

Les grandes villes du monde

Londres

Par Annie-Claude Labrecque – Février 2013

1. Introduction

Depuis les dernières années, différentes firmes privées ou organismes internationaux ont mis en place des palmarès afin de classer les villes du monde (consulter la capsule introductive pour plus de détails sur les palmarès et la méthodologie menant aux choix des villes retenues). L'objectif poursuivi dans cette série de capsules est d'explorer les réalités historiques, géographiques, économiques, sociales et urbaines de différentes grandes villes du monde qui se retrouvent dans les grands palmarès de ville. La notion de ville mondiale sous-entend à la fois une grande relation avec les autres villes du globe, avec un rôle de point de relai dans l'économie mondiale, mais aussi une importance sur différents plans soit économique, culturel ou politique ([Braudel 1979](#); [Friedmann 1986](#); [Dollfus 1996](#); [Sassen 2001](#)).

C'est dans cette perspective que Londres a été sélectionnée pour faire partie des capsules, étant donné sa position au sommet de certains des six palmarès retenus dans ce projet et son importance économique internationale. Londres se démarque d'autres villes mondiales par sa puissance économique et financière, et par son influence sur les flux et les échanges internationaux.

Le but de cette capsule est donc de donner un portrait global de la ville de Londres en se servant des palmarès et en amenant des éléments de nature plus factuelle, en faisant un survol de son histoire, de sa géographie, de son économie et de sa démographie, pour ensuite faire ressortir les enjeux urbains caractéristiques de la ville et faire état de la recherche récente sur la ville et l'agglomération de Londres. Ce travail n'est pas exhaustif; il veut plutôt être un outil qui réuni des informations de base sur la ville, afin de proposer des textes pouvant démarrer une démarche de recherche plus approfondie. La recherche documentaire qui a permis l'élaboration de cette capsule est basée sur des monographies et des articles scientifiques récents recensés dans les principales bases de données, ainsi que sur la recherche internet.

2. Londres dans les palmarès

Bien que Londres soit une métropole hautement mondialisée, elle a perdu beaucoup d'influence au niveau démographique depuis les 60 dernières années. En 1950, avec ses 8,36 millions d'habitants, l'agglomération londonienne était la troisième plus peuplée au monde. Après deux décennies de décroissance démographique, Londres a renoué avec un solde migratoire positif au cours des années 2000, si bien qu'en 2010, la population de l'agglomération londonienne a dépassé le seuil de 1950 avec une population de 8.92 millions d'individus. Malgré cette croissance démographique, Londres se retrouve, en 2011, au dernier rang du palmarès des plus grandes agglomérations du monde du [Department of Economic and Social Affairs](#) de l'ONU.

Avec sa population de 9,01 millions d'habitants, Londres se classe tout juste derrière les villes de Lima, Chicago et Séoul.

Selon le [classement du GaWC](#) de 2010 du département de géographie de la Loughborough University, Londres se partage, avec New York, le titre de ville alpha ++, signe incontournable de son intégration complète aux réseaux et aux flux mondiaux. À elles seules, Londres et New York (le NYLon), villes jumelles hautement mondialisées, constituent leurs propres normes d'intégration internationale grâce à leurs caractéristiques intrinsèques. Le NYLon suppose donc un ensemble de réseaux, de flux et de structures qui se déploient, mais également qui convergent vers ces villes.

Le palmarès du [MasterCard Worldwid Centers of Commerce](#) suit la même logique que celui du GaWC et place Londres à son sommet en 2008. Londres se démarque particulièrement de ses consœurs, dont la ville de New York, grâce à ses flux financiers, son cadre légal et politique, son centre des affaires et ses structures de diffusion et de création de connaissances et de savoirs. Elle performe cependant moins bien que plusieurs autres villes pour les indicateurs liés à la qualité de vie et à la stabilité économique.

Dans son ouvrage sur les villes mondiales (1991, réédité en 2001), Saskia Sassen mentionne d'emblée que Londres est l'une des villes les plus mondialisées de la planète avec New York et Tokyo. Londres domine l'ensemble du réseau des 20 à 25 villes mondiales reconnues par Sassen pour leur influence en tant que poste de commandement de l'économie mondiale autant à un niveau régional qu'international. Toujours selon Sassen, Londres est tellement intégrée aux réseaux et flux mondiaux qu'elle semble en apesanteur, complètement déracinée des réalités et enjeux urbains des autres villes et régions du Royaume-Uni. Il en ressort une inégalité singulière entre Londres et les autres villes du pays.

Dans les palmarès de 2008, [2010](#) et [2012](#) d'AT Kearney et du *Foreign Policy Magazine*, Londres se classe toujours en deuxième place derrière New York, grande gagnante des villes mondialisées. L'analyse des indicateurs démontre l'existence d'une très grande connectivité entre New York et Londres. Quoi qu'il en soit, la capitale londonienne est surpassée par la Grosse Pomme pour ce qui est des indicateurs liés à l'engagement politique, à l'activité économique et aux flux et au partage d'informations. Si l'on regarde de plus près l'indicateur activité économique, Londres arrive au cinquième rang derrière New York, Tokyo, Paris et Hong Kong. Londres fait cependant meilleure impression au niveau de l'expérience culturelle, arrivant bonne première au classement.

Selon la Mori Memorial Foundation et son *Global Power City Index* de [2011](#), Londres est la deuxième ville mondiale, encore une fois tout juste derrière New York. Sur les 35 villes recensées dans ce palmarès, Londres arrive au 1^{er} rang pour ce qui est des interactions culturelles, au 2^e rang lorsque l'on parle d'accessibilité aux réseaux de transport et de mobilité, au 4^e rang pour les indicateurs liés à l'économie et à la recherche et au développement. Elle fait

cependant moins bonne figure en ce qui a trait à l'environnement (12^e sur 35) et la qualité de vie (15^e sur 35).

3. Portrait de Londres

Histoire

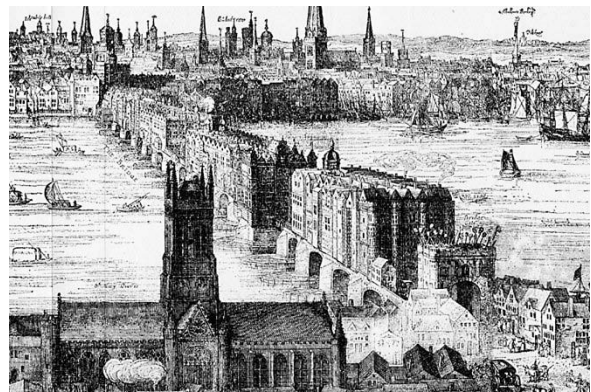
Londres (*Londonium*) fut fondée par les Romains il y a plus de 2000 ans sur le territoire toujours occupé par la City (ville historique). C'est le début d'une longue épopée caractérisée par les guerres et invasions (des Celtes, des Vikings), mais également par la construction d'une ville dynamique et emblématique dont la position stratégique sur les bords de la Tamise facilite grandement sa vitalité économique et commerciale. C'est entre les X^e et XII^e siècles que les rois anglais construisent certains des plus grands emblèmes londoniens : l'Abbaye de Westminster, le palais de Westminster, la Tour de Londres et le premier London Bridge en pierre (seul lien entre les deux rives jusqu'en 1750).



Tour de Londres et Tower Bridge.

Source : Image libre de droits.

http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier: Tower_of_london_f rom_swissre.jpg



Gravure de Claes Van Visscher représentant l'ancien pont de Londres en 1616. En premier plan, la cathédrale de Soutwark

Source : Image libre de droits.

