible d'établir si les docklands vont se transformer en un « Google ghetto » dans un futur proche ce qui accentuerait les tensions entre des communautés de classes sociales hétérogènes. En revanche, il semble clairement exagéré de considérer qu'un ghetto existe actuellement dans les docklands puisqu'il n'existe pas, à l'heure actuelle, de population absolument exclue ni de quartier vaste réservé à une population. Au contraire, le programme de régénération a probablement permis de faire disparaître un ghetto existant depuis la fin des activités portuaires. En effet, la population ouvrière des docklands du XXème siècle avait, malgré elle, développée de nombreux critères constitutifs d'un ghetto.

Le véritable intérêt mené à travers ce mémoire a été de comprendre le terme de communauté qui est une notion très peu utilisée dans le contexte français. La compréhension de cette notion a été très progressive et a été mise en parallèle à des sujets annexes et variés qui correspondaient parfois à un intérêt personnel. C'est également l'évolution de l'organisation des communautés qui a été très intéressante bien que peu évidente à appréhender initialement. Il a permis de requestionner le terme en s'intéressant également à un phénomène urbain particulier lié aux firmes internationales. En effet, alors que l'étude préliminaire définissait une communauté sur une vision traditionnelle et parfois nostalgique, il a été très enrichissant de comprendre qu'une communauté peut également se décliner grâce

aux nouvelles technologies, à travers le monde virtuel et les échanges en masse en masse. Lié à ce phénomène, il a été intéressant de comprendre qu'un modèle urbain se développait. On peut d'ailleurs noter que ces firmes mènent régulièrement des projets de recherches pour développer une ville idéale, innovante et adaptée.

Enfin, il a permis de comprendre que le projet de régénération des docklands de Dublin reste un franc succès dans le but de redynamiser la ville, améliorer les conditions de vie des habitants et faire disparaître des zones de violences et des zones abandonnées.

Toutefois, alors que le redéveloppement des docklands suivait la dynamique et les ambitions du Celtic Tiger, on se rend compte qu'il a fait émerger une ville-double, un quartier radicalement différent du centre-ville de Dublin et dont l'identité et la culture sont encore en interrogation.

Alors que le projet de régénération des docklands de Dublin a été inspiré par le modèle anglais, il serait intéressant par la suite d'étudier d'autres projets de régénération notamment des docklands de Londres pour comprendre si les phénomènes en cours à Dublin sont similaires à la situation de d'autres projets de régénération ou si ces problèmes ont été menés avec une autre approche permettant de les réduire ou de les éviter.

ÉTUDE SOCIO - DÉMOGRAPHIQUE

Ces tableaux ont permis de comprendre et d'analyser la composition socio-démographique des différents quartiers des docklands.

Les données sont issues en majorité du site du Central Statistic Office. Il a été question de trier, sélectionner et ré-organiser ces données afin de ne conserver que des données utiles dans le cadre de ce mémoire. Il a également été question de reconstituer par des calculs les données pour l'ensemble du centre de ville de Dublin afin de dégager les tendances en cours dans les docklands et dans la ville. Ceci permet ainsi de comparer la situation des docklands avec le reste de la ville.

De la même manière, il a été question de mettre en place un système de pourcentages afin que toutes les données recueillies puissent être facilement comparées entre les différentes communautés.

Pearse Street

Age Population		
Age	Nombre	%
0-4	163	3,7
5-9	119	2,7
10-14	154	3,5
15-19	176	4,0
20-24	842	19,4
25-29	215	16,4
30-34	587	13,5
35-39	295	6,8
40-44	214	4,9
45-49	201	4,6
50-54	216	5,0
55-59	177	4,1
60-64	150	3,5
65-69	128	2,9
70-74	96	2,2
75-79	60	1,4
80-84	31	0,7
85 et +	23	0,5
Total	4347	

Statut social		
	Nombre	%
Célibataire	3112	71,6
Marié	892	20,5
Séparé	100	2,3
Divorcé	98	2,3
Veuf(ve)	145	3,3
Total	4347	

Composition famille		
	Nombre	%
0 enfant	297	6,8
1 enfant	215	4,9
2 enfants	131	3,0
3 enfants	45	1,0
4 enfants	20	0,5
5 enfants et +	8	0,2
Total familles	716	16,5
Total famille avec enfant	419	9,6

Composition famille		
	Nombre	%
Couple avec enfant(s)	163	38,9
Mère seule avec enfant(s)	229	54,7
Père seul avec enfant(s)	27	6,4
Total familles avec enfants	419	

Irlandais/étrangers		
	Nombre	%
Irlandais	2540	68,4
Non irlandais	975	26,2
Sans réponse	201	5,4
Total	3716	

Religion		
	Nombre	%
Catholique	2614	60,1
Autre	586	13,5
Athée	829	19,1
Sans réponse	318	7,3
Total	4347	

Occupations (travailleurs et chômeurs)		
Occupation	nombre	%
Manager / Directeur /cadre supérieur	121	5,4
Employés qualifiés	555	24,7
Cadres associés et techniciens	273	12,1
Administratif et secrétariat	217	9,7
Emplois spécialisés	166	7,4
Services loisirs et aide à la personne	110	4,9
Vente et service client	140	6,2
Industriel / opérateur	71	3,2
Emplois élémentaires	282	12,5
Sans réponse	313	13,9
Total	2248	

