**GRAND PRIX DE L’URBANISME STRATÉGIQUE**

**Introduction**

En mai 2012, le gouvernement irlandais a décidé de liquider l’autorité pour le développement des Docklands de Dublin (DDDA), mais en s’engageant également à assurer la réhabilitation du quartier des docks. Le conseil municipal de Dublin a plaidé de façon éloquente en faveur de la désignation du quartier des Docks en tant que Zone de Développement Stratégique (ZDS), et le Gouvernement a dès lors désigné quelques 66 hectares des North Lotts et des Quais du Grand Canal comme ZDS, et le conseil municipal comme en étant l’agence de développement (décembre 2012). Tout était réuni pour une période d’aménagement extrêmement dense.

Le processus d’aménagement a été particulièrement difficile en raison de la décroissance économique, de la turbulence du marché immobilier, de l’inactivité générale du secteur de la construction ainsi que de la confiance amoindrie des investisseurs. Malgré cela, le conseil municipal a relancé la réhabilitation des Docklands et le Plan d’urbanisme a été adopté en un temps record de seulement 18 mois, entre la désignation initiale du Gouvernement et l’autorisation finale donné par An Bord Pleanála en mai 2014.

**Les Docklands : un projet remarquable**

*Un quartier dynamique*L’objectif principal de la ZDS est de réhabiliter socialement et économiquement les Docklands. La partie intégrante de ce projet est le développement des 22 hectares de terres sous-utilisées ou inoccupées qui pourront être utilisées en ayant un équilibre de développement pour moitié résidentielles et pour moitié commerciales, afin d’assurer l’émergence d’un quartier urbain séduisant à destination des entreprises, d’un secteur technologique émergeant, de nouvelles communautés, d’industries créatives et de communautés résidentielles.

*Stratégies innovatrices*  
Le Plan, par l’accent mis sur un usage réfléchi des terres et une stratégie axée sur le front de mer, a pour but de créer un quartier dynamique sur les docks. La stratégie économique favorise l’émergence de pôles géographiques et alimente un écosystème d’entités commerciales de tailles différentes, ce qui reflète la tendance croissante pour les synergies, les dérivées et les échanges de talents entre les entreprises de tailles différentes et à travers différents secteurs. La stratégie culturelle identifie la culture comme étant le mécanisme clé de la réhabilitation sociale et promeut une approche coordonnée à la responsabilité sociétale des entreprises (RSE). La stratégie de point de vente au détail représente une approche de niche au regard de la hiérarchie des points de vente au détail dans la ville ainsi que la région, et la proximité des centres de vente au détail aunord et au sud.

*L’inspiration menant à une cohérence interne*  
Le Plan est suffisamment fort pour fournir une sécurité aux investisseurs et à la population, mais suffisamment flexible pour amener une organisation urbaine qui restera relativement évolutive. Une petite délégation est allée visiter HafenCity, un modèle allemand de réhabilitation de Docklands. Finalement un Plan a vu le jour et avait une cohérence interne simple fondée sur les principes suivants :

* La structure urbaine suivrait une configuration orthogonale, étant l’évolution du quartier Georgien et des Lotts. Les secteurs East West Streets-Campshires ferait le lien structurel avec la ville, tandis que les rues nord et sud conduiraient aux étendues d’eau, ce qui amplifierait l’identité maritime.
* Le motif orthogonal/en forme de grille établit des îlots urbains (d’une surface de 150mx150m) qui pourraient aisément être divisés en 4 îlots, typiquement doté d’un espace communautaire au centre desservi par une série de rues intérieures.
* Les 66 Hectares ne devraient pas être homogènes en termes de forme, de densité ou de fonction urbaine, mais il devrait y avoir des pôles d’activités entourés d’espaces résidentiels plus calmes, reflétant les villages urbains de Dublin ou les pôles émergeants de NCI ou du Grand Canal. Les 5 pôles d’activités seraient Spencer, Point, Grand Canal, Britain Quay et Boland Mills.
* Une différentiation de caractère en termes de hauteur se fera, avec un grand point de repère dans chaque pôle, comme des immeubles commerciaux pouvant allés jusqu’à 22 étages (88 m environ). Dans les autres lieux, le Plan de hauteur, qui a été testé par analyse de l’ombre de l’îlot , est simplifié en 3 catégories :
* Couche extérieure des îlots urbains – 6 commerciaux/7 résidentiels
* rues intérieures des îlots urbains – 5 commerciaux/6 résidentiels
* quais  « City Quays » – 8 commerciaux/10 résidentiels
* Densité urbaine : Nos expériences ailleurs et dans le quartier des docks nous ont indiquées que l’équilibre moitié résidentiel - moitié commercial créera une densité urbaine dynamique et durable dans chacun des 5 pôles d’activités. Ce Plan laisse de la place pour des lieux commerciaux pouvant aller jusqu’à 70% aux cœurs des pôles, contrebalancés par 70% de lieux résidentiels dans les zones interstitielles.
* Les lieux ouverts et publics sont fixés par le Plan, afin de réduire le retard récurrent sur les prochaines phases, qui a eu lieu lors des aménagements antérieurs des Docklands.
* Les Structures Protégées et les immeubles patrimoniaux, par exemple Boland Mills font partie de l’identité des Docklands et seront intégrés au développement des sites. Les immeubles patrimoniaux fournissent également un point de départ ainsi qu’un hébergement rapide pour certains secteurs de niche.
* Les 22 Hectares pourraient fournir jusqu’à 2600 logements résidentiels et de 305000 m2 à 366000 m2 de locaux commerciaux sur les prochaines années, ce qui équivaut au montant généré par la première et la deuxième phase de la réhabilitation des Docklands.