[http://commons.wikimedia.org/wiki/File: London_Bridge_\(1616\)_by_Claes_Van_Visscher.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File: London_Bridge_(1616)_by_Claes_Van_Visscher.jpg)

Tout au long de son histoire, Londres sera victime de plusieurs tragédies : des épisodes de peste noire qui décimeront, en 1665 et 1666, 20 % de la population de la ville, le grand incendie de 1666 qui détruit presque entièrement le centre de Londres et ses faubourgs, les bombardements allemands de la Deuxième Guerre mondiale qui tuent plus de 30 000 personnes et les attentats de juillet 2005 dans les transports publics de la ville (métro et autobus) qui font 56 morts et plus de 700 blessés.

Londres fut, entre 1825 et 1925, la ville la plus peuplée du monde sous l'impulsion de son industrialisation précoce et du développement du chemin de fer. La capitale anglaise a ainsi dû se moderniser, se reconstruire et s'étendre rapidement dès le XIX^e siècle, par la construction d'un vaste réseau d'aqueduc et d'égout (1849) et d'un métro (1865). Entre 1950 et 1970, Londres subira une nouvelle phase de modernisation et de reconstruction afin d'effacer la

destruction causée par les bombardements de la *Luftwaffe* et ainsi renaître en tant que grande ville européenne.

Londres connaîtra donc de profonds changements physiques, mais également économiques et sociaux à partir des années 1960. Elle passe d'une ville industrielle à une ville post-industrielle, bref d'une ville manufacturière à une ville de services, accentuant du même coup la polarisation, l'iniquité, la discrimination et la ségrégation au sein de sa population, mais également par rapport aux autres villes anglaises ([Hamnett, 2003a](#); [Appert, 2008a](#)).

Trame urbaine et démographie

Londres comme dénomination désigne plusieurs ensembles géographiques et administratifs différents qui peuvent semer la confusion.

Il y a d'abord le Grand Londres, d'une superficie d'environ 1 600 km² (quinze fois supérieure à celle de la ville de Paris), qui se compose de deux parties : l'Inner London (ville centre traditionnelle) et l'Outer London (territoire de banlieues entourant l'Inner London et divisé en 32 arrondissements). Le Grand Londres est l'une des neuf subdivisions régionales de l'Angleterre et est sous l'autorité du *Greater London Authority* et du Maire de Londres. En 2011, la population du Grand Londres totalise 8,1 millions d'individus : 3,2 millions dans l'Inner London et 4,9 millions dans l'Outer London ([Cox, 2012](#)). Entre 2001 et 2011, près d'un million de nouveaux arrivants se sont installés dans le Grand Londres, dont 690 000 provenant de l'immigration internationale. Cependant, au cours de la même période, le Grand Londres a perdu plus de 740 000 ménages au profit des zones périurbaines et suburbaines de Londres où le foncier est plus accessible (Cox, 2012).

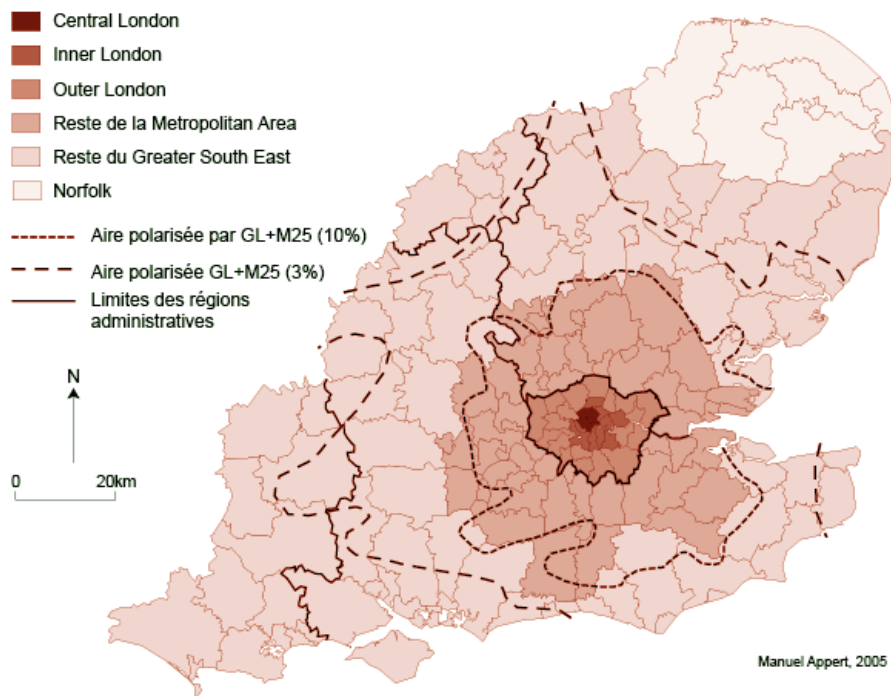
Au cœur du Grand Londres, mais indépendante d'un point de vue politique et administratif, se trouve la Cité de Londres ou la *City*, territoire d'un mille carré qui représente le berceau historique de la métropole et principal centre financier. C'est à cet endroit que les Romains fondèrent leur *Londonium* sur les berges de la Tamise.

D'un territoire légèrement plus important que celui du Grand Londres, on retrouve l'agglomération londonienne ou la région urbaine de Londres. En 2011, selon les chiffres de l'[ONU](#), sa population totalise 9,1 millions d'individus. En Europe, seules les agglomérations de Moscou et de Paris surpassent en démographie l'agglomération de Londres. L'agglomération londonienne inclue davantage de banlieues périurbaines que le Grand Londres, ainsi que la ceinture verte de Londres, la *Greenbelt*. Créée après la Deuxième Guerre mondiale, la *Greenbelt* a pour mission de contenir l'expansion urbaine de Londres, mais également de régler certains problèmes d'insalubrité liés à la densité urbaine rencontrés depuis l'époque victorienne. L'agglomération londonienne, à cause de cette ceinture verte connaît donc un très faible étalement depuis la Deuxième Guerre mondiale.

Au-delà de l'agglomération londonienne, se trouve la *London Metropolitan Area*, constituée de deux anneaux périurbains forts dynamiques, quoiqu'économiquement dépendant de Londres.

Ce territoire concentre une population extrêmement mobile, les *commuters* ou les navetteurs, qui doivent faire une grande distance pendulaire quotidiennement pour rejoindre leur lieu de travail dans le centre de Londres, accentuant d'autant plus la pression sur le réseau autoroutier de la métropole (Pain, 2008). En 2011, il est estimé que la population de l'aire urbaine de Londres atteint les 20,3 millions d'individus (Cox, 2012). Ce chiffre représente toute la population vivant à Londres ou dépendant économiquement de la métropole. Considérant que la *Greenbelt* limite l'étalement de l'agglomération londonienne, c'est donc la *London Metropolitan Area* qui connaît la plus grande croissance démographique et territoriale. D'ici 2030, Londres et sa régions urbaine devra accueillir près de 1,25 million de nouveaux citoyens, ce qui représente environ 750 000 nouveaux emplois concentré dans la métropole (ICE, 2012).

Métropole et région londoniennes : quelles limites ?



Limites de la région et de la métropole londonienne, 2005.

Source : Cox, Wendell (2012), *The evolving urban form: London*, New Geography, Site Internet.

<http://www.newgeography.com/content/002970-the-evolving-urban-form-london>

Administration

La construction du pouvoir et des structures de gestion municipales à Londres dépend historiquement de la couleur du parti politique au pouvoir au Parlement central. En effet, le pouvoir central demeure jaloux, au cours des différentes époques, de ses compétences et pouvoirs. Conséquemment, le pouvoir central affaiblira ou donnera davantage d'influence et de

pouvoir aux institutions municipales ([Giblin, 2001](#)), rendant complexe la gouvernance de la ville qui se fait toujours dans l'ombre du gouvernement national ([Harloe, 2003](#)).