Grand Canal Docks

Age Population		
Age	Nombre	%
0-4	332	4,7
5-9	121	1,7
10-14	129	1,8
15-19	183	2,6
20-24	893	12,5
25-29	1842	25,8
30-34	1290	18,1
35-39	682	9,6
40-44	381	5,3
45-49	251	3,5
50-54	238	3,3
55-59	230	3,2
60-64	188	2,6
65-69	141	2,0
70-74	97	1,4
75-79	54	0,8
80-84	44	0,6
85 et +	33	0,5
Total	7129	

Statut social		
	Nombre	%
Célibataire	5225	73,3
Marié	1507	21,1
Séparé	129	1,8
Divorcé	141	2,0
Veuf(ve)	127	1,8
Total	7129	

Composition famille		
	Nombre	%
0 enfant	748	10,5
1 enfant	269	3,8
2 enfants	148	2,1
3 enfants	48	0,7
4 enfants	11	0,2
5 enfants et +	6	0,1
Total familles	1230	17,3
Total famille avec enfant	482	6,8

Composition famille		
	Nombre	%
Couple avec enfant(s)	301	62,4
Mère seule avec enfant(s)	164	34,4
Père seul avec enfant(s)	17	3,5
Total familles avec enfants	482	

Irlandais/étrangers		
	Nombre	%
Irlandais	4264	66,3
Non irlandais	1967	30,6
Sans réponse	201	3,1
Total	6432	

Religion		
	Nombre	%
Catholique	4256	59,7
Autre	1038	14,6
Athée	1463	20,5
Sans réponse	372	5,2
Total	7129	

Occupations (travailleurs et chômeurs)		
Occupation	nombre	%
Manager / Directeur /cadre supérieur	407	8,1
Employés qualifiés	1572	31,4
Cadres associés et techniciens	1007	20,1
Administratif et secrétariat	620	12,4
Emplois spécialisés	258	5,1
Services loisirs et aide à la personne	150	3,0
Vente et service client	298	5,9
Industriel / opérateur	118	2,4
Emplois élémentaires	276	5,5
Sans réponse	307	6,1
Total	5013	

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE D'AUTEUR DE VANTES
 DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ÉTUDE SOCIO - DÉMOGRAPHIQUE

Ringsend

Age Population		
Age	Nombre	%
0-4	422	5,1
5-9	261	3,2
10-14	276	3,4
15-19	257	3,1
20-24	738	9,0
25-29	1722	21,0
30-34	1307	15,9
35-39	760	9,3
40-44	497	6,1
45-49	397	4,8
50-54	369	4,5
55-59	277	3,4
60-64	270	3,3
65-69	192	2,3
70-74	192	2,3
75-79	131	1,6
80-84	69	0,8
85 et +	65	0,8
Total	8202	

Statut social			%
Célibataire	5599		68,3
Marié	1964		23,9
Séparé	206		2,5
Divorcé	153		1,9
Veuf(ve)	280		3,4
Total	8202		

Composition famille		
0 enfant	837	
1 enfant	571	
2 enfants	348	
3 enfants	109	
4 enfants	29	
5 enfants et +	9	
Total familles	1903	
Total famille avec enfant	1066	

Composition famille			%
Couple avec enfant(s)	623		58,4
Mère seule avec enfant(s)	401		37,6
Père seul avec enfant(s)	42		3,9
Total familles avec enfants	1066		

Irlandais/étrangers			%
Irlandais	6400		79,6
Non irlandais	1468		18,3
Sans réponse	171		2,1
Total	8039		

Religion			%
Catholique	6092		74,3
Autre	709		8,6
Athée	1134		13,8
Sans réponse	267		3,3
Total	8202		

Occupations (travailleurs et chômeurs)			
Occupation	nombre	%	
Manager / Directeur /cadre supérieur	367	6,8	
Employés qualifiés	1457	27,0	
Cadres associés et techniciens	993	18,4	
Administratif et secrétariat	661	12,3	
Emplois spécialisés	356	6,6	
Services loisirs et aide à la personne	236	4,4	
Vente et service client	323	6,0	
Industriel / opérateur	195	3,6	
Emplois élémentaires	399	7,4	
Sans réponse	403	7,5	
Total	5390		

North Wall

Age Population		
Age	Nombre	%
0-4	255	3,8
5-9	163	2,5
10-14	183	2,8
15-19	298	4,5
20-24	934	14,1
25-29	1582	23,8
30-34	1211	18,2
35-39	579	8,7
40-44	335	5,0
45-49	256	3,9
50-54	264	4,0
55-59	199	3,0
60-64	163	2,5
65-69	89	1,3
70-74	58	0,9
75-79	43	0,6
80-84	18	0,3
85 et +	11	0,2
Total	6641	

Statut social			%
Célibataire	4746		71,5
Marié	1500		22,6
Séparé	134		2,0
Divorcé	135		2,0
Veuf(ve)	126		1,9
Total	6641		

Composition famille		
0 enfant	687	
1 enfant	326	
2 enfants	161	
3 enfants	66	
4 enfants	22	
5 enfants et +	17	
Total familles	1279	
Total famille avec enfant	592	

Composition famille			%
Couple avec enfant(s)	313		52,9
Mère seule avec enfant(s)	247		41,7
Père seul avec enfant(s)	32		5,4
Total familles avec enfants	592		

