



# Plan directeur de la péninsule de Greenwich

Londres



**Lieu**  
Londres, Angleterre

**Date**  
1997— 2000

**Maître d'ouvrage**  
English Partnerships

**Superficie**  
120 hectares

**Coût des travaux**  
197,5 millions de livres sterling

**Montant du contrat**  
147,5 millions de livres sterling

**Architecte**  
Richard Rogers Partnership

**Ingénierie structure**  
WS Atkins

**Ingénierie services techniques**  
WS Atkins

**Economiste**  
Gardiner & Theobald

**Consultant immobilier**  
Jones Lang La Salle

**Ingénierie transport**  
JMP/WS Atkins

**Architecte-paysagiste**  
Desvigne & Dalnoky/  
WS Atkins/Bernard Ede/Nicholas Pearson Associates

#### Prix remportés

2002  
Civic Trust Award pour le projet paysager

## Le défi de la péninsule de Greenwich était de transformer un site abandonné, contaminé mais géographiquement spectaculaire en un nouveau quartier vibrant et polyvalent de Londres

La péninsule de Greenwich est une zone géographiquement isolée qui s'étend sur 120 hectares. Jadis occupée par une énorme usine à gaz sur un terrain abandonné et fortement contaminé, elle a cependant été sélectionnée en 1996 pour accueillir la Millennium Experience, la manifestation clé des fêtes du nouveau millénaire en Grande-Bretagne. La même année, le terrain fut acquis par English Partnerships et RRP fut nommé à la tête d'une équipe multidisciplinaire chargée de développer un plan directeur pour l'ensemble de la péninsule et de faire de l'exposition temporaire prévue pour l'an 2000 le point de départ d'un processus de régénération continu.

L'objectif était de développer un nouveau quartier à vocation polyvalente composé d'espaces résidentiels et commerciaux, en tirant parti de la nouvelle liaison rapide jusqu'à Canary Wharf, la City et le West End offerte par l'ouverture à North Greenwich d'une station de métro en prolongement de la ligne Jubilee.

Le plan d'aménagement concentrait des usages de bureaux et des commerces dans une nouvelle zone d'affaires centrale proche de la station de métro et d'une plate-forme de correspondance, et prévoyait de regrouper les activités commerciales et industrielles de plus grande envergure à la périphérie Sud du site, pour former une zone tampon avec le grand axe A102M menant au Blackwall Tunnel.

La viabilité était essentielle au plan directeur et le projet s'articule autour d'un espace public continu de deux kilomètres de long et d'un système de parcs. Cette armature publique représente grossièrement un sixième de la totalité du site et s'étend du Nord au Sud sur toute la longueur du développement. Elle supporte les principales voies piétonnes et cyclables et offre des vues spectaculaires sur la Tamise, Canary Wharf et la Thames Barrier. Les zones résidentielles, avec des magasins, des écoles et des aménagements collectifs, sont situées autour de ces espaces publics. L'objectif était d'obtenir une densité de développement capable de soutenir un réseau robuste de transports en commun, ainsi qu'une approche respectueuse de l'environnement. Au Sud, un parc plus petit s'ouvre sur la rivière et accueille des installations sportives et un parc écologique agrémenté de deux lacs. La faune bénéficie maintenant d'un environnement planté d'un millions d'arbres.

L'aménagement général du site a été appréhendé dans le contexte des conditions climatiques, avec des bâtiments plus élevés en bordure Nord-est qui diminuent progressivement en hauteur vers le parc et les zones résidentielles à l'Ouest. Ceci empêche le coeur du site d'être balayé par des vents dominants, ce qui était une considération importante. Le public a un accès permanent aux rives avec plus de deux kilomètres de voies piétonnes.