



La ville se transforme

LONDRES,

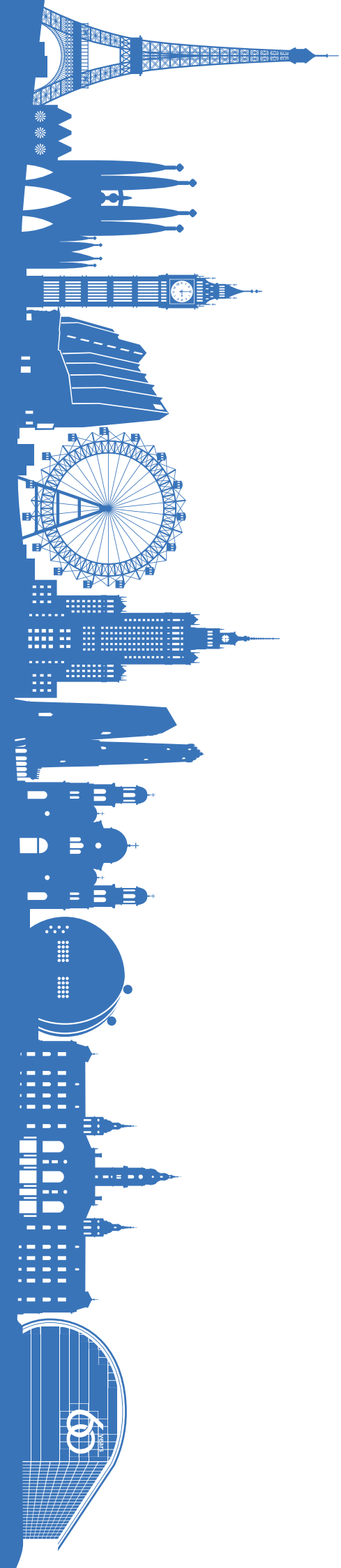
ville mobile

Greg Clark
Tim Moonen
Jake Nunley



Banque
européenne
d'investissement

La banque de l'UE 



LONDRES,

ville mobile

Greg Clark
Tim Moonen
Jake Nunley

Londres : Ville mobile

© Banque européenne d'investissement, 2019

Tous droits réservés.

Toutes les questions relatives aux droits et aux autorisations doivent être transmises à l'adresse suivante :

publications@eib.org.

Les observations, interprétations et conclusions sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues de la Banque européenne d'investissement.

Abonnez-vous à notre bulletin électronique à l'adresse www.bei.org/sign-up.

pdf: QH-06-18-218-FR-N ISBN 978-92-861-3893-5 doi:10.2867/960974
eBook: QH-06-18-218-FR-E ISBN 978-92-861-3892-8 doi:10.2867/596501

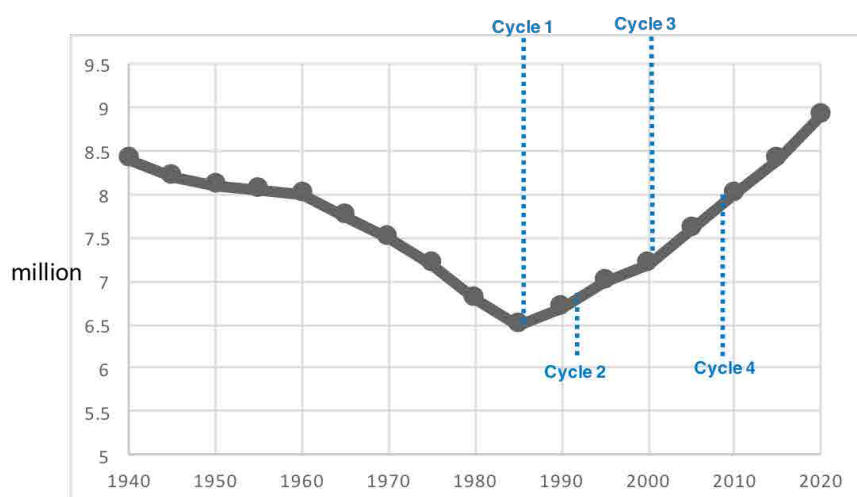
Des voies ferrées, des tunnels, un métro rénové et des aéroports agrandis et modernisés ont été décisifs dans la transformation de Londres en l'une des grandes métropoles mondiales. Avec des prêts directs d'un montant total de 7,3 milliards de livres sterling pour des projets concernant Londres entre 2006 et 2016, l'intervention de la Banque européenne d'investissement (BEI) a également été d'une importance capitale.

En 2018, malgré les incertitudes liées au Brexit, Londres reste largement perçue comme un centre d'affaires de premier plan et comme un vaste vivier de connaissances et de talents, se maintenant en tête des classements européens et mondiaux sur ces critères. La capitale britannique est aussi fréquemment citée parmi les premières grandes métropoles du monde pour sa qualité de vie, ses équipements et son accessibilité.

Ce tableau aurait semblé totalement utopiste il y a trente ans, lorsque Londres n'avait pas de gouvernement à proprement parler, que son système de transport était à bout de souffle et qu'aucune amélioration importante et suivie du tissu urbain n'avait eu lieu depuis longtemps.

Dans cet article, nous examinons comment, à Londres, la terne décennie des années 80 a fait place à trente ans de réinvestissement dans des projets majeurs pour lesquels la BEI a joué un véritable rôle de catalyseur. Cette évolution s'est déroulée sur plusieurs cycles durant lesquels une capitale nationale sous-gouvernée et en déclin démographique s'est peu à peu muée en un centre mondial hétérogène servi par une gestion intégrée de réseaux urbains.

Graphique 1 – Chronologie des cycles d'investissement de la BEI et évolution démographique de Londres



L'aménagement de Londres : le contexte historique de la période 1945-1985

Les quatre décennies entre 1945 et 1985 ont vu Londres prendre plusieurs initiatives pour réorienter sa composition spatiale et économique en fonction des nouvelles tendances politiques et économiques mondiales.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, alors qu'une partie de son territoire était un champ de ruines, Londres disposait d'une chance unique de redresser les erreurs de l'urbanisme improvisé et aléatoire qui avait accompagné l'industrialisation à marche forcée du pays pendant tout le XIX^e siècle. Alors que la capitale comptait plus de 50 000 logements rasés et au moins deux millions d'autres endommagés à des degrés divers, le *London County Council* (LCC) était face à une occasion rare de planifier et de reconstruire des zones vacantes d'une envergure qui ne s'était plus vue près de trois siècles, après le grand incendie de 1666¹.

En 1944, le plan d'aménagement du Grand Londres (dit « plan Abercrombie ») énonçait les grands axes de l'aménagement et de la reconstruction de la ville. Se fondant sur les réalités de la dispersion industrielle et une démographie stable, marquée par de faibles taux de croissance, le plan exigeait non seulement la réalisation à grande échelle de logements abordables, y compris par la construction de tours d'immeubles, mais aussi la dispersion et le relogement de populations dans des villes nouvelles au-delà d'une zone non bâtie entourant la capitale². Au milieu des années 60, Londres comptait, de ce fait, huit villes nouvelles satellites, une ceinture verte bien établie et un millier de tours de logements disséminées dans le tissu urbain³.

À cette même période, plusieurs phénomènes symptomatiques et persistants s'étaient fait jour et indiquaient que ce premier cycle d'aménagement de l'après-guerre touchait à sa fin. Les villes nouvelles créées pour enjambrer la zone verte s'étaient transformées en villes dortoirs tandis qu'à l'intérieur de la ceinture, l'habitat des tours d'immeubles se dégradait physiquement et socialement. Parallèlement, les arrondissements (*boroughs*) centraux de Londres se dépeuplaient petit à petit, à mesure que leurs habitants de la classe ouvrière blanche partaient vers la grande banlieue ou les comtés limitrophes, en quête d'une qualité de vie meilleure et de nouvelles possibilités d'emploi⁴.