Irlandais/étrangers			%
Irlandais	3680		59,1
Non irlandais	2389		38,4
Sans réponse	159		2,6
Total	6228		

Religion			%
Catholique	4227		63,7
Autre	1046		15,8
Athée	1126		17,0
Sans réponse	242		3,6
Total	6641		

Occupations (travailleurs et chômeurs)			
Occupation	nombre	%	
Manager / Directeur /cadre supérieur	303	6,9	
Employés qualifiés	991	22,4	
Cadres associés et techniciens	745	16,9	
Administratif et secrétariat	482	10,9	
Emplois spécialisés	266	6,0	
Services loisirs et aide à la personne	232	5,3	
Vente et service client	287	6,5	
Industriel / opérateur	137	3,1	
Emplois élémentaires	469	10,6	
Sans réponse	504	11,4	
Total	4416		

East Wall

Age Population		
Age	Nombre	%
0-4	333	6,5
5-9	221	4,3
10-14	220	4,3
15-19	221	4,3
20-24	532	10,3
25-29	719	14,0
30-34	726	14,1
35-39	464	9,0
40-44	283	5,5
45-49	272	5,3
50-54	234	4,5
55-59	226	4,4
60-64	192	3,0
65-69	146	2,8
70-74	126	2,4
75-79	116	2,3
80-84	88	1,7
85 et +	68	1,3
Total	5147	

Statut social			%
Célibataire	3439		66,8
Marié	1254		24,4
Séparé	131		2,5
Divorcé	115		2,2
Veuf(ve)	208		4,0
Total	5147		

Composition famille		
0 enfant	494	
1 enfant	402	
2 enfants	225	
3 enfants	89	
4 enfants	30	
5 enfants et +	10	
Total familles	1250	
Total famille avec enfant	756	

Composition famille			%
Couple avec enfant(s)	407		53,8
Mère seule avec enfant(s)	315		41,7
Père seul avec enfant(s)	34		4,5
Total familles avec enfants	756		

Irlandais/étrangers			%
Irlandais	3934		63,9
Non irlandais	1061		17,2
Sans réponse	1159		18,8
Total	6154		

Religion			%
Catholique	3796		73,8
Autre	479		9,3
Athée	695		13,5
Sans réponse	177		3,4
Total	5147		

Occupations (travailleurs et chômeurs)			
Occupation	nombre	%	
Manager / Directeur /cadre supérieur	178	6,0	
Employés qualifiés	461	15,5	
Cadres associés et techniciens	381	12,8	
Administratif et secrétariat	341	11,5	
Emplois spécialisés	260	8,8	
Services loisirs et aide à la personne	226	7,6	
Vente et service client	210	7,1	
Industriel / opérateur	173	5,8	
Emplois élémentaires	421	14,2	
Sans réponse	319	10,7	
Total	2970		

Dublin City Centre

Age Population		
Age	Nombre	%
0-4	18426	5,3
5-9	13810	4,0
10-14	13548	3,9
15-19	16940	4,9
20-24	34079	9,9
25-29	48048	13,9
30-34	42057	12,2
35-39	28646	8,3
40-44	22319	6,5
45-49	19971	5,8
50-54	18629	5,4
55-59	15891	4,6
60-64	13661	4,0
65-69	10246	3,0
70-74	8995	2,6
75-79	8187	2,4
80-84	6209	1,8
85 et +	5186	1,5
Total	344848	

Statut social			%
Célibataire	218589		63,4
Marié	94616		27,4
Séparé	9336		2,7
Divorcé	7544		2,2
Veuf(ve)	14763		4,3
Total	344848		

Composition famille		
0 enfant	29276	
1 enfant	21691	
2 enfants	14146	
3 enfants	5880	
4 enfants	1740	
5 enfants et +	654	
Total familles	73387	
Total famille avec enfant	44111	

Composition famille			%
Couple avec enfant(s)	27201		61,7
Mère seule avec enfant(s)	14873		33,7
Père seul avec enfant(s)	2037		4,6
Total familles avec enfants	44111		

Irlandais/étrangers			%
Irlandais	250351		75,8
Non irlandais	71533		21,7
Sans réponse	8378		2,5
Total	330262		

Religion			%
Catholique	237522		69,5
Autre	43900		12,8
Athée	46468		13,6
Sans réponse	13958		4,1
Total	341848		

Occupations (travailleurs et chômeurs)			
Occupation	nombre	%	
Manager / Directeur /cadre supérieur	14029	7,8	
Employés qualifiés	42499	23,6	
Cadres associés et techniciens	15863	8,8	
Administratif et secrétariat	20337	11,3	
Emplois spécialisés	14632	8,1	
Services loisirs et aide à la personne	10243	5,7	
Vente et service client	12397	6,9	
Industriel / opérateur	8024	4,5	
Emplois élémentaires	20278	11,3	
Sans réponse	21474	11,9	
Total	179776		

GLOSSAIRE :

CDPI : Community Development Project Initiative

CHDA : Custom House Dock Area

CHDDA : Custom House Docks Development Authority

Community centre: lieu proposant de nombreux services pour la communauté

Creative class: nom donné aux personnes travaillant dans des métiers de l'innovation et de l'art

CSO: Central Statistics Office

DART (Dublin Area Rapid Transit): équivalent du RER

DCC (Dublin City Council) : autorité locale en charge de la planification de la ville de Dublin