En 1855, le *Metropolitan Board of Works* (MBW) est créé par le Parlement pour gérer les infrastructures routières, les aménagements de la Tamise et le réseau d'égouts sur un territoire restreint, celui de l'Inner London actuel. En 1888, le MBW est remplacé par le *London County Council* (LCC), première structure politique de la capitale ayant compétence en matière d'aménagement du territoire, d'éducation et de logement, toujours sur le territoire de l'Inner London actuel. Cette structure demeure jusqu'en 1963 alors que le Parlement propose la création du *Greater London Council* (GLC). Ce nouveau corps administratif métropolitain rend effectif un nouveau territoire de gestion, le Grand Londres, qui intègre les banlieues londoniennes de l'Outer London, en plus d'accroître les compétences municipales en matière d'aménagement et de transport (Giblin, 2001). En 1986, le GLC est aboli par le gouvernement Thatcher qui prône une centralisation des pouvoirs pour diminuer les coûts de gestion de la métropole.

C'est seulement au début des années 2000, sous le gouvernement travailliste de Tony Blair qu'une structure de gouvernance métropolitaine est restaurée via le *Greater London Authority* (GLA) ayant compétence sur quatre domaines métropolitains : le transport; le développement économique et la régénération économique; la police et finalement la sécurité publique ([IAU, 2008a](#)). Depuis 2007, le GLA s'est vu bonifié de nouvelles compétences en matière de logement, de planification urbaine – via le *London Plan* de la London Development Agency (LDA), de politiques énergétiques, de changements climatiques, de déchets, de santé et de culture (Site du gouvernement de Londres, section [About GLA](#); IAU, 2008). Avec un pouvoir métropolitain réinstallé, Londres a pu s'ériger à certains moments contre le pouvoir central pour faire valoir



Les arrondissements londoniens.

Source : Cox, Wendell (2012), *The evolving urban form: London*, New Geography, Site Internet.

<http://www.newgeography.com/content/002970-the-evolving-urban-form-london>

ses intérêts, le tout sous l'œil plutôt bienveillant des milieux d'affaire ([Kleinman, 2002](#)).

La gestion de Londres se fait donc maintenant sur deux niveaux : métropolitain avec le GLA et local au sein des 32 districts londoniens et de la City. Ces 32 arrondissements sont gérés par un conseil local ayant compétence sur l'aménagement local et divers services publics tels que le logement à l'échelle locale, les ordures et les écoles (Site de gouvernement de Londres, section [London boroughs](#)). La City, quant à elle, par son statut particulier, se gère de façon autonome, détachée de l'autorité du GLA. Elle est dirigée par la *Corporation of London*, élue par les résidents et les entreprises du territoire, et possède son propre service de police. Cette structure locale est pratiquement inchangée depuis le Moyen Âge (voir le site de la [City of London](#)).

Économie

Londres est une ville mondiale de premier plan, notamment grâce à son économie qui s'est orientée dès la fin de la Deuxième Guerre mondiale vers les services. Au cours des 59 dernières années, Londres est devenue une région métropolitaine polycentrique, une ville post-industrielle et un centre mondial où se concentrent services financiers, services professionnels, affaires internationales et flux financiers internationaux. Cette croissance et ces mutations économiques sont le résultat de dynamiques spatiales complexes (liens spatiaux entre la ville de Londres et son hinterland, mais également avec les autres villes de l'Angleterre, ou encore l'influence de Londres, au cœur de réseaux autoroutiers et aéroportuaires, sur les échanges) et d'un ensemble de réseaux nationaux et internationaux (réseaux économiques entre la ville de Londres, les entreprises se trouvant sur son territoire et les entreprises se trouvant ailleurs en Angleterre ou dans le monde) (Appert, 2008a) assurant la domination financière de Londres à l'échelle mondiale ([Faulconbridge, 2004](#)). Cependant, cette domination s'est vue fragilisée par la



City de Londres, 2008.

Source : cdelabruyere. Clio-Photo, Photographie à usage pédagogique.

<http://cliophoto.clionautes.org/picture.php?/2174/category/316>

crise financière internationale qui perdure depuis 2008 ([London First, 2011](#)).

Londres possède cinq centres d'affaires : la City (finance, courtage, assurances, droit), Westminster (sièges sociaux, immobilier, banques, administration), Canary Wharf (banques, média – BBC, services juridiques), Camden & Islington (finance, création artistique, mode, architecture) et Lambert & Southwark (comptabilité, sociétés de conseils, administration locale).

La croissance économique remarquable qu'a vécue Londres depuis les trois dernières décennies n'a cependant pas eu

que des retombées positives. En effet, Londres se retrouve aujourd'hui au sommet de la hiérarchie urbaine anglaise, en rupture de plus en plus marquée avec les autres villes du pays. Plus encore, l'importante croissance économique qu'a connue la métropole s'est accompagnée d'une augmentation démographique qui occasionne aujourd'hui une saturation des infrastructures de transport partout dans la région londonienne, une pénurie de logements et une inflation immobilière vertigineuse, accentuant les disparités économiques dans la ville. Face à de nombreux et nouveaux enjeux financiers et économiques, Londres doit mettre en place des mesures pour assurer la concurrence, l'attractivité et la compétition de la métropole face à d'autres villes en émergence, notamment en Asie (site Internet London First, section [Keeping London Competitive](#)).

4. Principaux enjeux urbains

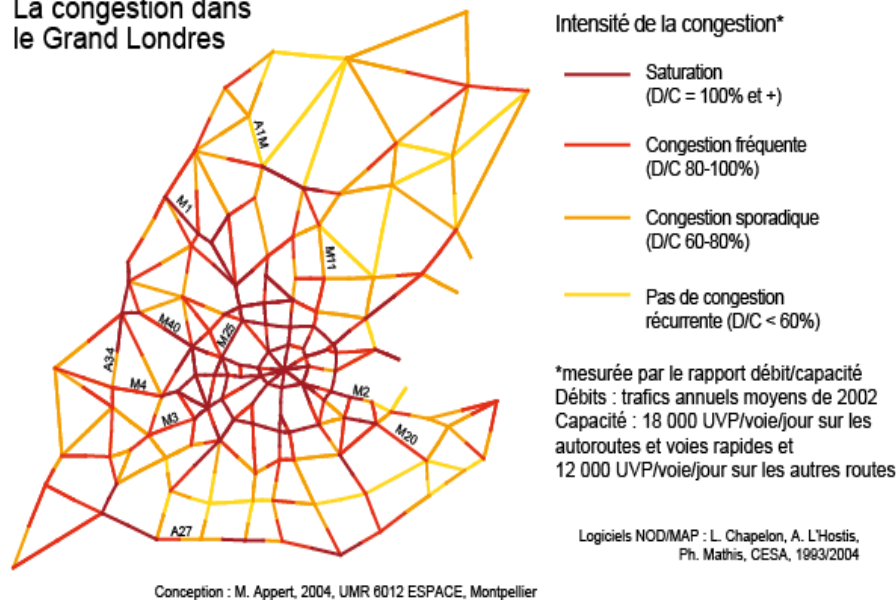
Infrastructures urbaines

Les infrastructures urbaines (réseau de transport en commun et réseau autoroutier, aéroport, égout et aqueduc, etc.) de Londres sont au cœur de la vie urbaine de la métropole ([Appert, 2004](#)). Cependant, elles subissent depuis les dernières décennies une pression accrue causée par leur surutilisation résultant à la fois de l'augmentation de la population urbaine (plus d'utilisateurs du réseau), de l'augmentation de la densité urbaine dans plusieurs banlieues moins bien desservies par les transports en commun (ce qui explique le maintien de l'utilisation de la voiture) et de l'étalement urbain (augmentant les distances pendulaires et les déplacements autoroutiers sur de plus longues distances). C'est cependant le sous-financement chronique des infrastructures urbaines et le désengagement de l'État dans la gestion et l'amélioration de ces infrastructures depuis les dernières années, et ce, au profit d'entreprises ou de consortiums privés, qui ont précarisé la situation de plusieurs d'entre elles. Cette situation oblige aujourd'hui les gouvernements locaux et nationaux à réinvestir massivement dans les infrastructures de la région londonienne, il en va de la compétitivité et de la viabilité économique de Londres à l'échelle mondiale ([Malleval, 2006](#); [Bocarejo, 2008](#); [Walder, 2003](#); site de la London First, section [London Infrastructure Commission](#); ICE, 2012).