Dans ce contexte, alors que Londres subissait de plein fouet la désindustrialisation, la déliquescence urbaine et la pollution des sols, le réaménagement (ou la réhabilitation) de quartiers s'imposa progressivement comme ce qu'il fallait faire pour reconfigurer la ville en vue de nouvelles formes d'activité économique et de création d'emplois. Il devenait évident que l'activité économique devait être relancée là où elle avait le plus décliné, à savoir dans les zones au bord de la Tamise à l'est et au sud de la ville, en voie de désindustrialisation rapide et que le déplacement des activités de fret vers les ports en eau profonde de Tilbury et Folkestone avait particulièrement pénalisées. Les investissements d'infrastructure furent alors considérés comme un remède initial à ces déséquilibres, qui aiderait à concentrer l'aménagement dans l'est de la capitale traditionnellement désavantagé par rapport à l'ouest, et à compenser ces différences. Mais les modalités de gouvernance de la ville, encore fondées sur l'institution du LCC qui couvrait un territoire assez restreint (dit *Inner London*), n'étaient pas à la hauteur de la tâche⁵.

En 1965, le Conseil du Grand Londres (*Greater London Council*, GLC) fut créé dans le but de remédier à la fragmentation et à la non-coordination de la gouvernance locale à Londres et de répondre aux besoins nouveaux en infrastructures et équipements. Remplaçant le LCC, le GLC devenait responsable de la gestion de services stratégiques tels que l'élimination des déchets et la planification des urgences, mais il partageait la responsabilité avec les arrondissements de Londres pour la conception de routes, le logement, l'urbanisme et les services de loisirs. Le GLC fut aussi chargé d'élaborer un plan d'aménagement du Grand Londres (*Greater London Development Plan*)⁶.

Un premier projet de plan vit le jour en 1969 et le document définitif fut approuvé en 1976⁷. Contrairement au plan Abercrombie de 1944, ce plan d'aménagement se concentrait sur la revitalisation du centre de Londres, prenait pour hypothèse un déclin démographique et établissait des plafonds de densité précis⁸. Parmi ses éléments centraux figuraient la revitalisation et le réaménagement intégral du site de Covent Garden et la création d'une boucle autoroutière autour du centre de Londres pour améliorer les liaisons avec les banlieues. Après le déménagement du marché à Nine Elms, le GLC proposa la réalisation d'un nouveau réseau routier autour de Covent Garden, qui impliquerait de démolir plus des trois-quarts de l'habitat existant pour faire la place à des immeubles de logements neufs, plus chers. Le projet se heurta à l'opposition des résidents et des associations de quartier, et le plan finit par s'enliser dans la polémique et les contestations⁹.

En 1961, le Royaume-Uni avait présenté sa demande d'adhésion à la Communauté économique européenne (CEE). Celle-ci eut lieu en 1973 et la décision fut ratifiée en 1975 après avoir été soumise à référendum et approuvée à 67 % des suffrages.

En 1981, les travaillistes prirent la mairie de Londres et s'engagèrent à mettre en œuvre une stratégie industrielle (*Industrial Strategy*) interventionniste capable de créer 10 000 emplois à l'horizon 1985. Cette stratégie était une réaction directe des élus travaillistes face à l'ampleur du déclin accusé par l'appareil productif de la ville depuis les années 60. Entre 1959 et 1975, le rythme des pertes d'emplois industriels à Londres atteignit plus du double de celui des autres grandes villes du Royaume-Uni combinées. En dix ans, entre 1971 et 1981, le Grand Londres perdit 36 % de ses emplois industriels, contre 25 % pour le Royaume-Uni dans son ensemble¹⁰.

Parallèlement au plan pour Londres du Parti travailliste (*London Labour Plan*), qui visait la lutte contre les discriminations, le respect de l'égalité des chances et l'augmentation de la syndicalisation, la stratégie industrielle pour Londres formait un programme hautement novateur. Elle introduisait au cœur de la politique économique une notion de planification démocratique qui devait solliciter l'opinion publique. Elle mettait aussi pour la première fois l'accent sur certains segments des secteurs secondaire et tertiaire et sur l'établissement de priorités de production définies.

En 1984, la municipalité travailliste avait mis au point plusieurs objectifs en matière de logement et d'habitat : des chiffres par arrondissement, 70 % de participation du secteur public ou encore 80 % de maisons avec jardin dans la capitale¹¹. Désireux de créer une base londonienne de type « coalition arc-en-ciel » pour le Parti travailliste, le GLC avait aussi entrepris de subventionner un ensemble d'associations locales et d'initiatives en faveur des minorités. La politique mise en œuvre par ce GLC radicalisé était de plus en plus en décalage avec les préceptes de l'économie libérale prônés par le gouvernement central sous la houlette de Margaret Thatcher, un facteur qui finit par causer la perte du GLC avec sa dissolution en 1986 (voir ci-dessous)¹².

1^{er} cycle (1985-1992) : les difficultés initiales de la mue post-industrielle

La décennie des années 80 vit la composition du secteur industriel et les tendances démographiques à long terme de Londres changer radicalement. Avec l'ouverture des marchés de l'eurodollar et la montée en puissance du billet vert comme monnaie de référence mondiale pour les échanges internationaux, la place londonienne commençait à s'imposer en tant que centre bancaire extraterritorial pour les dépôts en dollars. L'abolition du contrôle des changes, décidée en 1979 par le gouvernement de M^{me} Thatcher, permit aux banques étrangères installées à New York, Tokyo ou Paris de prêter, d'emprunter, d'acheter, de vendre, de fusionner et d'absorber des actifs à Londres ; grâce aux réformes des marchés d'actions, les capitaux pouvaient désormais « faire leur marché » pour trouver les meilleurs rendements sur les places boursières mondiales. Le secteur financier à Londres entamait son essor et l'économie de la capitale se détacha nettement du modèle industriel national britannique.

Les mesures de déréglementation de 1986, regroupées sous l'appellation de « Big Bang », entraînèrent un tel développement de l'activité que beaucoup d'entreprises financières doublèrent, voire triplèrent leur effectif en un an, et Londres s'établit rapidement comme l'un des trois centres financiers dominants de la planète, tirant parti de son emplacement stratégique dans le fuseau horaire de l'Europe et de l'Afrique, et de sa proximité avec les marchés européens¹³. L'augmentation du nombre et de la taille des établissements financiers et commerciaux exigeait l'appui d'un « écosystème » de services professionnels et technologiques. Le développement de cet écosystème entraîna une mutation durable dans la géographie de l'emploi londonien qui est encore visible aujourd'hui. La « réurbanisation » des emplois dans le centre de Londres déclencha un processus plus large de revitalisation urbaine. Parallèlement, la déréglementation des secteurs de l'audiovisuel et de la presse permit à la ville de se doter d'un ensemble de compétences hautement spécialisées et adaptables qui allaient alimenter une nouvelle vague de diversification économique et de réurbanisation¹⁴.

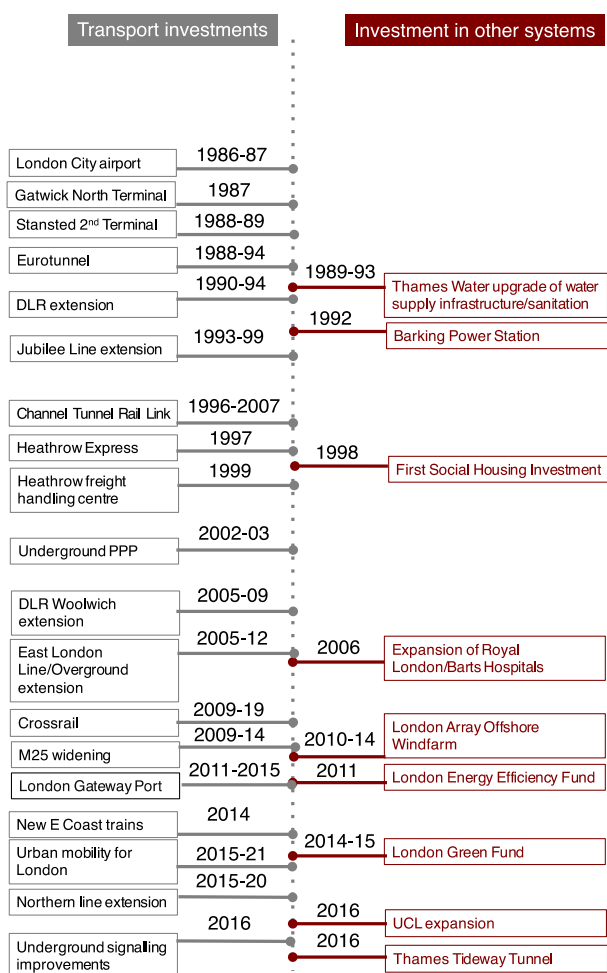
Dans leur grande majorité, ni les autorités, ni les entreprises de Londres n'avaient prévu l'ampleur des possibilités qui seraient créées par le Big Bang financier, la déréglementation de la presse et de l'audiovisuel et le développement induit des nouvelles technologies. Que ce soit du point de vue de son économie, de son espace ou de ses