DDBF : Dublin Business Forum

DDDA : Dublin Docklands Development Authority

Docklands: quartier de Londres. Aujourd'hui, plus communément, quartier constitué, en partie de docks en lien avec l'activité d'un port

Dublin Corporation : autorité locale précédant le DCC

East Wall : quartier à l'extrême nord des docklands

Gated community: communauté close, enfermées

Geek: nom donné aux personnes passionnées par les technologies

Googleland: nom donné aux docklands par certains habitants en lien avec l'implantation de Google sur le territoire et l'arrivée de milliers de jeunes employés

Googlers: nom donné aux employés des entreprises des hautes technologies

Grand Canal Docks : quartier au sud des docklands

IFSC : International Financial Service Centre

IRB : Irish Republican Brotherhood

Liffey : rivière traversant la ville de Dublin d'Est en Ouest

LUAS : « luas » signifie vitesse en irlandais (équivalent du TRAM)

NAMA : National Asset Management Agency

North Wall : quartier au nord des docklands

NTMA : National Treasury Management Agency

Pearse Street : quartier au sud – ouest des docklands

Pebbledash: Maison traditionnelle irlandaise

Poolbegs: territoire industriel lié au port, à proximité de Ringsend

Ringsend/Irishtown : quartier au sud- Est des docklands

SDZ : Strategic Development Zone

Silicon Docks : nom donné aux docklands en référence à la Silicon Valley de San Francisco. Utilisé par Pamela Newenham dans son livre Silicon Docks.

Techies: nom donné aux employés des entreprises des hautes technologies

UDP : Docklands Urban Development Plan

Yuppyland: nom donné ironiquement aux docklands par certains habitants en lien l'arrivée de milliers de jeunes employés

Yuppyfication: phénomène d'ajeunissement de la population d'un quartier

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES :

- BEDARIDA, Marc, MILATOVIC, Milko. Immeubles de bureaux. Paris : Le Moniteur, 1991, 120p.
- BREEN, Marianne. REES, Nicholas. Learning how to be an active citizen in Dublin's Docklands : the significance of Informal processes. Dublin : The Economic and Social Research Institute, 2009, 99p.
- BUNBURY, Turtle, Dublin docklands - an urban voyage. Dublin : Montague Publications Group, 2008, 251p.
- CHANAN, Gabriel. Active Citizenship and Community involvement: Getting to the Roots. Luxembourg : Office for Official Publications of the European Communities, 1997, 54p.
- CZEPCZYNSKI, Mariusz. Cultural Landscapes of Post-socialist Cities. Farnham: Ashgate Publishing, Ltd, 2008, 209p./p.170
- DUBLIN DOCKLANDS DEVELOPMENT AUTHORITY, Dublin docklands area master plan 2008. Dublin : Docklands Development Authority, 2008, 245p.
- JOANNON, Pierre. Il était une fois Dublin. Paris : Editions Perrin, 2013, 420 p.
- KAUFMAN, Harold F., COLE, Lucy W., DUNHAM, Arthur Louis. Community Development in the USA : annotated bibliographies. Paris : Springer, 1959, 233p.
- KEARNS, Paul. RUIJMY, Motti. Redrawing Dublin. Dublin : Gandon Editions, 2010, 360p.
- KUMAR KATYAL, Neel. Architecture as Crime Control. Yale : The Yale Law Journal Company, 2002, 1137 p./p.1048
- LÉFRANCOIS, Dominique, PORCHET, Françoise. Ville et violence. Paris : Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction-Centre de documentation, 2000, 219 p.
- MACLAREN, Andrew. Dublin : The shaping of a capital. New York : Belhaven Press, 1993, 236p.
- MCCULLOUGH, Niall. Dublin an Urban History: The Plan of the City. Dublin : The Lilliput Press, 2007, 225p.
- MCDONALD, Frank. The construction of Dublin. Cork : Gandon Edition, 2000, 502p.
- MIERSON, Jeremy, ROSS, Philip. The creative office. Londres : Laurence King editions, 2002, 240p.
- MOORE, Niamh. SCOTT, Mark. Renewing urban communities : environment, citizenship and sustainability in Ireland. Dublin : Ashgate, 2005, 268p.
- NEWENHAM, Pamela. Silicon docks : the rise of Dublin as a global tech hub. Dublin : Liberties Press, 2015, 192 p.
- RAPPORT, Nigel. Social and cultural anthropology. London : Routledge, 2000, 480 p.
- STREIBER, Anika. The Google Method. New York : Springer, 2014, 125p.
- VAN MEEL, Juriaan. Workplaces today. Denmark: Centre for facilities management, 2014, 312p.
- WILLIAMS, James. O'CONNOR, Muiris. The employment and socio-demographic profile of the Dublin docklands area. Dublin : Economic and Social Research Institute for the Dublin Docklands Development Authority, 2000, 86p.

THÈSES :

- COYNE, Brendan. Gated communities in Dublin City. Thèse. Architecture. Dublin : University College Dublin, 2001, 87p.
- HUGHES, Kevin Patrick. An evaluation of community involvement in the regeneration of Dublin Dockland's. Thèse. Urbanisme et société. Dublin : University College Dublin, 2002, 104p.
- DUIGNAN, Enda. New Build Gentrification in the Dublin Docklands and its effects on the absolute and perceived employment opportunities of the neighboring deprived communities. Thèse. Urbanisme. Utrecht : Utrecht University, 2011, 107p.