Depuis les 15 dernières années, de nombreux PPP et PFI (Private Finance Initiatives) ont été mis en place pour financer de nouvelles infrastructures de transports d'envergure afin de désengorger Londres et soutenir sa croissance (IAU, 2008). En 2008, la gestion du métro de Londres fut transférée de consortiums privés à l'agence *Transport for London* (TfL), dans le cadre d'un plan d'investissement de 19,3 milliards de livres sterling sur 30 ans. Prévus pour 2017, divers projets de RER ont été mis de l'avant afin de relier les banlieues ouest et est au territoire du Grand Londres. Malheureusement, bien que les réseaux de transport en commun s'améliorent graduellement dans la métropole, rien n'est acquis pour ce qui est de la pérennité de leur financement. Plus encore, leur construction est lente et fastidieuse, les taxes locales ne pouvant être réinvesties dans l'amélioration du système de transport. Au final, leur gouvernance est anarchique, à mi-chemin entre gestion privée et publique, au niveau local et étatique ([Travers, 2009](#)).

Outre le réseau de transport en commun, le système autoroutier souffre également de problèmes structurels d'envergure. Le Grand Londres subit quotidiennement d'énormes problèmes de congestions routières, autant au centre qu'en périphéries. C'est surtout l'ouest de la métropole qui est touchée par cette congestion, car plus fortement urbanisée au-delà de la *Greenbelt*. L'étalement urbain de la région londonienne ne règle en rien ce problème de congestion routière. Les migrations pendulaires sont de plus en plus nombreuses sur des

La congestion dans le Grand Londres



La saturation du réseau routier du Grand Londres, 2004

Source : Appert, Manuel (2009), « Les mobilités quotidiennes à Londres : aspects, impacts et régulations », *Géococonfluences*, 2 mars 2009.
<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient6.htm>

Les infrastructures aéroportuaires londoniennes souffrent également de leur sous-financement, mais surtout de l'augmentation sans précédent de leur utilisation. En effet, Heathrow, aéroport le plus fréquenté d'Europe, est complètement saturé depuis plusieurs années. Pour ajouter au problème, aucun des aéroports londoniens n'est desservi par le réseau de trains à grande vitesse, ce qui pourrait soulager le trafic régional en redirigeant une partie des déplacements vers les transports en commun plutôt que le réseau routier (IAU, 2008).

Changements climatiques et pollution urbaine

Les autorités londoniennes sont conscientes depuis plusieurs décennies, voire dès le début du XIX^e siècle, que la situation géographique de Londres sur les rives de la Tamise et son développement industriel rapide la rendent sensible aux changements climatiques et aux catastrophes naturelles. Il est même reconnu chez plusieurs spécialistes que le sud-est de l'Angleterre souffre déjà des conséquences de ces évolutions climatiques, notamment sur l'approvisionnement en eau (Sans auteur, Communication du BRIDGE, 2009). Dans son projet de mise en place d'une stratégie d'adaptation aux changements climatiques en 2010, la mairie de Londres identifie surtout les inondations, les sécheresses et les canicules comme étant les

distances de plus en plus longues, ce qui occasionne des retards coûteux pour une ville mondiale de l'ampleur de Londres (Appert, 2009). Les problèmes liés au transport et à la mobilité sont si importants qu'on estime qu'ils sont responsables de la performance moyenne de Londres dans les indicateurs liés à la qualité de vie de

plusieurs palmarès mondiaux (Sans auteur, BBC News, 2001).

enjeux environnementaux ayant le plus de risques pour la santé de la population, l'environnement, l'économie et les infrastructures de la métropole ([Mayor of London, 2010](#); [London Climate Change Partnership](#)).

Outre les catastrophes naturelles plutôt imprévisibles, la pollution atmosphérique est un enjeu de taille pour les autorités londoniennes. Le transport routier est devenu, au cours des dernières décennies, la principale cause de la dégradation de la qualité de l'air à l'échelle régionale. Depuis 2003, un ambitieux projet de péage urbain entourant Londres a contribué à la diminution du nombre de voitures dans la ville, occasionnant du même coup une diminution de la congestion routière et de la pollution atmosphérique. Les sommes recueillies par les péages ont notamment servi à l'aménagement d'un réseau cyclable dans la capitale et au financement des réseaux d'autobus centraux. Cependant, la rentabilité économique du péage est aujourd'hui remise en question, son administration et l'entretien des structures étant coûteuses ([IAU, 2008b](#); [Prud'homme et Bocarejo, 2005](#); [Bocarejo, 2008](#)). Plus encore, ce projet limitant l'accessibilité au centre de Londres en voiture ne s'est pas accompagné d'une amélioration du service de transport en commun dans la périphérie. Conséquemment, l'utilisation de la voiture en périphérie est demeurée, voire s'est développée, aggravant la congestion routière et la pollution de l'air.

À Londres, les îlots de chaleur sont un problème de taille pour les autorités de la ville. Déjà en 1833, Luke Howard s'était penché sur ce phénomène et l'a nommé pour une première fois. Ils sont la conséquence directe du développement rapide et dense de la ville depuis le XIX^e siècle et de l'utilisation importante du transport routier dans la métropole, et ils affectent de plus en plus la qualité de vie des citoyens. Depuis les dernières années, des recherches ont été menées afin de voir les conséquences des îlots de chaleur sur la consommation énergétique (en climatisation), sur la santé et sur l'environnement naturel londonien ([Kolokotroni, Giannitsaris, Watkins, 2006](#)). Ces recherches ont été récupérées par le Greater London Authority ([2006](#)) afin d'instaurer une législation en matière de normes de construction, de matériaux utilisés et de verdissement des espaces urbains visant la lutte efficace des îlots de chaleur.

Pénurie et accès au logement

Londres vit depuis plusieurs décennies les conséquences d'un déficit structurel dans l'offre de logement (IAU, 2008). Entre 1997 et 2010, le Parti travailliste a mis un frein à la construction résidentielle au nom de la préservation environnementale et du contrôle de l'étalement urbain. Conséquemment, la construction de logements a chuté au strict minimum, et ce, malgré l'augmentation de la population, pour seulement remplacer le stock de logements le plus vieux. La construction des espaces à bureau et commerciaux a également été ralentie et ce, jusque dans les années 2000 alors que le maire Ken Livingstone a entrepris la construction de plusieurs tours dans Canary Warf. Le but était de limiter les effets négatifs potentiels sur l'économie de la métropole qu'aurait l'absence d'espaces commerciaux de qualité. Cependant, la construction du Skyline londonien est aujourd'hui la cause de plusieurs enjeux urbains (îlots de chaleur, perte de patrimoine bâti et de paysages, gentrification, spéculation, etc.) qui force les autorités à

remettre en question leur politique de construction et de régulation du Skyline ([Appert, 2008b](#) et [2011](#)).