infrastructures, la ville de Londres était très peu préparée à la croissance qu'elle allait connaître. Certes, l'économie croissait fortement et la population se stabilisait après plus de quarante ans de déclin régulier, mais le système de gouvernance était en crise. Le Grand Londres, creuset de l'antagonisme politique opposant travaillistes et conservateurs, était victime des tensions entre un gouvernement local rebelle et un gouvernement central intransigeant, situation qui engendrait une paralysie croissante dans la distribution des services et la prise de décision¹⁵.

En 1986, le gouvernement central décida d'abolir le GLC, sonnait la dissolution de l'organe théoriquement le mieux placé pour organiser le développement de la métropole londonienne. Sans lui, Londres se retrouvait administrée par 33 conseils d'arrondissement faiblement coordonnés, chacun avec son propre programme à court terme, et un gouvernement central réticent à étayer ses avis stratégiques occasionnels par des pouvoirs exécutifs plus solides¹⁶. L'abolition du GLC marqua la ligne des hautes eaux de la centralisation du gouvernement au Royaume-Uni, et la ligne d'étiage de l'autonomie administrative de la capitale.

C'est dans ce contexte que la contribution de la BEI à Londres prit de l'ampleur. Au cours des 12 premières années d'activité de la Banque au Royaume-Uni, la plus grosse opération de la BEI à Londres avait été un modeste investissement, équivalent à 17 millions d'euros, pour le **second tunnel routier de Dartford** ; mais, au milieu des années 80, le déficit d'infrastructures de la capitale devenait criant. Furent d'abord ciblées les liaisons de transport avec le reste de l'Europe, dans le droit fil d'une priorité accrue donnée aux réseaux de transport européens. La BEI avait noté qu'il était urgent, pour la Communauté européenne, de créer un réseau multimodal pour favoriser la libre circulation des biens et des services, et les aéroports de Londres étaient une variable clé de cette équation¹⁷.

Chronologie des investissements de la BEI à Londres, 1986-2018



Entre 1986 et 1987, la BEI décaissa un prêt de 11,2 millions d'euros qui aida à financer la construction du tout nouvel **aéroport de Londres-City** sur l'ancienne emprise des « docks royaux », dans l'est de la ville¹⁸. En 1987, la BEI accorda un prêt de 210 millions d'euros pour financer la réalisation de l'aérogare nord de l'**aéroport de Londres-Gatwick**¹⁹. En 1988 et 1989, elle prêta 304 millions d'euros pour un autre projet aéroportuaire consistant à doter d'une deuxième aérogare l'**aéroport de Londres-Stansted**²⁰. Ces investissements dans ses infrastructures aéroportuaires améliorèrent sensiblement la connectivité internationale de Londres. Ils contribuèrent aussi à son développement en tant que région polycentrique, puisque nombre de fonctions dans la recherche-développement (R-D), l'innovation et les services à haute valeur ajoutée sont désormais situées au-delà de la M25 à proximité des aéroports, en particulier dans le couloir de la M4 et le couloir London-Stansted-Cambridge²¹.

À la même époque, le projet tant attendu du **tunnel sous la Manche** démarra enfin grâce à une solution nouvelle pour son financement. À partir de 1988, la BEI prêta 600 millions d'euros pour cofinancer la réalisation du projet **Eurotunnel** de liaison ferroviaire entre l'Angleterre et la France. Le projet Eurotunnel

fut la première opération sous contrat de construction-exploitation-transfert (*build-operate-transfer*, BOT) de l'histoire du Royaume-Uni en même temps que le plus cher projet de construction de tunnel jamais proposé. La BEI fut dès le départ un partenaire capital. Elle le devint encore plus lorsque les autorités britanniques refusèrent de subventionner le projet et convinrent, par le traité franco-britannique du tunnel sous la Manche, qu'il serait financé entièrement par le secteur privé. La BEI intervint comme bailleur de fonds de premier plan et permit de mobiliser le financement par l'emprunt auprès d'un syndicat de banques, en sus des cinq banques participant au consortium formé par Channel Tunnel Group (deux banques et cinq entreprises de construction britanniques) et France-Manche (trois banques et cinq entreprises de BTP françaises)²².

En fin de compte, l'État britannique consentit une forme de garantie de la dette en accordant une concession d'une durée de 55 ans (qui fut ultérieurement prolongée de dix ans)²³. Les seuls revenus garantis à la société Eurotunnel étaient ceux prévus au titre de la convention d'utilisation de longue durée. Aux termes du contrat, Eurotunnel s'engageait à mettre la moitié de la capacité du tunnel à la disposition des opérateurs ferroviaires nationaux britannique, français et belge pour l'exploitation de services commerciaux réguliers de trains de voyageurs et de marchandises ; en contrepartie, les compagnies ferroviaires acquitteraient une redevance forfaitaire et des péages calculés sur le volume de trafic, plus une contribution aux frais d'exploitation²⁴. En prix de 1985, le coût du projet était estimé à 5,5 milliards de livres, mais le coût définitif atteignit 9 milliards de livres, alors même que le plan de financement de 1987 incluait une marge de réserve de 25 %²⁵. Les dépassements de budget furent attribués aux retards accusés par les travaux de percement et à la sous-estimation du coût du matériel roulant²⁶.

La BEI s'engagea aussi à cette époque dans ce qui allait être un investissement de vingt ans dans la revitalisation de la zone des **Docklands**, le plus grand chantier de reconversion urbaine de Londres. Ce projet était supervisé par la London Docklands Development Corporation (LDDC), un organisme financé par le gouvernement central. Lorsque les promoteurs immobiliers Olympia and York décidèrent, en 1987, de construire le quartier de Canary Wharf, la LDDC avait déjà « préparé le terrain » avec un programme prévoyant la construction de nouvelles voies routières pour environ 650 millions de livres à l'horizon 1993. Ce réseau incluait un tronçon en tunnel de 1,8 km, baptisé **Limehouse Link**, qui devint le ruban de bitume le plus cher de l'histoire de la Grande-Bretagne²⁷. La participation de la BEI fut cruciale pour augmenter la place des transports en commun dans cette zone.

Le métro aérien léger **Docklands Light Railway** (DLR) faisait partie du paysage de ce territoire depuis 1987, et le feu vert fut donné en 1989 pour son prolongement vers Beckton, ouvrant la voie à l'aménagement vers la limite orientale de l'emprise ; la BEI y effectua un important investissement initial équivalent à plus de 300 millions d'euros. Le prolongement de la ligne jusqu'à la station Bank était aussi en cours de réalisation et financé dans le cadre du projet de Canary Wharf. La municipalité de Lewisham, un arrondissement du sud de Londres, fit campagne pour un prolongement du DLR franchissant la Tamise pour offrir un accès direct à Canary Wharf. En l'absence d'une administration générale de la ville de Londres, ce fut la volonté des arrondissements et des nouvelles agences du programme City Challenge de trouver 10 millions de livres qui permit de convaincre le député Roger Freeman, ministre des transports, de faire passer une loi autorisant le projet « Light Railway Lewisham » en 1990.