*Accord de déploiement urbain (CBRA)*Dès le départ, la mise en œuvre était un point considérable du Plan. Contrairement aux autres ZDS, qui impliquent seulement quelques parties prenantes, ce ZDS concerne une douzaine de parties prenantes et de propriétaires, même si l’agence nationale de la gestion des actifs (NAMA) s’était également montrée intéressée par quelques sites.

Pour pouvoir établir une collaboration, le Plan fournit un Accord de déploiement urbain où un grand nombre de propriétaires conjointement avec l’agence de développement pourront se mettre d’accord sur la manière d’atteindre les objectifs du Plan d’un îlot urbain. La distribution d’espaces commerciaux/résidentiels, le design et de la configuration des rues intérieures, des allées et des espaces publics, la disposition et répartition des infrastructures ainsi que la répartition des logements sociaux doivent être inclus dans l’accord de déploiement, afin d’être soumis en tant que candidature individuelle. Ce mécanisme garantit l’installation des espaces publics clés et des infrastructures îlot par îlot.

L’implantation d’infrastructures est indispensable au succès de la ZDS. Tout au long du processus engagé par le Département de Planification avec le Bureau des travaux publics Irish Water et l’autorité des transports il a été question de s’assurer qu’il n’y aurait pas de contraintes imprévues dans la création d’infrastructures lors de la mise en œuvre du Plan. Un planning d’infrastructure a également été échafaudé dans le Plan, qui identifie les composants importants de l’infrastructure à l’échelle régionale, de la ville et des îlots urbains.

*Ancrés dans la réalité*

Un élément notable du Plan est le réalisme de sa vision et de son ambition, ce qui est démontré par le fait que la construction de l’un des îlots urbains a déjà commencée, que les travaux de deux autres îlots commenceront prochainement, que la création d’un nouveau jardin public est prévue en 2016 et que la conception détaillée de la rue piétonne Forbes et du Cycling Bridge (piste cyclable) au-dessus de la rivière Liffey a déjà commencée. Pendant ce temps, de nombreuses demandes d’aménagement ont été proposées pour développer le secteur de North Lotts.

**La contribution de l’urbanisme**

Le service d’urbanisme était le département principal ou responsable du Plan de ZDS. En raison de l’urgence de la tâche et le besoin rapide d’apporter une réponse aux questions fondamentales, une équipe pluridisciplinaire a été mise en place au début du projet et deux jours entiers d’ateliers pluridisciplinaires ont été organisés (Octobre 2012).

Les ateliers ont permis d’identifier un certain nombre de thèmes transversaux de niveau élevé. Afin d’inclure ces thèmes dans le planning du Plan, un groupe principal de travail comprenant des urbanistes a été mis en place pour rechercher et élaborer chacun des chapitres clé, Il s’agissait notamment d’aborder les stratégies innovantes telles que les stratégies économique, culturelle et de vente, une stratégie efficace sur le front de mer pour animer l’espace public, ou une stratégie d’utilisation des sols afin de façonner une ville dynamique qui sera capable de refléter les principes directeurs d’un habitat vivant.

En plus de formuler ces thèmes et stratégies, les urbanistes, en étroite collaboration avec les architectes de la ville, ont analysé et synthétisé la structure, la densité, l’espace public, la hauteur et les éléments urbains d’occupation du sol du Plan.

Il y a eu un intérêt similaire pour la mise en œuvre et la distribution des infrastructures avec une attention particulière aux mécanismes d’innovation pour sécuriser la distribution de « bons aménagements » publics comme des espaces publics, des infrastructures communautaires, tout comme une coordination efficace entre la multitude de propriétaires terriens. À cet égard, l’équipe principale de travail d’urbanistes a élaboré les concepts d’éléments « fixes » et « flexibles » tout comme « l’accord de déploiement urbain » et un planning d’infrastructures. Ces innovations respectent la rigueur imposée par le processus d’audience initiale qui s’est démontré très efficace pour fournir un mélange approprié d’infrastructures, d’espaces publics, et de nouvelles rues, selon les demandes d’aménagements soumises jusqu’à présent.