Plusieurs lois entourant la planification urbaine et le logement ont été revues et libéralisées afin de faciliter la mise en chantier de vastes projets de construction domiciliaire depuis l'arrivée au pouvoir en 2010 d'un gouvernement de coalition au niveau national (les Libéraux-Conservateurs de David Cameron). Cependant, l'approche d'économie libérale promue par le gouvernement n'a pas eu les effets escomptés. Peu de constructions ont été mises en chantier, sinon des constructions de luxes, et aucune réelle mesure n'a été mise en place afin de contrôler l'inflation immobilière. Conséquemment, il n'y a pas eu de nettes améliorations dans la quantité et la qualité des logements offerts dans le Grand Londres et les prix du logement continuent d'augmenter ([Heartfield, 2012](#)). Aujourd'hui, le prix moyen d'une maison londonienne est de 416 000 livres sterling, ce qui représente plus de 667 000 dollars canadiens ([Pattinson, 2002](#)). L'accession à la propriété est donc plus complexe pour les citoyens qui préfèrent louer un appartement ou une maison. Ainsi, ils évitent les conséquences potentielles d'un crash immobilier rendu possible depuis 2008 avec la crise économique mondiale, mais également peuvent continuer d'aspirer à une vie près du centre considérant qu'il est moins coûteux de louer un logement que de l'acheter ([Martin, 2010](#)). L'augmentation des prix du foncier et du logement occasionnent cependant une rapide *gentrification* de certains quartiers londoniens, notamment dans l'Inner City et dans le North London, au détriment de plusieurs ménages qui migrent en périphérie afin d'y trouver un logement plus abordable (Hamnet, 2003; [Butler, 2003](#); [Guigou, 2005](#)).

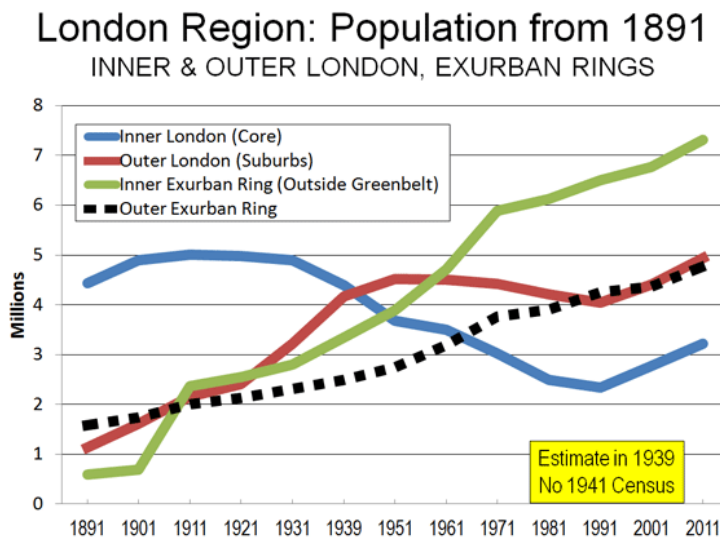
De l'autre côté du spectre résidentiel, la pénurie de logement social est réelle et frappe de plein fouet les ménages les plus modestes de travailleurs, mais également les populations étrangères nouvellement arrivées. Le prix moyen d'un logement à Londres a augmenté de 150 % entre 1995 et 2002, contre 87 % dans le reste du Royaume-Uni (IAU, 2008). De plus en plus de ménages voient leur solvabilité et leur parcours résidentiel être durement affectés par cette situation. On assiste donc à une augmentation de la suroccupation du parc locatif local, à une augmentation de la demande pour des logements abordables et à un phénomène de ségrégation à la fois sociale et ethnique de certains quartiers où se concentre le logement locatif. Malheureusement, la crise du logement à Londres s'est vue aggraver suite à la diminution par l'État des subventions accordées aux ménages démunis pour faciliter leur accès au logement (Heartfield, 2012).

En 2002, les autorités londoniennes lancent le *London Plan*, un plan s'appliquant à l'échelle du Grand Londres visant principalement la construction de logements, dont la moitié devait être des logements dits abordables, pouvant être achetés par des professionnels de la classe moyenne (enseignants, infirmières, agents de la paix, etc.) (Pattinson, 2002). Par contre, selon les estimations de 2008 de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France (IAU), pour résorber la grave crise du logement de Londres, la ville doit être plus agressive et procéder à la construction de plus de 354 000 logements sur dix ans, ce qui n'est pas une mince affaire considérant le ralentissement économique mondial depuis 2008 qui nuit aux projets de

construction et aux ventes (IAU, 2008). En octobre 2012, les autorités londonniennes, conscientes de l'urgence d'agir en matière d'habitation, ont organisé le premier [London Property Summit](#) dans le but de réunir des chercheurs, des élus et des gens du milieu afin de discuter et de réfléchir aux enjeux du logement et de la construction dans le Grand Londres.

Étalement urbain

Conséquence d'une augmentation sans précédent de la valeur foncière dans le Grand Londres depuis les dernières décennies et d'une rareté du logement, plusieurs ménages quittent le centre londonien afin de s'installer dans l'aire urbaine de Londres, la *London Metropolitan Area*, à l'extérieur de la *Greenbelt*. En effet, depuis 2001, la population du Grand Londres a diminué au profit des zones périurbaines (Cox, 2012). La population de l'Inner City est aujourd'hui inférieure à celle recensée en 1861. Au total, elle a perdu 390 000 habitants depuis 2001 alors que l'Outer London, pour sa part, a perdu 310 000 habitants. Les zones périurbaines, quant à elles, ont connu entre 2001 et 2011 une augmentation significative de leur population, accueillant 320 000 nouveaux habitants en 10 ans, dont 50 000 résidaient auparavant dans le Grand Londres.



Mouvements migratoires, 1891 à 2011.

Source : Cox, Wendell (2012), *The evolving urban form: London*, New Geography, Site Internet.

<http://www.newgeography.com/content/002970-the-evolving-urban-form-london>

Malheureusement, comme mentionné plus haut, cet étalement urbain ne s'est pas accompagné d'une amélioration des services de transport en commun dans les périphéries londonniennes. Plus encore, l'extension de l'urbanisation londonnienne s'accompagne, dans certaines zones du sud-est et de l'est de la métropole, d'une diminution de la densité résidentielle. Les périurbains semblent préférer l'espace et l'accessibilité routière (surtout pour les *commuters* qui font la navette entre la périphérie de Londres et son centre) plutôt que la proximité physique du centre, ce qui accentue le phénomène d'étalement urbain et de congestion des réseaux

autoroutiers (Appert, 2009). Au final, cet étalement, tout comme le processus général de métropolisation de Londres, ont engendré une intensification, un allongement et une complexification des mobilités qui conduisent à des recompositions et des dysfonctions spatiales marquées (Appert, 2004).

Olympiques et régénération urbaine

Les Jeux olympiques de Londres de l'été 2012 ont été pour la métropole anglaise une occasion de mettre en place un important projet de renouvellement urbain du quartier Stratford qui a accueilli les infrastructures olympiques. Cette banlieue était jugée et décrite comme étant un milieu dégradé qui devait être transformée en un centre métropolitain fonctionnel, mixte, dense et durable. L'État, le Grand Londres et une multitude d'acteurs privés vont justifier les démolitions, expulsions et expropriations dans Stratford en exagérant sa désuétude, sa dévitalisation et ses problèmes sociaux, pour ensuite vanter les avantages d'une revitalisation urbaine via la préparation du site olympique. Le coût total de cette revitalisation s'élève à 9,3 milliards de livres sterling (Appert, 2012). Tout au long du processus de planification et de réalisation des aménagements, la mairie de Londres et l'État national se feront très présents, s'ingérant dans les compétences d'aménagement des collectivités locales. Au final, il est complexe d'évaluer l'héritage et les impacts de ces aménagements sur le quartier de Stratford et sa population, surtout considérant plusieurs irrégularités dans leur réalisation (Davis et Thornley, 2010; Smith, Clark, Fahy et al., 2012; Beucher, 2009). En effet, il est possible de questionner, voire de critiquer, l'urgence dans laquelle le projet a été planifié, les importants dépassements de coûts et les dépenses controversées ou injustifiées, les techniques employées par l'État pour l'acquisition de territoires et le peu de place laissée aux groupes communautaires et à la participation citoyenne dans l'élaboration du projet olympique de renouvellement urbain (Appert, 2012; Davis et Thornley, 2010). Plus encore, la régénération du secteur de Stratford s'est accompagnée d'un mouvement rapide de *gentrification* qui semble être une stratégie de politique publique explicite pour soutenir la valeur acquise par le nouveau quartier grâce aux investissements divers dans les infrastructures (Colomb, 2006). Conséquemment, l'ouverture en septembre 2011, du Westfield Stratford



Le quartier Stratford avec les installations olympiques et le Westfield Stratford City.