REVUES :

- MOZAS, Javier. Workforce, a better place to work : The liquid nature of workspace. A+T. 2014, automne, n°43, p.4-21
- WACQUANT, Loïc. Repenser le ghetto, Du sens commun au concept sociologique. Idées économiques et sociales. 2012, trimestre1, n°167, p.14-25

ACTES DE COLLOQUES :

- IACASCADE, Jean-Louis. Ségrégation Spatiale : actes de colloques, Rennes, 16-17 mai 1978. Paris : Ministère de l'environnement et cadre de vie, 1979, 174p.
- BELLANGER, François. Work in process : Nouveaux bureaux / nouveaux usages : actes de colloques, Pavillon de l'Arsenal, 2012, Paris : édition du Pavillon de l'Arsenal, 2012, 174p.

DOCUMENTATION EN LIGNE :

Cartes de Dublin

- Historical Maps of Dublin [en ligne]. [Consulté le 24/09/2016]. Disponible sur : https://en.wikipedia.org/wiki/Historical_Maps_of_Dublin
- Map Collections at UCD and on the Web : Historic Maps of Dublin [en ligne]. [Consulté le 24/09/2016]. Disponible sur : <http://libguides.ucd.ie/findingmaps/mapshistDublin>
- Dublin city audit finds 282 vacant sites ahead of land-hoarding levy [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/news/environment/dublin-city-audit-finds-282-vacant-sites-ahead-of-land-hoarding-levy-1.2123606>
- If you're a techie, Dublin is the place to be [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur : <http://www.virtual Expos.ie/ifyoure-a-techie-ireland-is-the-place-to-be/>

Community centre

- Sean O'Casey Community Center [en ligne]. [Consulté le 28/11/2015]. Disponible sur : <http://www.odonnelltuomey.ie/webpage/pub/files/2009AAI24.pdf>
- Interview : O'Donnell and Tuomey, Tania Davidge [en ligne]. [Consulté le 19/09/2015]. Disponible sur : http://www.odonnelltuomey.ie/wp-content/uploads/2015/04/2015.03.05_ArchitectureAU.pdf

Creative class

- Cities and the creative class by Richard Florida [en ligne]. [Consulté le 05/12/2016]. Disponible sur : <https://academics.aju.edu/Default.aspx?id=8150>
- The 'Creative Class' and its Impact on the Gentrification of Artistic 'Neo-Bohemian Neighbourhoods' [en ligne]. [Consulté le 26/03/2016]. Disponible sur : https://ouseburntrust.org.uk/wp-content/uploads/2013/12/From_Buzz_to_Bland.pdf
- Staying Critical with the Creative City [en ligne]. [Consulté le 26/03/2016]. Disponible sur : <http://theprotocity.com/staying-critical-creative-city/>

Etudes démographiques

- Demographic trends in Dublin [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/>
- Central Statistics Office [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur : <http://www.cso.ie/>
- People living in the Dublin Docklands and their Health [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : https://medicine.tcd.ie/public_health_primary_care/assets/pdf/Docklands.pdf
- Dublin City Socio Economic Profile [en ligne]. [Consulté le 27/10/2016]. Disponible sur : https://consultation.dublincity.ie/admin/lecp/supporting_documents/Dublin%20City%20Socio%20Economic%20Profile.pdf

Gated communities

- Edward J. Blakely and Mary Gail Snyder : Divided We Fall: Gated and Walled Communities in the United States [en ligne]. [Consulté le 02/10/2016]. Disponible sur : <http://www.asu.edu/courses/aph294/total-readings/blakely%20-%20dividedwefall.pdf>

Google

- Why Dublin's Tech Scene Is Booming : Following in the footsteps of Google and Facebook, tech start-ups from around the world are now flocking to Dublin. [En ligne]. [Consulté le 28/12/2015]. Disponible sur : <http://www.inc.com/issie-lapowsky/start-up-boom-in-dublin.html>
- Googleland rents on the rise [en ligne]. [Consulté le 06/11/2016]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/life-and-style/homes-and-property/googleland-rents-on-the-rise-1.1835443>
- A home from home in the Google ghetto [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/business/commercial-property/a-home-from-home-in-the-google-ghetto-1.612376>
- Google Campus Dublin [en ligne]. [Consulté le 17/10/2015]. Disponible sur : <http://www.camenzindevolution.com/Office/Google/Google-Campus-Dublin>
- Searching for the real Google [en ligne]. [Consulté le 17/10/2015]. Disponible sur : <http://www.ulsterbusiness.com/articles/2013/09/04/searching-for-the-real-google>
- Welcome to Google Town [en ligne]. [Consulté le 17/07/2016]. Disponible sur : <http://www.independent.ie/lifestyle/welcome-to-google-town-29817164.html>
- Tech Workers Flock to Dublin's Silicon Docks [en ligne]. [Consulté le 24/10/2016]. Disponible sur : <http://www.wsj.com/articles/tech-workers-flock-to-dublins-silicon-docks-1432822827>
- Some Google staff actually live at the office... [en ligne]. [Consulté le 06/11/2016]. Disponible sur :