**Les bénéfices du projet**

La préparation du Plan en un temps record et une agence de développement dédiée sont la preuve du fort engagement des planificateurs du conseil municipal pour soutenir et diriger la mise en œuvre de la ZDS. Cela a inspiré une confiance renouvelée dans le marché immobilier, illustrée par la demande de 9 très importants permis d’aménagement à ce jour, qui permettront d’avoir dans l’ensemble environ 150000 m2 de locaux commerciaux, 6 espaces publics et environ 600 immeubles résidentiels. La dépense moyenne engendrée par la mise en place de chaque bloc approche les 250 millions d’euros, équivalent à 1,5 milliards d’euros d’investissement en capital, ce qui représente un impact positif significatif pour l’économie de Dublin, tout comme pour la ville et la région. Tout ceci réaffirme la nature exceptionnelle de ce projet, avec son impact immédiat, comme le prouve la construction de l’ilot urbain n◦17 (Boland’s Mills) qui a déjà débuté.

Dans ce contexte, d’autres propositions intéressantes de projets ont fait l’objet de discussions intensives de pré-aménagement et en sont maintenant à un stade avancé de leur évolution. De nombreux autres grands projets d’urbanisme en lien avec la ZDS sont imminents, ce qui entrainera des investissements en capitaux du même type. La ZDS pourrait générer un capital de rendement de 20 millions d’euros pendant sa durée de vie, qui seraient réinvestis dans la région pour financer les infrastructures telles que les ponts, les transports publics, les parcs et l’amélioration de l’aménagement de l’espace public.

Un autre bénéfice clé du projet est qu’il oblige les promoteurs à concevoir des projets durables. La valeur du projet tient dans la manière de le mettre en œuvre. En effet, tous les projets acceptés à ce jour proposent des constructions au bilan énergétique proche de zéro.

**Participation citoyenne**

Politiquement, la ZDS des Dockland a suscité des litiges avec la communauté locale concernant le « bénéfice pour la communauté », alors que les structures représentatives de la DDDA ont ajouté une complexité supplémentaire en plus du rôle des membres élus et de la Commission régionale du conseil municipal. Ces facteurs nécessitaient un degré important de consultation durant le processus, qui a été renforcé par la préparation au tout début d’une stratégie globale de consultation, et de l’accord pour la conférence de réhabilitation du quartier des docks. La stratégie de consultation a abouti à un résultat favorable en termes de développement d’un bon rapport avec les représentants de la communauté, ce qui sera essentiel pour la mise en œuvre actuelle du plan d’urbanisme.

En raison des courts délais, les urbanistes ont initié un programme de consultation préalable à la désignation de la ZDS (Octobre – Décembre 2012). Celui-ci comprend une semaine d’informations en face-à-face dans les bureaux des Docklands. En plus des nombreuses entrevues avec le comité des Docklands, le conseil des Docklands et le conseil de liaison communautaire, 5 ateliers ont été organisés et suivis par un grand nombre d’entreprises locales, de résidents, d’universitaires, de représentants des communautés, et d’autres membres élus. Ces ateliers se sont avérés très productifs et ont abordé des sujets tels que les infrastructures, le design urbain, le renouveau économique ou encore la réhabilitation sociale.

On a fait appel à des mécanismes innovants afin de séduire le maximum de personnes. Des conversations de rue (537) ont été menées par « The Studio » dans 8 lieux différents autours de la ZDS. C’était une manière informelle et souple de favoriser la participation, selon les informations recueillis pour ce projet.

La conférence de réhabilitation des Docklands de Dublin a également eu lieu durant la présentation publique de l’ébauche du projet. Plus de 100 parties prenantes se sont rassemblées pour échanger leurs points de vue sur le futur des Docklands de Dublin. Des discussions animées, entrecoupées de forts échanges de points de vue ont eu lieu pendant ces deux jours de débats. Des sujets allant de l’économie, l’éducation, le logement, l’art, la culture et les loisirs, l’environnement maritime, la santé jusqu’au développement durable des conditions de vie ont été abordés par les représentants.

Le conseil a dès lors invité toutes les personnes ayant soumis une demande lors de la présentation du projet à rencontrer les membres principaux de l’équipe de projet afin de discuter de ces propositions.

Le Plan a fait l’objet de plus de 40 appels, qui ont été considérés lors d’une audience de plus de 7 jours entre Février et Mars 2014. Le plan final représente un solide cadre d’aménagement, qui est le reflet de l’engagement citoyen et qui est en accord avec la rigueur du processus d’appel.

**Équipe de l’urbanisme**

L’équipe principale d’urbanisme qui a préparé l’aménagement de la ZDS était menée par John O’Hara, et composée de membres du personnel dynamiques du conseil municipal de Dublin, dont 3 avaient moins de 37 ans à l’époque. (Marqués par un astérisque\*)

John O’Hara Responsable de l’urbanisme (Adjoint à l’urbanisme à l’époque)

Vivienne Byrne, (Cadre supérieur à l’urbanisme)

Michael Rossiter\* (Responsable urbanisme)

Shane Dineen\* (Assistant urbaniste)

Kehinde Olwatosin\* (Assistant urbaniste)

L’équipe de mise en œuvre était constituée de Deirdre Scully (Urbaniste principal) et Jason Frehill\* (Responsable urbanisme), mais aussi de Seamus Storan (Ingénieur Cadre supérieur) et Jeremy Wales (Architecte Cadre supérieur).