Source : Blog Londres calling.

<http://londrescalling.canalblog.com/archives/2011/10/09/22279105.html>

City, le plus grand centre commercial urbain d'Europe, a causé une transformation radicale et profonde dans l'offre de services et de commerces, notamment de luxes, dans le quartier. Il a d'ailleurs acculé à la faillite une multitude de commerces locaux, au détriment des populations résidentes datant d'avant la revitalisation du quartier.

Outre le projet de Stratford, d'autres se sont articulés dans le même secteur, dont celui de Thames Gateway qui est dans l'air depuis environ une dizaine d'années, notamment sous la gouverne de la *London Development Agency* ([Mutale et Edwards, 2002](#); [Raco, 2005](#)). Dans ce projet, c'est au total 19 municipalités de l'est londonien (dont Stratford) qui ont vécu différents projets de revitalisation urbaine dans le but de développer un nouveau pôle de croissance dense et durable le long de l'estuaire de la Tamise, secteur auparavant dévitalisé. Malheureusement, considérant l'ampleur des projets, la complexité de la gouvernance territoriale à Londres et la multiplicité des acteurs publics et privés impliqués, la concertation demeure extrêmement difficile, ralentissant certaines réalisations : une minorité des 180 000 logements prévus ont été construits et une faible part des 200 000 emplois promis ont réellement été créés. Les projets sont donc souvent marqués par leurs résultats mitigés qui viennent assombrir les ambitions et rendent difficile la mise en place d'une vision partagée des projets urbains ([Guigou, 2007](#); [Appert et Drozd, 2010](#)).

5. État de la recherche

Londres est une ville mondiale où les institutions d'enseignement et de recherche prolifèrent. Plusieurs d'entre elles possèdent des écoles, des départements ou des centres de recherche s'intéressant à la ville et au monde urbain à l'échelle locale et métropolitaine, à l'échelle nationale et à l'échelle internationale, et prenant parfois Londres comme objet d'étude.

La *London School of Economics* offre, dans son département de géographie et d'environnement, une riche gamme de programmes de recherche et d'étude liés à la sphère urbaine : [géographie urbaine et études urbaines](#), [planification régionale et urbaine](#), [urbanisation et développement](#) et [politiques urbaines](#). Si certains programmes se concentrent sur la recherche académique, d'autres sont axés sur la pratique de la planification urbaine et régionale à l'international et sur la formation de professionnels. D'autres encore s'intéressent au phénomène de l'urbanisation et du développement urbain dans les villes du Sud, ou encore se concentrent sur les enjeux entourant la gouvernance urbaine. Le département offre également des programmes de doctorat en [géographie humaine et études urbaines](#) et en [planification régionale et urbaine](#). Le département compte également un centre de recherche, le [Cities@Geography](#), dont la mission est de favoriser la compréhension de la ville contemporaine et de ses phénomènes. Récemment, les membres du regroupement ont mené des études sur différents thèmes dont l'économie londonienne ([Development of the London regional economy and labour market](#) et [Economic impacts of international migration to London and the UK](#) de Ian Gordon), la régénération urbaine et la planification durable ([Handling goal-conflicts in compact city/center development: How is local sustainable planning managed through new planning tools and practices?](#) d'Alan Mace et Nancy Holman), la gouvernance urbaine ([Comparative analysis of the](#)

[*impact of globalisation on urban governance in New York, London, Paris and Tokyo*](#) d'Andrew Thornley) et les mégaprojets et l'impact des Jeux olympiques sur la métropole ([*The urban legacy of the Olympic Games*](#) d'Andrew Thornley).

Le *King's College of London*, quant à lui, propose dans son département de géographie deux programmes de maîtrise s'intéressant aux études urbaines : [villes](#) et [villes durables](#). La maîtrise sur les villes vise l'étude et la compréhension de l'urbanisme et du phénomène d'urbanisation à travers plusieurs disciplines alors que la maîtrise sur les villes durables se veut un partenariat avec les départements de sciences de la nature et de sciences sociales afin d'aborder d'une façon multidisciplinaire les enjeux liés au développement urbain durable. Le département possède également plusieurs groupes de recherche, dont le [Cities Group](#), qui est reconnu comme étant l'un des plus importants groupes de recherche en études urbaines au Royaume-Uni. Au cours des prochaines années, le groupe aimerait aborder de nouveaux thèmes sous un angle londonien et national, notamment les politiques publiques et la *gentrification*, la citoyenneté urbaine après l'ère Blair, la gouvernance urbaine et la construction de communautés durables, le design urbain de la métropole et l'analyse de l'urbanisme anglais dans une perspective comparative.

La UCL (*University College of London*) [Bartlett School of Architecture](#) offre une maîtrise en [design urbain](#). La [UCL Bartlett Development Planning Unit](#), quant à elle, offre des programmes de deuxième cycle en [développement de bâtiments et urbanisme](#) (revoir le design urbain pour mieux répondre aux besoins économiques, sociaux et environnementaux des villes du monde), en [planification du développement urbain](#) (mieux comprendre les pratiques internationales en matière de politiques et de planification du développement urbain dans les régions d'Afrique, d'Asie, du Moyen-Orient et d'Amérique latine) et en [développement économique urbain](#) (identifier de nouvelles méthodes pour améliorer la productivité urbaine par la promotion d'interventions durables et équitables). La *Bartlett Development Planning Unit* propose également plusieurs axes de recherche dont deux se concentrent davantage sur la question urbaine : [justice environnementale, urbanisation et résilience](#) et [transformations urbaines](#). C'est surtout la *UCL Bartlett School of Planning*, forte de ses 100 ans d'existence, qui offre la plus grande variété de programmes d'études supérieures s'intéressant à la ville et au monde urbain. Elle propose une maîtrise en [planification spatiale](#), en [régénération urbaine](#), en [urbanisme durable](#), en [développement et planification du design urbain](#), en [planification de méga-infrastructures](#), en [développement résidentiel](#) (nouveau programme à partir de 2013-2014) et en [planification urbaine du transport](#). La [recherche](#) est également importante dans cette école. Elle se concentre surtout sur la planification spatiale, le design urbain, le développement durable, le développement économique, le transport et les infrastructures, la régénération et le logement social.

La School of Geography de la *Queen Mary University of London* offre des programmes de maîtrise en géographie humaine portant sur les [villes et les cultures](#) (les géographies de la culture en milieu urbain), sur la [mondialisation](#) (les relations entre la mondialisation et le développement dans un contexte de réflexions sur les enjeux Nord-Sud) et sur l'[étude de](#)

[Londres](#) (différentes perspectives et approches pour comprendre la modernité et l'urbanisme métropolitain de Londres). Un de ses centres de recherche de l'école, [The City Centre : researching city lives and connections](#), dirigé par David Pinder, mène différents projets de recherche sur les enjeux urbains, et ce dans une perspective interdisciplinaire. Nommons notamment la professeure Isabelle Dyck, qui aborde la question de la [santé à Londres](#), et Jane Will, qui se concentre sur les [nouvelles formes de politiques urbaines](#). D'autres projets de recherche abordent les thèmes de l'[exclusion socio-économique en milieu urbain](#), la [géographie économique de la ville](#), la [gentrification urbaine](#), l'[influence de l'art et des pratiques spatiales sur les politiques urbaines](#), les [enjeux urbains environnementaux](#) et la [place des migrations et des diasporas dans la ville](#).