<http://www.thejournal.ie/living-in-google-offices-1784676-Dec2014/>

Planification

- Draft Dublin Docklands social infrastructure audit 2015 [en ligne]. [Consulté le 01/12/2015]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/>
- National Asset Management Agency [en ligne]. [Consulté le 01/12/2015]. Disponible sur : <https://www.nama.ie/development-funding/>
- Ireland's 'bad bank' NAMA becomes one of world's biggest property lenders [en ligne]. [Consulté le 04/11/2016]. Disponible sur : <https://www.theguardian.com/business/2010/dec/20/ireland-nama-banks-property-loans>
- Una Mullally : Development cutting south docklands off from Dublin [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/opinion/una-mullally-development-cutting-south-docklands-off-from-dublin-1.2274200>
- Why evict the Factory ? Because the arts have no place in Ireland [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/culture/why-evict-the-factory-because-the-arts-have-no-place-in-ireland-1.1759153>
- The Routledge Companion to Urban Regeneration [en ligne]. [Consulté le 17/06/2016]. Disponible sur : http://www.gbv.de/dms/weimar/toc/744170583_toc.pdf
- North Lotts & Grand Canal Dock Planning Scheme, Dublin City Council [en ligne]. [Consulté le 20/09/2015]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/sites/default/files/content/Planning/OtherDevelopmentPlans/LocalAreaPlans/Documents/NLPlanningSchemeInterimPublication.pdf>
- Docklands - Planning Scheme [en ligne]. [Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur : <http://www.dublindocklands.ie/>
- A new dawn for the Dublin Docklands ? [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/news/environment/a-new-dawn-for-the-dublin-docklands-1.2321329>
- The Changing Face of Dublin's Inner City [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : http://trutzhaase.eu/wp/wpcontent/uploads/R_2009_Divided-City.pdf
- Dublin city audit finds 282 vacant sites ahead of land-hoarding levy [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/news/environment/dublin-city-audit-finds-282-vacant-sites-ahead-of-land-hoarding-levy-1.2123606>
- Dublin Docklands Development Authority Community Liaison Committee [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur : <http://www.oireachtas.ie/parliament/media/committees/environmenttransportcultureandthegaeltacht/Dub-Docks-Community-Liaison-Comm-Subm.doc>

Silicon docks

- Urban Regeneration and the economic crisis : past development and future challenges in Dublin, Ireland [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : www.planum.net
- From indigenous industry to foreign finance : the changing face of Dublin Docklands [en ligne]. [Consulté le 10/11/2015]. Disponible sur : <http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents>
- Growing pains of Dublin's Silicon Docks [en ligne]. [Consulté le 10/09/2016]. Disponible sur : <http://www.independent.ie/business/technology/growing-pains-of-dublins-silicon-docks-30275228.html>
- NORRIS, Michelle. How Housing Killed the Celtic Tiger : Anatomy, Consequences and Lessons of Ireland's Housing Boom and Bust [en ligne]. [Consulté le 10/09/2016]. Disponible sur : <https://www.ucd.ie/>
- Irlande : une croissance de 26,3% artificiellement gonflée [en ligne]. [Consulté le 12/11/2016]. Disponible sur : www.la Tribune.fr

Vie en société

- Culture and Space – anthropological approaches by Waltraud Kokot [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : https://www.ethnologie.uni-hamburg.de/pdfs/Ethnoscripts.pdf/es_9_1_artikel1.pdf
- Living in a Village within the City : Social Networks in the Dublin Docklands [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <https://www.ethnologie.uni-hamburg.de/pdfs/Astrid-Wonneberger/wonneberger-networks.pdf>
- The Changing state of gentrification, Jason Hackworth and Neil Smith [en ligne]. [Consulté le 01/12/2016]. Disponible sur : <https://www.pdfs.semanticscholar.org/>
- Globalizing Dublin : Indicators of an urban Society in transition [en ligne]. [Consulté le 05/12/2015]. Disponible sur : <http://www.revije.ff.uni-lj.si>
- The End of "Community"? : Concepts of locality and Community before and after the Spatial Turn in Anthropology: A case of the Dublin Docklands [en ligne]. [Consulté le 09/10/2016]. Disponible sur : http://www.localities.kr/sub_pg/img/5.pdf
- A Street Engagement with Docklands Users [en ligne]. [Consulté le 29/10/2016]. Disponible sur :

COLETTION DOCUMENTS SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR D'ARCHITECTURE DE NANTES

p.1 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.

MÉTHODE

p.12 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.