L'autre grand projet commencé durant cette période fut celui de la **centrale électrique de Barking**, dont la réalisation s'étendit de 1992 à 1995 ; il s'agissait de la première grande centrale électrique à être construite dans le périmètre de Londres depuis des décennies. Cette centrale thermique, l'une des plus grandes du Royaume-Uni détenues par une société indépendante, a une puissance de 1 000 MW et fournit plus de 10 % de la consommation de pointe à Londres²⁸. Cet investissement, soutenu par un prêt de 200 millions de livres de la BEI, permit à la capitale britannique d'assurer pour longtemps la couverture de ses besoins en électricité.

À une époque où Londres souffrait d'une certaine inaction des pouvoirs publics et d'un déficit d'infrastructures devenu grave, la vague initiale d'investissements de la BEI dans les projets aéroportuaires, ferroviaires et électriques fut une source de dynamisme importante avant même les effets transformateurs de l'effondrement de l'Union soviétique, de la réunification allemande et de l'approfondissement de l'intégration européenne. Ce dynamisme prendrait un nouvel élan une fois que le système de gouvernance éclaté de Londres aurait pris acte d'un changement de contexte d'opportunités ainsi que d'un ensemble de risques concurrentiels et d'impératifs d'investissement demandant à être traité de toute urgence.

2^e cycle (1992-2000) : à l'aube d'une ère de compétitivité mondiale

Cinq ans après l'abolition du GLC, au milieu d'une nouvelle récession, Londres vit l'émergence d'un certain nombre d'institutions et de plateformes de coordination. Conscientes des impératifs de la compétitivité, de l'augmentation et de l'internationalisation de la population et du déficit croissant en matière d'infrastructures, elles ouvrirent à la ville de nouveaux horizons.

Plusieurs rapports successifs attirèrent l'attention sur des réformes possibles du modèle d'infrastructures de la capitale. En 1989, le document intitulé **Central London Rail Study** soulignait l'effondrement des dépenses d'équipement face à l'augmentation de la demande. Deux ans plus tard, le **London Planning Advisory Committee**, créé pour conseiller le gouvernement central, rédigea un rapport précurseur sous le titre *London – World City Moving in the 21st Century*. Ce texte mettait noir sur blanc les aspirations et les demandes de Londres en tant que ville aux fonctions planétaires nécessitant de meilleures infrastructures, des espaces de qualité, de la culture et une impulsion internationale²⁹.

Ces rapports étaient purement consultatifs, mais ils incitèrent le gouvernement central à procurer un soutien plus ciblé à la capitale. Le Parti conservateur fut encouragé à parler pour la première fois de Londres dans son programme électoral de 1992 ; depuis, les besoins de la capitale ont toujours figuré dans le programme du parti vainqueur des scrutins nationaux. En 1991, une commission ministérielle pour Londres fut créée pour améliorer la coordination au niveau du gouvernement central ; plus tard, ce fut au tour du *Government Office for London* (GOL), puis d'un ministre des transports pour Londres, de voir le jour³⁰.

Si le GOL n'avait qu'un budget limité, de l'ordre d'un milliard de livres, et n'avait pas pour fonction première de prendre des initiatives de politique publique, il participait au processus d'allocation des fonds et des dépenses d'investissement dédiés à la revitalisation. Cet organe était un point de contact essentiel pour les acteurs privés et publics à Londres, y compris la BEI, et il encouragea une approche positive du nouveau cycle d'opportunités économiques³¹.

Au cours de ces années, le regain de l'attrait de Londres en tant que lieu de vie prit par surprise ses institutions de gouvernance, qui s'en tenaient encore à la prévision selon laquelle la population de la capitale tomberait à six millions d'habitants et y resterait. Cette « réurbanisation » faisait peser une forte pression sur des infrastructures de transports délaissées et des services publics privés d'investissements. Et après des décennies d'expériences pour la plupart malheureuses concernant le logement social dans les immeubles de grande hauteur, Londres ne pouvait plus ignorer la nécessité d'une rénovation physique et sociale d'une grande partie de son tissu urbain.

Peu à peu s'imposa une nouvelle attitude de pragmatisme et de partenariat informel entre les autorités locales et nationales et le secteur privé. Les arrondissements centraux de Londres dirigés par les travaillistes reconnurent les possibilités qui s'offraient d'exploiter la croissance de l'activité et les nouvelles sources d'investissement au bénéfice des objectifs sociaux et des biens publics (logement, équipement, emplois et transports)³². Les municipalités d'arrondissement se firent plus favorables à l'accueil des « talents » professionnels et plus pressantes pour des investissements dans le réaménagement de l'espace public (selon le concept du *placemaking*), dans l'éducation au sens large et dans les infrastructures, espérant les utiliser pour servir des objectifs sociaux plus larges. Au cours des années 90, les arrondissements se remirent à coopérer et à exprimer des positions communes, laissant derrière eux le bipartisme des années 80.

Les années 90 virent aussi les responsables du monde des entreprises et de la société civile s'organiser plus efficacement pour tenter d'occuper l'espace laissé vide au niveau de la gouvernance. Ainsi de London First, un club de chefs d'entreprise créé en 1992 dans le but de préconiser de nouvelles solutions pour la capitale, et qui fut invité à produire une vision stratégique pour Londres en partenariat avec les entreprises et les arrondissements. Le résultat fut la brochure intitulée *London Pride Partnership*, dont les recommandations, quoique non contraignantes, eurent une grande influence sur la façon de penser Londres chez ses dirigeants et inspirèrent un programme stratégique centré sur la revitalisation géociblée qui convainquit la BEI et d'autres investisseurs. En faisant prendre conscience des faiblesses stratégiques de Londres et en fournissant des voies et des solutions viables, ces organisations créèrent le contexte qui rendait possible de se lancer dans des mégaprojets à Londres³³.

Au nombre de ces mégaprojets figure le **prolongement de la ligne Jubilee** du métro jusqu'à Stratford, qui fut un catalyseur pour le développement de Canary Wharf. Au début des années 90, le projet isolé des Docklands était en faillite et l'on considérait que, pour réaliser ses ambitieux objectifs de création d'emplois, le nouveau quartier d'affaires avait besoin d'une amélioration plus que substantielle de la desserte avec le centre de Londres, dans une proportion bien supérieure à la seule augmentation de capacité offerte par le Docklands Light Railway. Olympia and York (O&Y), le promoteur immobilier chargé de l'aménagement du site en un immense complexe de bureaux à plusieurs milliards de livres, avait été l'un des principaux avocats de la création d'une ligne de métro entre le centre de Londres et les Docklands. En 1993, O&Y conclut avec London Underground Ltd, la société du métro de Londres, un accord portant sur 398 millions de livres de financements privés pour le prolongement de la ligne Jubilee – près de la moitié des 800 millions de livres de contribution privée qui étaient initialement exigés pour que le projet obtienne le feu vert. Mais la chute du marché de l'immobilier mit en difficulté O&Y, qui fut placé sous tutelle administrative, en conséquence de quoi sa contribution au projet se trouva considérablement réduite. Il était critique de trouver une nouvelle source de fonds³⁴.

En 1993, la BEI intervint avec un prêt de 98 millions de livres accordé aux promoteurs de Canary Wharf pour aider à couvrir la première contribution privée au financement du projet « Jubilee Line Extension ». Ce concours de la BEI en vint à être salué comme la dernière pièce du puzzle qui permit au chantier de démarrer³⁵. Son intervention eut pour effet de prolonger la ligne de Green Park à Stratford dans l'East End, via les quartiers de South Bank et de Canary Wharf³⁶. À l'époque, c'était l'un des plus grands chantiers de génie civil jamais entrepris à Londres, impliquant la construction de six nouvelles stations et l'agrandissement ou la reconstruction de cinq stations existantes. Avec un coût définitif de plus de 4 millions de livres au mètre linéaire, c'était aussi, à cette époque, l'un des projets de construction les plus chers du monde³⁷.

Le prolongement de la ligne Jubilee eut plusieurs retombées bénéfiques immédiates importantes en matière d'aménagement urbain :

- il créait deux options supplémentaires stratégiques pour le franchissement de la Tamise dans la zone traversée, qu'il ancrerait ainsi fermement au reste des Docklands ;
- il servait de catalyseur à la revitalisation plus globale des Docklands en encourageant et en soutenant le projet immobilier de logements et de bureaux ;
- il soulageait la pression du trafic routier sur les franchissements de la Tamise existants, en particulier le tunnel de Blackwall ;
- il offrait à la vaste population des quartiers du sud-est de Londres un accès aux viviers d'emplois qui se développaient au nord du fleuve³⁸.