La *Goldsmiths University of London* s'intéresse, pour sa part, aux enjeux urbains grâce à son [Centre for Urban and Community Research](#) (CURC) établi dans son département de sociologie. Plus particulièrement, le centre étudie les enjeux de la circulation mondiale des individus et des objets, des villes informelles, des interventions urbaines qui ont lieu dans les milieux urbains du Nord et du Sud, des inégalités sociales existant en ville et des relations entre l'art et les interventions urbaines (l'art comme un moyen de conception de la ville). Le centre de recherche chapeaute deux programmes de maîtrise et un programme de doctorat en sociologie relatifs aux enjeux urbains : [maîtrise en photographie et en culture urbaine](#) (l'étude des représentations de la ville, de la culture urbaine et des lieux), [maîtrise sur les villes mondiales et la vie urbaine](#) et [doctorat en sociologie visuelle](#) (utilisation de nouvelles techniques – films, sons, photographies – pour repenser les sciences sociales).

La [School of Architecture and the Built Environment](#) de la *University of Westminster* possède un département d'architecture offrant une maîtrise en [design urbain](#) et un département de planification et de transport qui offre divers programmes d'études supérieures, dont un en [planification urbaine et régionale](#) et un en [planification internationale et développement durable](#). Pour ce qui est de la [recherche académique](#), l'école propose un groupe de recherche en architecture, un en transport et un en urbanisme.

La *School of Architecture, Computing & Engineering* de l'*University of East London* offre également plusieurs programmes de maîtrise s'intéressant aux études urbaines. Notons entre autres la [maîtrise en architecture spécialisée en développement durable et en design](#) et la [maîtrise en architecture spécialisée en design urbain](#). Notons également les programmes de maîtrise spécialisés en développement durable et génie, dont l'un s'intéresse aux [retombées économiques et sociales](#) du développement durable et un autre s'intéresse à la [gestion des eaux, des déchets et des territoires](#). L'université possède également un centre de recherche, le [London East Research Institute](#) (LERI) qui s'intéresse particulièrement aux enjeux de la réhabilitation et de la régénération urbaine dans le quartier de l'East London et du Thames Gateway. Récemment, l'institut s'est intéressé aux héritages et retombées des Jeux olympiques sur le quartier de Stratford et sur la ville de Londres.

Du côté de la *London South Bank University*, sa faculté des arts et sciences humaines possède un département d'études urbaines et environnementales et en loisirs dont les programmes d'études se concentrent sur les enjeux de planification, de régénération urbaine, de logement et de tourisme. Plus précisément, il offre des programmes d'études supérieures (maîtrises) en [étude de l'environnement construit](#), en [étude sur le logement](#), en [planification urbaine](#), en [planification du design urbain](#) et en [régénération urbaine](#).

L'*University of Greenwich*, par sa *School of Architecture, Design & Construction*, s'intéresse aux questions urbaines notamment par le biais de deux départements : le [département d'architecture et d'urbanisme](#) et [le département sur la propriété, le logement et la régénération](#). L'école d'architecture est la maison mère d'un groupe de recherche portant sur l'environnement durable bâti, le [SBERG](#), établi en 1996 et qui s'intéresse notamment aux répercussions des changements climatiques sur les cadres bâtis des villes (Londres en premier lieu), sur les effets des polluants sur les perceptions de la ville du futur et sur la gestion des ressources énergétiques en milieu urbain.

Pour terminer, l'[école d'architecture](#) de la Sir John Cass Faculty of Art, Architecture and Design de la *London Metropolitan University* offre un diplôme de maîtrise en [architecture, énergie et développement durable](#) et un autre en [planification spatiale et design urbain](#).

Il peut être intéressant de mentionner l'existence d'un [majeur de premier cycle](#) offert au *Grinnell College* (Iowa, États-Unis) qui se concentre exclusivement sur l'étude de la ville de Londres. Ce programme en deux phases débute par une suite intensive de cours pour ensuite se poursuivre sur le terrain, en internat, afin de mieux connaître Londres. Bien que le programme ne soit pas entièrement concentré sur les enjeux urbains de la ville de Londres, un cours en particulier aborde ces questions ([Living the City : Environmental and Urban Issues in London](#)).

6. Conclusion

Au final, Londres est une ville mondiale de première importance. Sa puissance et son influence économique, financière, commerciale, mais également culturelle ne fait pas de doute, comme l'illustrent les palmarès présentés dans cette capsule.

Cependant, Londres doit faire face à certains enjeux de taille afin de conserver cette influence internationale et demeurer au sommet des palmarès des villes mondiales. La métropole doit notamment revoir sa planification urbaine et ses infrastructures afin de mieux desservir sa population, de plus en plus importante, en développant son service de transport en commun et en améliorant son réseau routier. Elle doit également agir pour diminuer les problèmes de congestion, pour limiter un tant soit peu la pollution atmosphérique et pour se prémunir contre les changements climatiques. La métropole anglaise doit aussi se concentrer sur la construction de logements en son centre, enjeu longtemps négligé, afin de diminuer l'étalement urbain et régler une partie de la crise du logement qui subsiste dans la métropole. Finalement, Londres doit innover en tant que ville mondiale au niveau de son développement, afin qu'il soit durable,

et que les autorités et la population soient en mesure d'affronter les conséquences présentes et futures des changements climatiques.

7. Références

Voici une liste non exhaustive de titres parus récemment.

Livres

Ackroyd, Peter. 2001. *London: The Biography*. Londres: Vintage.

Braudel, Fernand. 1979. *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*. Paris: Armand Collin.

Dollfus, Olivier. 1996. *La mondialisation*. Paris: Presses de la Fondation nationale des sciences politiques.

Hamnett, Chris. 2003b. *Unequal city: London in the global arena*. Londres: Routledge.

Hill, Dilys. 2000. *Urban policy and politics in Britain*. Basingstoke: Macmillan.

Imrie, Rob, Loretta Lees et Mike Raco. 2009. *Regenerating London: governance, sustainability and community in a global city*. Londres: Routledge.

Sassen, Saskia. 2001. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.

Tallon, Andrew. 2010. *Urban Regeneration in the UK*. Londres: Routledge.

Chapitres de livre

Malleval, Roseline. 2006. « Passager citoyen ou client consommateur? L'évolution du financement des transports publics à Londres depuis 1981. » In *Citoyens ou consommateurs? Les mutations rhétoriques et politique au Royaume-Uni*, sous la dir. de Raphaële Espiet-Kilty et Timothy Whitton, 213-260. Clermont-Ferrand: Presses Universitaires Blaise Pascal.

Communications

Sans auteur. 2009. *Sustainable urban planning in London: Issues and challenges*, BRIDGE Community of Practice, 24 août 2009. <http://geography.kcl.ac.uk/micromet/Bridge/Nickson.pdf>.

Articles scientifiques

Appert, Manuel. 2004. « Métropolisation, mobilités quotidiennes et forme urbaine: le cas de Londres » *Géocarrefour* 79 (2): 109-118.