I - UN QUARTIER À PLUSIEURS VITESSES

- p.14 Photo of the day: the ferry and the power station [en ligne]. [Consulté le 12/10/2016]. Disponible sur: <http://www.thomasfitzgerald.photography/photoblog/2014/6/photo-of-the-day-the-ferry-and-the-powerstation>
- p.18/19/21 Map Collections at UCD and on the Web : Historic Maps of Dublin [en ligne]. [Consulté le 24/09/2016]. Disponible sur : <http://libguides.ucd.ie/findingmaps/mapshistDublin>
- p.24 (haut) Historical Maps of Dublin [en ligne]. [Consulté le 24/09/2016]. Disponible sur : https://en.wikipedia.org/wiki/Historical_Maps_of_Dublin
- (bas) Map Collections at UCD and on the Web : Historic Maps of Dublin [en ligne]. [Consulté le 24/09/2016]. Disponible sur : <http://libguides.ucd.ie/findingmaps/mapshistDublin>
- p.25 (haut) Customs House Dublin 1792 [en ligne]. [Consulté le 28/12/2016]. Disponible sur : https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Customs_House_Dublin_1792.jpg
- (bas) COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p.28 The Port of Dublin [en ligne]. [Consulté le 11/12/2016]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/library-galleries1/201>
- p.29 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p.30 (haut) The Port of Dublin [en ligne]. [Consulté le 11/12/2016]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/library-galleries1/201>
- (milieu/bas) BUNBURY, Turtle, Dublin docklands - an urban voyage. Dublin : Montague Publications Group, 2008, 251p.
- p.31 (haut) The Port of Dublin [en ligne]. [Consulté le 11/12/2016]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/library-galleries1/201>
- (bas) Dockers of East Wall [en ligne]. [Consulté le 11/12/2016]. Disponible sur : <http://www.briangreen.com/blog/2006/dockers-of-east-wall/>
- p.32 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p.36 Derelict Dublin, 1913 [en ligne]. [Consulté le 11/12/2016]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/library-galleries1/176>
- p.38 (haut) Ships Archives [en ligne]. [Consulté le 24/11/2016]. Disponible sur : <http://www.irishships.com/images/Photo%20Album/Ships%20Archive/Bulkers%20in%20Dublin%20port/>
- (bas) Atlantic Arc Cities [en ligne]. [Consulté le 18/12/2016]. Disponible sur: <http://atlanticcities.eu/archives/13743?lang=en>
- p.39 Docklands - Planning Scheme [en ligne]. [Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur : <http://www.dublindocklands.ie/>
- p.43 Dublin maps [en ligne]. [Consulté le 24/09/2015]. Disponible sur : <http://www.maps.osi.ie/>
- p.48 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p. 49 (haut) The Custom House [en ligne]. [Consulté le 12/09/2016]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/image/libraries/wea06-custom-house>
- (milieu/bas) COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p.52 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p.53 Grand Canal Harbour [en ligne]. [Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur : <http://www.johnmclaughlin.ie/project/grand-canal-square-dublin-docklands/>
- p.54 Docklands - Planning Scheme [en ligne]. [Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur : <http://www.dublindocklands.ie/>
- p.58/60 North Lotts & Grand Canal Dock Planning Scheme, Dublin City Council [en ligne]. [Consulté le 20/09/2015]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/sites/default/files/content/Planning/OtherDevelopmentPlans/LocalAreaPlans/Documents/NLPlanningSchemeInterimPublication.pdf>
- p.61 Draft Dublin Docklands social infrastructure audit 2015 [en ligne]. [Consulté le 01/12/2015]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/>
- p.67/71 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p.76 (haut/bas) COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- (milieu) Sean O'Casey Bridge [en ligne]. [Consulté le 20/12/2016]. Disponible sur : <http://mapio.net/o/1911132/>
- p.77 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.

- p.78/79 Docklands - Planning Scheme [en ligne]. [Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur : <http://www.dublindocklands.ie/>
- p.84 (haut/bas) COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- (milieu) Citizens of Dublin welcome Isis threat to blow up the spire [en ligne]. [Consulté le 20/12/2016]. Disponible sur : <http://oxygen.ie/citizens-dublin-welcome-isis-threat-to-blow-up-spire/>
- p. 85 Docklands - Planning Scheme [en ligne]. [Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur : <http://www.dublindocklands.ie/>
- p.89 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p.90 (haut) Barely Scraping the sky [en ligne]. [Consulté le 26/11/2016]. Disponible sur : <http://www.irishtimes.com/business/commercial-property/barely-scraping-the-sky-why-dublin-s-tallest-buildings-are-too-short-1.2625282>
- (milieu) The Blueprint [en ligne]. [Consulté le 26/11/2016]. Disponible sur : <https://www.shaneraymond.wordpress.com/2013/03/21/the-blueprint/>
- (bas) COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.

II - DES COMMUNAUTÉS EN MUTATION

- p.92/98 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p. 102 Central Statistics Office [en ligne]. [Consulté le 01/10/2016]. Disponible sur : <http://www.cso.ie/>
- p.103 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p.106 North Lotts & Grand Canal Dock Planning Scheme, Dublin City Council [en ligne]. [Consulté le 20/09/2015]. Disponible sur : <http://www.dublincity.ie/sites/default/files/content/Planning/OtherDevelopmentPlans/LocalAreaPlans/Documents/NLPlanningSchemeInterimPublication.pdf>
- p.107/108/110 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p. 111 Sean O'Casey Community Centre [en ligne]. [Consulté le 20/12/2016]. Disponible sur : <http://www.seano-caseycommunitycentre.ie>
- p.115 HUGHES, Kevin Patrick. An evaluation of community involvement in the regeneration of Dublin Docklands. Thèse. Urbanisme et société. Dublin : University College Dublin, 2002, 104p.
- p. 119 Docklands Volunteer Day [en ligne]. [Consulté le 28/12/2016]. Disponible sur : <http://www.docklandsbusinessforum.ie/docklands-volunteer-day/>
- p.124 126/130/133/134 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p.135 11, Gordon Street, Ringsend, Dublin 4 [en ligne]. [Consulté le 28/09/2016]. Disponible sur : <http://www.sherryfitz.ie/residential/for-sale/56342>
- p.138 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p.140 (haut) Historic Dublin Pictures [en ligne]. [Consulté le 10/12/2016]. Disponible sur : <http://boards.ie/b/thread/2055264714/48>
- (milieu) Taken Down in Evidence: Ireland from the back seat of a patrol car [en ligne]. [Consulté le 10/12/2016]. Disponible sur : <http://source.ie/issues/issues0120/issue06/is06revtakdow.html>
- (bas) COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p.142/146/147/148 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p.149 Pebble Dash [en ligne]. [Consulté le 28/09/2016]. Disponible sur : <http://www.sherryfitz.ie/residential/for-sale/>
- p.150 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p.151 Docklands - Planning Scheme [en ligne]. [Consulté le 11/10/2015]. Disponible sur : <http://www.dublindocklands.ie/>
- p.154/155/156/157 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 271p.