Le projet eut aussi des effets notables pour l'économie des quartiers traversés ainsi que pour les usagers (grâce à la réduction des temps de parcours). Une fois ouverte, la « Jubilee Line Extension » supprima environ 3 300 déplacements quotidiens de personnes du réseau routier local et fit économiser 14,4 millions d'heures en temps de parcours durant sa première année complète de fonctionnement. Entre 1991 et 2001, la population de la zone de desserte des nouvelles stations augmenta de 31 %, contre 11 % pour celle du centre-est de Londres dans son ensemble. Enfin, en 1998, l'emploi dans les différentes zones de desserte du prolongement affichait une croissance près de deux fois supérieure à ce qu'elle était dans le reste du Grand Londres³⁹.

L'opération marqua un tournant dans l'évolution de la démarche de cofinancement appliquée aux projets de réaménagement à Londres. La façon dont les acteurs locaux, y compris les entreprises, réussirent à persuader le gouvernement central de soutenir les opérations « Docklands Light Railway » et « Jubilee Line Extension » fut cruciale pour convaincre la BEI de participer aux côtés d'autres investisseurs privés. Le milieu des années 90 fut aussi une période qui vit se développer la négociation et le pragmatisme dans la gouvernance de Londres. C'est ainsi que la London Dockland Development Corporation devint plus réceptive aux appels à la mixité fonctionnelle des espaces dans l'aménagement des Docklands, les arrondissements demandant davantage d'équipements

résidentiels, culturels et publics. Le projet de réaménagement des Docklands gagna ainsi en vitalité et prit de l'élan et, à la fin des années 90, Canary Wharf était devenu le deuxième quartier d'affaires londonien. L'expérience démontrait avec force les avantages de la coopération entre secteurs public et privé, en particulier pour la promotion et le montage de l'opération d'investissement, et la BEI y avait tenu un rôle central⁴⁰.

Pendant toute cette décennie, la « coalition pour la croissance » prit de l'assurance pour presser le gouvernement central d'organiser le financement de nombreux autres projets à forte visibilité propices au développement de Londres par des programmes de revitalisation nationaux et des fonds de loterie. Sans être complètement ancré dans une stratégie plus large, le modèle de l'amorçage du financement privé par l'investissement public fut efficace pour réaliser une série de « projets du millénaire » : Tate Modern, pont du millénaire, dôme du millénaire et grande roue du millénaire (le *London Eye*). Des pans de la *City Fringe* – les arrondissements autour de la City – furent aussi redynamisés avec des fonds publics, ouvrant la voie à la renaissance culturelle et créative des quartiers de Hoxton et de Shoreditch.

Parallèlement à ces investissements culturels, la nouvelle vision du financement de Londres aida à accélérer de nombreux projets, notamment des liaisons ferroviaires avec les aéroports, l'agrandissement d'aéroports, le réaménagement de stations de métro et de gares ferroviaires, la création de zones commerciales et de marchés. Mis bout à bout, tous ces projets ont assuré la réalisation d'améliorations nécessaires dans les infrastructures et les équipements, dirigé davantage d'usagers vers les transports en commun, allégé les encombrements et permis aux nouveaux pôles d'emplois londoniens de s'étendre au-delà du quartier d'affaires central historique⁴¹. Un des plus importants de ces projets fut la construction de la liaison ferroviaire rapide **Heathrow Express**. En 1997, la BEI prêta 125 millions de livres (la Banque d'import-export du Japon en fit autant) pour la réalisation de cet investissement d'un coût total de 300 millions de livres, exécuté par une coentreprise à 70-30 entre BAA et British Rail. Les travaux comprenaient la mise à niveau technique et l'électrification de 18 km de voie ferrée, la construction d'une ligne de desserte de 7 km vers l'aéroport, de deux nouvelles gares et d'un atelier d'entretien, la mise en place de nouveaux équipements de signalisation et de communications et l'acquisition de trains à grande vitesse. La nouvelle liaison rapide ramena le temps de parcours entre l'aéroport international de Heathrow et le centre de Londres à 15 minutes. Étant donné qu'avant sa réalisation, 80 % des usagers de l'aéroport effectuaient ce trajet par la route, la « Heathrow Express » contribua aussi largement à réduire les encombrements et la pollution sur les axes routiers environnants⁴².

« La BEI se félicite d'apporter son concours à ce projet primordial, qui améliorera l'accès des passagers à l'aéroport international le plus fréquenté d'Europe ainsi que leurs conditions de déplacement. Avec la Heathrow Express, c'est une autre liaison d'importance cruciale qui s'ajoutera aux réseaux transeuropéens de communications – on rappellera que l'Union européenne a fait de leur développement l'une de ses priorités – et le projet améliorera par ailleurs l'environnement urbain à Londres puisqu'il contribuera à réduire les encombrements routiers. »

Sir Brian Unwin, président de la BEI de 1993 à 1999⁴³

Améliorer la connexion entre Londres et le réseau ferré transeuropéen sur le continent avait été au nombre des grandes priorités de la BEI pendant plus de dix ans et cet objectif trouva son point d'orgue dans l'opération **Channel Tunnel Rail Link** (CTRL) portant sur la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Londres et le tunnel sous la Manche. De sa phase de conception initiale en 1996 aux étapes finales de la réalisation puis de l'ouverture en 2007, la CTRL bénéficia d'un investissement total de 700 millions de livres de la part de la BEI. Le premier tronçon de la liaison ferroviaire, entre la sortie du tunnel et le nord du Kent, fut mis en service en 2003⁴⁴. Dans cette phase, la BEI intervint avec un prêt d'une durée de 30 ans au concessionnaire, London & Continental Railways (LCR) ; parmi les autres actionnaires principaux figuraient Bechtel, London Electricity, le groupe National Express, la SNCF et UBS Warburg. L'achèvement de ce premier tronçon augmenta immédiatement la connexion internationale de la capitale britannique, en abaissant de 20 minutes les temps de parcours sur les trajets Londres-Paris et Londres-Bruxelles, ce qui, par ricochet, réduisit aussi la durée des trajets vers d'autres grandes villes européennes avec lesquelles ces capitales ont une liaison directe, telles qu'Amsterdam et Cologne⁴⁵. En offrant aux usagers des lignes ferroviaires internationales des gains de temps et une plus grande fiabilité de service, le projet contribuait également à améliorer la compétitivité du rail par rapport à l'avion et à la route⁴⁶.

Le deuxième tronçon devait relier le nord du Kent à la gare terminus de Saint-Pancras dans le centre de Londres ; il achevait les 109 km de LGV double voie pour le transport de marchandises et de voyageurs entre Londres et le tunnel sous la Manche⁴⁷. Particulièrement complexe, cette deuxième section impliquait la réalisation de 25 km de tunnels sous Londres et la Tamise et d'une nouvelle gare internationale à Stratford ; mais elle contribua aussi à la revitalisation urbaine dans les quartiers de l'East London et de l'East Thames et donna lieu à de grands travaux de reconstruction à la gare de Saint-Pancras. L'achèvement du deuxième tronçon eut pour effet, non seulement de faire gagner 15 minutes supplémentaires sur les trajets vers Paris et Bruxelles, mais aussi de libérer de la capacité – denrée rare – sur les lignes de la banlieue sud de Londres. La CTRL peut transporter entre 40 et 45 millions de voyageurs par an et elle a contribué au développement des trajets fréquents sur le réseau européen de grandes lignes et de lignes internationales⁴⁸.

Les premières opérations dans le logement social

En 1998, la BEI commença à apporter son concours financier au secteur du logement social dans le cadre d'une approche intégrée de l'aménagement urbain et de la revitalisation urbaine. Son prêt à The Housing Finance Corporation (THFC) permit à la société de crédit de rétrocéder des fonds à prix coûtant à un certain nombre de bailleurs sociaux agréés dans des quartiers défavorisés de Londres (comme Tower Hamlets et Hackney, dans un premier temps) et d'autres villes du Royaume-Uni. Cette opération eut pour effet la construction de milliers de logements sociaux, mais aussi de foyers pour le logement et la formation de jeunes sans emploi, et de locaux à usage mixte d'habitation et professionnel pour de jeunes créateurs d'entreprise.