- . 2008a. « Londres: métropole globale. » *Géocarrefour* 83 (2): 113-117.
- . 2008b. « Ville globale versus ville patrimoniale? Des tensions entre libéralisation de la skyline de Londres et préservation des vues historiques. » *Revue Géographique de l'Est* 48 (1-2): En ligne. <http://rge.revues.org/1154>.
- . 2009. « Les mobilités quotidiennes à Londres: aspects, impacts et régulations. » *Géococonfluences* (2 mars 2009): En ligne. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient6.htm>.
- . 2011. « Politique du skyline. Shard et le débat sur les tours à Londres. » *Métropolitiques*: En ligne. <http://www.metropolitiques.eu/Politique-du-skyline-Shard-et-le.html>.
- . 2012. « Les JO 2012 à Londres: un grand événement alibi du renouvellement urbain à l'est de la capitale. » *Géococonfluences* (6 janvier 2012): En ligne. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/urb1/MetropScient10.htm>.
- Appert, Manuel et Martine Drozd. 2010. « Conflits d'aménagement aux marges nord-est de la City de Londres. » *Hérodote* 2 (137): 119-134.
- Beucher, Stéphanie. 2009. « Londres 2012, évènement phare ou projet de ville durable? » *Bulletin de l'Association de géographes français* 86 (3): 312-323.
- Butler, Tim. 2003. « Living in the bubble: gentrification and its 'others' in North London. » *Urban studies* 40 (12): 2469-2486.
- Colomb, Claire. 2006. « Le new labour et le discours de la «Renaissance urbaine» au Royaume-Uni. Vers une revitalisation durable ou une gentrification accélérée des centres-villes britanniques? » *Sociétés contemporaines* 3 (63): 15-37.
- Davis, Juliet et Andrew Thornley. 2010. « Urban regeneration for the London 2012 Olympics: Issues of land acquisition and legacy. » *City, culture and society* 1 (2): 89-98.
- Faulconbridge, James R. 2004. « London and Frankfurt in Europe's evolving financial centre network. » *Area* 36 (3): 235-244.
- Friedmann, John. 1986. « The world city hypothesis. » *Development and change* 17 (1): 69-83.
- Giblin, Béatrice 2001. « Paris/Londres: enjeux géopolitiques de villes capitales. » *Hérodote* 2 (101): 26-56.
- Guigou, Brigitte. 2007. « Politiques d'habitat, mixité sociale et grands projets. Les ambitions et contradictions de Thames Gateway. » *Les Cahiers de l'Iaurif* (146).
- Hamnett, Chris. 2003a. « Gentrification and the middle-class remaking of inner London, 1961-2001. » *Urban studies* 40 (12): 2401-2426.

Harloe, Michael. 2003. « Le nouveau gouvernement métropolitain de Londres: vers la terre promise? » *Revue française d'administration publique* 3 (107): 319-331.

Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France (IAU). 2008a. « Les enjeux urbains de la planification urbaine du Grand Londres. » *Note rapide* (460): En ligne. http://www.iaurif.org/fileadmin/Etudes/etude_531/NR_460.pdf.

Kleinman, Mark 2002. « Londres: l'innovation métropolitaine et le monde des affaires. » *Annales des Ponts et Chaussées* 2002 (102): 32-42.

Kolokotroni, Maria, I. Giannitsaris et Richard Watkins. 2006. « The effect of the London urban heat island on building summer cooling demand and night ventilation strategies. » *Solar Energy* 80 (4): 383-392.

Mutale, Emmanuel et Michael Edwards. 2002. « The London Development Agency and Local Regeneration Issues: an Overview of Urban Regeneration Management. » *Local Economy* 17 (1): 25-34.

Pain, Kathy. 2008. « Examining 'core-periphery' relationships in a global city-region: the case of London and South East England. » *Regional Studies* 42 (8): 1161-1172.

Perrin, Laurent. 2003. « Le London Plan. Objectifs, contenu et processus d'élaboration. » *Note rapide* 5 (317): En ligne. http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_198/nr_territoires_de_l_amenagement_317_Le_London_Plan.pdf.

Raco, Mike. 2005. « A step change or a step back? The Thames Gateway and the re-birth of the urban development corporations. » *Local Economy* 20 (2): 141-153.

Smith, Neil R., Charlotte Clark, Amanda E. Fahy et *et al.* 2012. « The Olympic Regeneration in East London (ORIEL) study: protocol for a prospective controlled quasi-experiment to evaluate the impact of urban regeneration on young people and their families. » *BMJ Open* 2 (4): En ligne. <http://bmjopen.bmj.com/content/2/4/e001840.full>.

Travers, Tony. 2009. « Transport infrastructure in London. » *Oxford Review of Economic Policy* 25 (3): 451-468.

Walder, Jay. 2003. « Royaume-Uni: Pour un nouveau plan de financement des investissements d'infrastructure. » *Public transport international* 52 (6): 42-44.

Articles de journaux

Cox, Wendell. 2012. « The evolving urban form: London. » *Newgeography*. <http://www.newgeography.com/content/002970-the-evolving-urban-form-london>.

Heartfiels, James. 2012. « London's social cleansing. » *Newgeography*. <http://www.newgeography.com/content/002824-london%E2%80%99s-social-cleansing>.

Martin, Justine. 2010. « Logement à Londres - Crise du marché de l'immobilier. » *Le Petit Journal*, 20 septembre 2010.

Pattinson, Georgina. 2002. « Wealthy only welcome. » *BBC News*, 21 juin 2002. http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/2042774.stm.

Sans auteur. 2001. « London slides down world table. » *BBC News*, 26 février 2001. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/1189850.stm>.

Rapports

AT Kearney. 2010. *The Urban Elite. The AT Kearney global cities index 2010*.

———. 2012. *2012 Global Cities Index and Emerging Cities Outlook*.

Greater London Authority. 2006. *London's Urban Heat Island: A summary for decision makers*.

Guigou, Brigitte. 2005. *Ségrégation urbaine et politiques publiques: étude comparative. Le Grand Londres*. Paris: Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France.

Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France (IAU). 2008b. *Le péage urbain de Londres. Éléments pour un bilan coûts-avantages*.

Institute for Urban Strategies et The Mori Memorial Foundation. 2011. *Global power city index 2011* http://www.mori-m-foundation.or.jp/english/research/project/6/pdf/GPCI2011_English.pdf.

Institution of Civil Engineers. 2012. *A manifesto for London's infrastructure*. <http://www.ice.org.uk/getattachment/01461954-a67b-421f-9546-dcd44ddabddb/A-manifesto-for-London-s-infrastructure.aspx>.

London First. 2011. *London's current and future competitiveness: a review of city competitor data*.

MasterCard Worldwide. 2008. *Worldwide Centers of Commerce Index 2008*. http://www.mastercard.com/us/company/en/insights/pdfs/2008/MCWW_WCoC-Report_2008.pdf.

Mayor of London. 2010. *The draft climate change adaptation strategy for London. Public consultation draft*: Greater London Authority.

Prud'homme, Rémy et Juan Pablo Bocarejo. 2005. *L'expérience du péage de Londres: PREDIT du ministère de l'Équipement*.

Thèses

Bocarejo, Juan Pablo. 2008. « Évaluation Économique de l'impact des politiques publiques liées à la mobilité, les cas de Paris, Londres, Bogota et Santiago. » Doctorat en transport, Université Paris Est. <http://doxa.u-pec.fr/theses/th2008PEST3020.pdf>.

Sites Internet

GaWC - Globalization and World Cities Research Network. <http://www.lboro.ac.uk/gawc/>.

Goldsmiths University. <http://www.gold.ac.uk/>.

Grinnell College. <http://www.grinnell.edu/>.

King's College London. <http://www.kcl.ac.uk/index.aspx>.

London Metropolitan University. <http://www.londonmet.ac.uk/>.

London School of Economics and Political Science. <http://www2.lse.ac.uk/home.aspx>.

London South Bank University. <http://www.lsbu.ac.uk/>.

Queen Mary University of London. <http://www.qmul.ac.uk/>.

The Mori Memorial Foundation. *Global Power City Index*. <http://www.mori-m-foundation.or.jp/english/research/project/6/index.shtml>.

United Nations, Department of Economic and Social Affairs *World Urbanization Prospects, the 2011 Revision*. <http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/Urban-Agglomerations.htm>.

University College of London (UCL). <http://www.ucl.ac.uk/>.

University of East London. <http://www.uel.ac.uk/>.

University of Greenwich. <http://www2.gre.ac.uk/>.

University of Westminster - University of Forward Thinking. <http://www.westminster.ac.uk/>.