III - VERS UN « GOOGLE GHETTO » ?

- p.168 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p.172 Growing pains of Dublin's Silicon Docks [en ligne]. [Consulté le 10/09/2016]. Disponible sur : <http://www.independent.ie/business/technology/growing-pains-of-dublins-silicon-docks-30275228.html>
- p.175/178 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.

- p.180/181/182 The Changing Face of Dublin's Inner City [en ligne]. [Consulté le 08/10/2016]. Disponible sur : http://trutzhaase.eu/wp/wpcontent/uploads/R_2009_Divided-City.pdf
- p.184/185 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- p.189 Are we nearly there yet ? finding the new floor for property prices [en ligne]. [Consulté le 16/12/2016]. Disponible sur : <https://www.ronanlyons.com/2011/07/05/are-we-nearly-there-yet-finding-the-new-floor-for-property-prices/>
- p.190 65, Saunders House, Spencer Dock[en ligne]. [Consulté le 28/09/2016]. Disponible sur : <http://www.daft.ie/dublin/apartments-for-sale/dublin-1/65-saunders-house-spencer-dock-dublin-1-dublin-1258009/>
- p.191 Repetitive Crisis - Housing in Dublin [en ligne]. [Consulté le 13/02/2016]. Disponible sur : <http://www.architectureireland.ie/housing-in-dublin>
- p.202/205/206
- p.213 The Changing state of gentrification, Jason Hackworth and Neil Smith [en ligne]. [Consulté le 01/12/2016]. Disponible sur : <https://www.pdf.semanticscholar.org/>
- p.229 (haut) COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.
- (Bas) Work and Play at Google Dublin [en ligne]. [Consulté le 01/02/2016]. Disponible sur : <https://www.azuremagazine.com/article/work-and-play-at-google-dublin/>
- p.239 Work and Play at Google Dublin [en ligne]. [Consulté le 01/02/2016]. Disponible sur : <https://www.azuremagazine.com/article/work-and-play-at-google-dublin/>
- p.243 Inside the Epic Google Dublin Campus [en ligne]. [Consulté le 01/09/2016]. Disponible sur : <https://www.officesapshots.com/2013/06/10/google-dublin-office-design-headquarters/>
- p.244 (haut) Google Dublin (Eu HQ) [en ligne]. [Consulté le 01/09/2016]. Disponible sur : <https://www.wovox.com/widget/ELpT4gPQ5yIMDcU0mcVQ#&panel1-32>
- (bas) Inside the Epic Google Dublin Campus [en ligne]. [Consulté le 01/09/2016]. Disponible sur : <https://www.officesapshots.com/2013/06/10/google-dublin-office-design-headquarters/>
- p.245 Searching for the real Google [en ligne]. [Consulté le 17/10/2015]. Disponible sur : <http://www.ulsterbusiness.com/articles/2013/09/04/searching-for-the-real-google>
- p.249 COURTIN, Yannick. Vers un Google ghetto ? Les effets de la régénération des docklands sur les communautés. Nantes. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 270p.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Dublin est une ville marquée par plusieurs années de crise économique et par un déclin de son activité portuaire depuis les années 1960. Les docklands, tout comme le quartier de Temple Bar ou de O'Connell Street, ont fait l'objet de différents programmes de régénération urbaine afin de redynamiser leurs activités et apaiser les tensions vives entre certaines communautés.

Toutefois, alors que, sur le plan économique et financier, l'opération des docklands est un succès, on peut noter un net bouleversement dans le rapport entre les habitants et la notion même de communauté. En effet, avec l'implantation de firmes internationales et l'arrivée de milliers de jeunes employés venant du monde entier, les communautés des docklands, bien que devenues plus stables que dans les années 1980, ont tendance à faire apparaître de nouvelles tensions et un phénomène de ségrégation est en cours. De plus, un phénomène de «yuppification» est à l'œuvre et voit s'imposer une nouvelle population jeune, issue de l'industrie des nouvelles technologies, au cœur du quartier de Grand Canal Docks. Ainsi, à travers les premières observations, on se pose la question de savoir si les grandes entreprises implantées n'ont pas favorisé la création d'un véritable «Google Ghetto», un ghetto pour les populations aisées.

Cette recherche aborde ainsi des phénomènes sociaux, urbains, économiques et culturels en cours dans une partie de la société de Dublin et étudie également les nouvelles méthodes de travail et de vie des populations issue des technologies, les «techies».