Dans ce nouveau rôle, la BEI apportait des solutions de financement à long terme hautement rentables aux bailleurs sociaux pour soutenir la fourniture d'habitations à loyer modéré très économes en énergie dans le cadre d'un processus plus large de rénovation urbaine ; elle procurait l'élément rassurant qui permettrait à d'autres bailleurs de s'engager dans de nouveaux projets. Il s'ensuivit un effet de transformation sur les programmes de revitalisation dans le centre (*Inner London*) comme dans la périphérie (*Outer London*) pendant les deux décennies suivantes (voir « 4^e cycle »). À l'aube des années 2010, le financement de logements sociaux servant d'ancrage pour un processus plus vaste de rénovation urbaine était devenu classique, et la BEI était la source principale d'innovation financière dans le secteur. En 2016, ces investissements cumulés totalisaient 4,2 milliards de livres répartis sur 40 projets au Royaume-Uni, dont beaucoup situés à Londres.

3^e cycle (2001-2008) : nouvelles fonctions métropolitaines et possibilités d'innovation financière

En 1997, le gouvernement entrant, formé par le Nouveau Parti travailliste (*New Labour*), décida de réinstaurer une gouvernance métropolitaine pour Londres. Les nouveaux dirigeants pensaient en effet que la capitale en avait fini avec l'ère de l'hostilité et des expédients politiques et était désormais apte à gérer ses relations et ses finances prudemment⁴⁹. Le livre vert du New Labour confirma que les nouvelles modalités de gouvernance de la capitale incluraient dorénavant l'élection directe du maire. Londres s'appropriait à obtenir un modèle de gouvernance qu'aucune ville du Royaume-Uni n'avait encore connu.

En 2000 fut instituée l'Autorité du Grand Londres (*Greater London Authority*, GLA), ayant un maire à sa tête et coordonnant les missions avec les 33 arrondissements. Point important, la mairie obtenait la responsabilité stratégique des transports ainsi que de la planification et du développement économique, par l'intermédiaire, respectivement, de deux organismes dépendant de la GLA, Transport for London (TfL) et London Development Agency (LDA). Les services de police et d'interventions d'urgence lui étaient également transférés. À partir de 2002, une commission pour le développement durable (*Sustainable Development Commission*) fut créée aux fins de conseiller le maire sur les stratégies et les priorités en matière d'environnement⁵⁰.

Dans ce modèle maire-assemblée, la nouvelle structure de gouvernance de Londres ne comptait au départ qu'un personnel assez réduit (environ 400 agents) et ses compétences se concentraient initialement sur la stratégie métropolitaine et la gestion des transports et de la police. La GLA et le maire élaboraient les stratégies en matière de transports, de territoire, d'économie et de logement, mais l'autonomie financière et législative de l'institution était quelque peu limitée. Cependant, l'intégration fonctionnelle accroissait la capacité de Transport for London à contracter des emprunts et à faire appel à des partenariats public-privé (PPP). Il en résulta un enchaînement rapide de grands investissements dans lesquels la BEI joua un rôle central.

En mars 1998, le vice-premier ministre britannique annonça le choix d'un **partenariat public-privé pour rénover le métro de Londres**. L'objectif était de proposer un meilleur réseau de transport souterrain en ayant un exploitant public qui travaillerait avec une infrastructure améliorée, gérée par un acteur privé. La solution du PPP était jugée la mieux adaptée pour inverser la détérioration du réseau due à un sous-financement chronique. (En 1998, les arriérés de travaux accumulés du fait du sous-investissement étaient évalués à 1,2 milliard de livres⁵¹.)

En vertu du contrat de PPP, le métro de Londres était réparti entre une société d'exploitation publique chargée de fournir les services au public (London Underground Ltd) et trois sociétés privées sous concession gérant la maintenance des infrastructures (les *infrastructure companies* ou « infracos »). Chaque « infraco » était responsable d'un groupe de lignes du métro. Des contrats de 30 ans furent signés avec les infracos pour la maintenance, l'amélioration et la modernisation de ces lignes ; le secteur privé fut invité à répondre à un appel d'offres pour acquérir des parts dans les infracos⁵². Ainsi, même si l'exploitant restait public, l'entretien et le renouvellement étaient confiés à des entreprises privées⁵³. L'idée générale était qu'au lieu d'avoir des marchés classiques par lesquels l'organisme public, London Underground Ltd, se contentait d'établir un cahier des charges et de lancer un appel d'offres, cette fois les sous-traitants seraient incités à envisager les actifs à plus long terme⁵⁴. En 2002 et 2003, London Underground signa trois contrats de 30 ans avec deux consortiums, Tube Lines et Metronet⁵⁵.

Les entreprises privées ne se bousculant pas pour participer aux appels d'offres, le coût de l'attribution des marchés augmenta rapidement⁵⁶. La BEI s'engagea à soutenir les consortiums en prêtant 300 millions de livres à Tube Lines et 600 millions à Metronet⁵⁷. Dans le cas de Metronet, le montage financier sous-jacent comprenait, à côté du concours de la BEI, 70 millions de livres en fonds propres apportés par cinq actionnaires, 1 milliard de livres de prêts de banques commerciales et 1 milliard de livres d'obligations.

Le modèle du PPP fut bientôt étendu à d'autres projets dans le secteur des transports. Pour TfL, les prêts de la BEI se révélèrent souvent moins onéreux que ceux d'autres bailleurs potentiels comme le Public Works Loan Board. En 2005, la BEI accepta de prêter 100 millions de livres pour le **prolongement de la ligne de chemin de fer léger des Docklands** destiné à fournir un nouveau franchissement de la Tamise et à relier North Woolwich à Woolwich Arsenal dans le sud de Londres. Le projet fut réalisé au moyen d'un PPP. Les fonds de la BEI furent prêtés directement au concessionnaire privé Woolwich Arsenal Rail Enterprises Ltd., responsable de la conception, de la réalisation et de l'entretien du prolongement dans le cadre d'un contrat de concession de 30 ans accordé par la société Light Railway, elle-même propriété de TfL. Comme d'autres à cette période, le projet « Docklands Light Railway Extension » fut financé par une combinaison de prêts bancaires, de fonds de la BEI et de financements de second rang sous la forme de créances subordonnées et d'actions ordinaires⁵⁸.

L'émergence d'une capacité de planification intégrée pour Londres annonçait un ensemble de projets plus volumineux que ce qu'avaient pu voir les années 90, notamment pour ce qui concernait la renaissance de la partie orientale de la ville. En 2004 fut publiée la première stratégie territoriale complète de Londres depuis 1945, dite « Plan londonien » (*London Plan*). Avec un enjeu majeur de gestion de la croissance démographique, ce document devint la stratégie des stratégies ; il désignait une trentaine de zones à réaménager en priorité (les *opportunity areas*) où la Ville pouvait accroître l'offre de logement – essentiellement dans l'est et le nord-est. Le Plan londonien a non seulement donné lieu à une augmentation spectaculaire de la densité de logements à Londres, mais aussi entériné le principe de développement durable orienté sur les transports⁵⁹. Il a également créé le cadre pour faire affluer un certain nombre de projets relatifs aux transports, à l'aménagement urbain, à la revitalisation et au logement, dont beaucoup ont reçu l'assistance de la BEI.

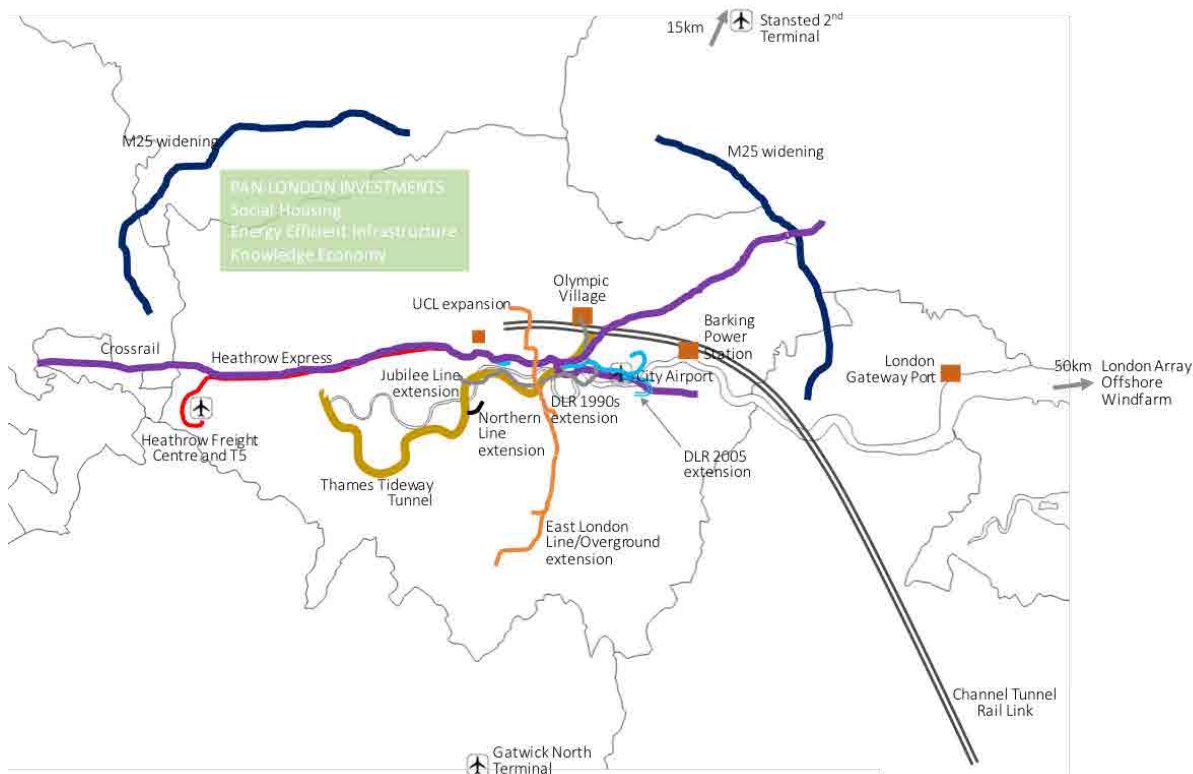
Peu de temps après la sortie du Plan londonien, la BEI signa un prêt de 450 millions de livres pour le financement d'un **prolongement de la ligne de métro East London**, dans le cadre de la mise à niveau complète du **réseau orbital du London Overground**⁶⁰. Le projet « East London Line Extension » impliquait la construction d'une plate-forme ferroviaire de 4 km entre Whitechapel et Dalston et de quatre stations (Shoreditch High Street, Hoxton, Haggerston et Dalston), la remise en état de 14 stations, le remplacement de 7,5 km de voies et la mise en place de nouveaux équipements de signalisation⁶¹. Le projet coûta à peu près 1 milliard de livres au total et fut réalisé en deux phases. La première phase fut essentiellement financée au moyen du prêt de la BEI ; la seconde fut cofinancée par le ministère des transports pour 64 millions de livres et TfL pour 11 millions de livres⁶².

La participation de la BEI avait pour but d'encourager la revitalisation des quartiers défavorisés de l'est de Londres traversés par la ligne. Le projet devait aussi améliorer les liaisons de banlieue à banlieue, pour lesquelles la demande ne cessait d'augmenter depuis le milieu des années 2000. À l'achèvement du projet, le réseau du London Overground relierait aussi 20 des 33 arrondissements de Londres⁶³.

« La BEI a été une source extrêmement importante de financement pour nous au fil des années. Très très importante, même, puisque la Banque nous a accordé plus de 3,5 milliards de livres en lignes de crédit que nous avons utilisées à hauteur de 2,5 milliards de livres et qu'elle a aussi été un bailleur de fonds dans la plupart des opérations de PFI ou de crédit-bail pour le matériel roulant. »

Simon Kilonback (directeur du département Trésorerie, TfL), 2017

Cartographie des principaux projets cofinancés par la BEI, 1986-2018



D'autres « initiatives de financement privé » (PFI) furent aussi soutenues pour des projets relatifs à des hôpitaux ou à des infrastructures routières. En 2006, la BEI signa un prêt de 250 millions de livres pour le réaménagement du **Royal London Hospital** à Whitechapel et du Saint Bartholomew's Hospital (« Barts Hospital ») à West Smithfield. Le projet – qui constituait la plus grande opération de réaménagement hospitalier jamais réalisée au Royaume-Uni – fut réalisé au moyen d'un PPP. L'opération avait pour promoteurs le Barts Hospital et le London NHS Trust. Le prêt de la BEI fut accordé directement au concessionnaire, la société de projet Capital Hospitals Ltd, qui était chargée de fournir, par l'intermédiaire de ses sous-traitants, les locaux ainsi que les services non cliniques et d'entretien nécessaires pendant la durée de la concession. Globalement, le caractère innovant du montage de l'opération résidait dans une combinaison d'obligations de premier rang d'un montant de 1 milliard de livres, d'un prêt de la BEI, d'un prêt mezzanine et d'un financement de second rang sous forme de prêt subordonné et d'actions ordinaires apporté par les actionnaires de Capital Hospitals⁶⁴.

La BEI consentit également un prêt de 400 millions de livres pour l'élargissement de la M25 à deux fois quatre voies sur deux sections d'une longueur totale de 60 km, entre les sorties 16 et 23 et 27 et 30, ainsi que tous les travaux d'entretien du réseau formé par la M25 et les axes stratégiques desservant Londres, soit au total 400 kilomètres de routes⁶⁵. Le projet proprement dit fut réalisé au moyen d'un PPP. Connect Plus, la société concessionnaire du projet, obtint de la BEI un prêt direct de 185 millions de livres et une opération supplémentaire de 215 millions de livres contre-garantie par des banques commerciales pendant la phase de construction. La Highways Agency attribua à Connect Plus un marché de 6,2 milliards de livres en vertu d'un contrat d'une durée de 30 ans portant sur la conception, la construction, le financement et l'exploitation de l'autoroute. L'amélioration de la M25 était jugée essentielle pour assurer la prospérité économique future de la région de Londres et du pays dans son ensemble. Le projet avait aussi pour but de raccourcir et de rendre plus prévisibles les temps de parcours, de désengorger les axes et de fluidifier la circulation au niveau du franchissement de la Tamise à Dartford⁶⁶.

4^e cycle (2009 à nos jours) : gérer la rançon du succès grâce à des investissements à plus grande échelle et diversifiés

Dans ce dernier cycle d'investissement à Londres, les opérations de la BEI ont été plus diversifiées et plus étendues que jamais. Cela s'explique en partie par les modifications successives des compétences de la GLA – en 2007, 2011 et 2015 – qui ont donné plus de pouvoirs au maire et à l'Autorité dans les domaines de la politique en matière d'action pour le climat, de la planification et du logement. Depuis 2012, un organe spécial, le London Enterprise Panel (LEP), qui réunit des représentants des arrondissements, des grandes entreprises et de Transport for London, fournit des renseignements, des prévisions et des conseils pour les stratégies économiques et de compétences et alloue une vaste palette de fonds de niveau supérieur à des projets dans toute la capitale⁶⁷. Avec le temps, Londres a pu se doter du plus ambitieux ensemble de plans stratégiques de toutes les villes britanniques, allant du développement économique aux stratégies territoriale, environnementale et culturelle. Cela a redonné confiance aux investisseurs à long terme, qui peuvent désormais envisager une gamme plus étendue de projets et de catégories d'actifs.

En 2009, la BEI signait son plus gros contrat de prêt à l'appui de la capitale britannique, un montant de 1 milliard de livres pour le financement de **Crossrail**, le plus grand projet d'infrastructure d'Europe. Le prêt de la BEI devait être décaissé sur six ans en tirages effectués par Transport for London pour financer sa filiale Crossrail Ltd⁶⁸. Le coût total du projet était de l'ordre de 15 milliards de livres et devait être couvert, selon un nouveau type de montage financier pour les grands projets de transport au Royaume-Uni, pour partie par les prélèvements sur les entreprises londoniennes, les contributions des promoteurs et les recettes futures de l'équipement. Plus de 60 % du financement du projet viendraient donc des Londoniens et des entreprises installées à Londres qui allaient bénéficier de l'infrastructure. Le prêt de la BEI aida également TfL à être un réel partenaire de cofinancement.

Crossrail a apporté à Londres un supplément de capacité ferroviaire de 10 %. Une fois achevée, avec une capacité de 36 000 voyageurs par heure, la ligne devrait accueillir une fréquentation estimée à 200 millions de voyageurs par an. Elle aura aussi pour effet de réduire les encombrements et la pollution et de relier les trois quartiers d'affaires du centre (West End, City et Canary Wharf) à la grande banlieue à l'est et à l'ouest ainsi qu'à l'aéroport international de Heathrow.

« Crossrail, le plus grand chantier d'Europe, apportera une contribution majeure à l'économie londonienne. Du fait qu'il augmentera sensiblement la capacité ferroviaire dont la capitale et le sud-est du pays ont tant besoin, le projet Crossrail concourra à faire de Londres une métropole mondiale durable, puisqu'il permettra de réduire les encombrements et la pollution, pour le plus grand bien des Londoniens, des navetteurs et des visiteurs. Il se traduira également par une interconnexion plus efficace entre Londres et les réseaux de transport européen et mondial. »

Simon Brooks, vice-président de la BEI de 2006 à 2012⁶⁹

La seconde phase du projet Crossrail portait sur l'acquisition d'un parc de trains climatisés à grande capacité et la construction d'un dépôt de maintenance. Pour participer à son financement, la BEI s'est engagée en 2013 à fournir 500 millions de livres au moyen d'un prêt⁷⁰. La facture totale de 1 milliard de livres pour les trains Crossrail sera couverte entièrement par les deniers publics, les autorités ayant décidé que les tentatives pour trouver des financements privés risquaient de retarder le projet au-delà de sa date d'achèvement prévue, en 2018.

Généraliser le soutien au logement social et abordable

Durant la première décennie du nouveau système de gouvernance de Londres, le rôle du maire et de la GLA était essentiellement d'obtenir le soutien du gouvernement central et du secteur privé pour des investissements et des initiatives de politique publique qui correspondaient aux grandes stratégies de la ville. Cela fut fait de manière très visible lorsque Londres obtint l'organisation des **jeux Olympiques de 2012**, ce qui ouvrit la voie à tout un cycle d'investissements destinés à parachever la revitalisation complète des territoires autour de Stratford et de la basse vallée de la Lea⁷¹.

En 2009, la BEI consentit un volumineux concours financier pour la construction du Village olympique et sa reconversion ultérieure en logements sociaux après que l'autorité des aménagements olympiques (*Olympic Delivery Authority*, ODA) eut échoué à lever le milliard de livres nécessaire auprès du secteur privé. La BEI signa un contrat de prêt d'un montant de 95 millions de livres en faveur de Triathlon Homes LLP pour le financement du préachat de 1 379 appartements d'athlètes et leur transformation en logements bon marché destinés aux habitants des quartiers est de Londres sous les auspices de l'ODA et avec le soutien financier d'une agence nationale pour le logement⁷². Ce prêt permit un accroissement du parc de logements dont Londres avait grand besoin.

« La création de communautés durables est un objectif clé pour la BEI. La Banque est particulièrement incitée à soutenir la réalisation du Village olympique par le niveau élevé des normes environnementales mises en place, et nous sommes convaincus que ce projet aura un impact positif important sur la qualité de vie des familles et des particuliers qui y vivront après les jeux de 2012. »

Simon Brooks, vice-président de la BEI de 2006 à 2012⁷³

À de nombreux égards, le rôle de la BEI dans le projet « Village olympique » illustre comment, à Londres, les dernières générations d'investissements ont été davantage orientées vers les résultats sociaux et environnementaux – plus que ne l'était le projet original de reconversion des Docklands, par exemple. Les améliorations physiques sont, dans beaucoup de cas, reconnues comme susceptibles de rehausser les aspirations et les attentes de catégories de population et du système de gouvernance dans son ensemble, et les projets de revitalisation sont devenus des forums pour un débat ouvert sur ce que doit être l'avenir de Londres.

Le logement social est aujourd'hui un secteur clé de l'activité de la BEI à Londres. L'investissement dans le projet de logement social lié au Village olympique n'est pas le seul de cette catégorie, loin de là. En même temps qu'elle poursuivait son partenariat avec The Housing Finance Corporation (THFC) depuis 1998, la BEI étendait son activité de prêt direct aux bailleurs sociaux londoniens les plus importants et les plus solvables dont les programmes d'investissement correspondaient à ses priorités de prêt. Cette orientation tombait à point nommé, puisque les bailleurs sociaux étaient eux-mêmes plus désireux d'emprunter auprès de la Banque ; autrefois, ils avaient accès aux financements du Public Works Loan Board (PWLB) à des taux d'intérêt très bas dignes des emprunts d'État, mais ces derniers ayant augmenté, les taux pratiqués par la BEI devenaient plus intéressants.

L'échelle des investissements de la BEI s'étendait. En 2016, la Banque a accordé un prêt en deux tranches de 500 millions de livres pour le financement du logement social au Royaume-Uni, complété à montant égal par son partenaire THFC. Cet investissement de 2 milliards de livres a fourni des financements à plusieurs grands organismes de logement londoniens pour accélérer la construction de logements abordables dans la capitale⁷⁴. D'une durée de 30 ans, le prêt de la BEI représentait, à cette date, la plus grande intervention à l'appui du logement social jamais décidée par la Banque dans toute l'Europe.

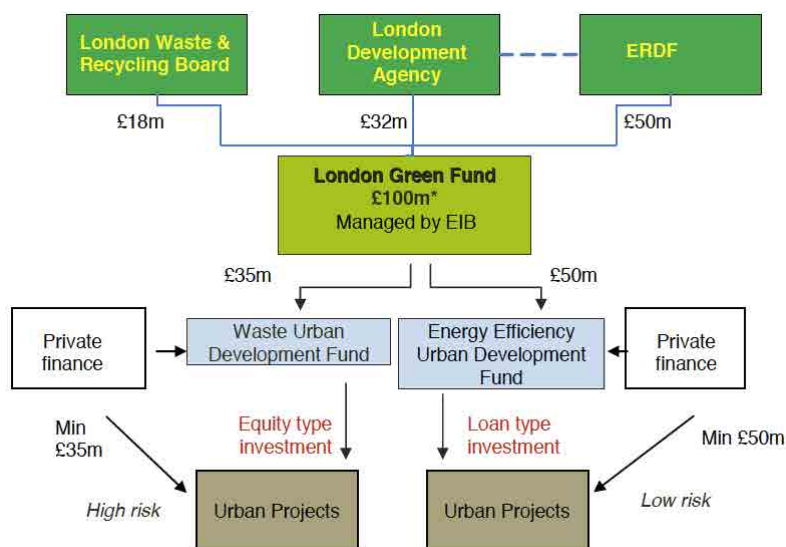
La BEI s'est aussi mise à travailler directement avec de grandes associations de logement. La société Home Group a ainsi bénéficié d'un prêt de 75 millions de livres pour la revitalisation du quartier de Rayners Lane en 2008 ; quelque temps plus tard, le groupe Sanctuary sollicitait de la BEI un prêt direct de 350 millions de livres – le plus gros montant pour un prêt direct depuis 2008. Cette opération a permis à Sanctuary de construire 5 000 logements sociaux et abordables et d'en rénover et transformer de nombreux autres. Tout au long de ces opérations, les représentants de la Banque se sont attachés à rassurer les organismes sur la souplesse et le pragmatisme dont ils font preuve⁷⁵. Parallèlement, un certain nombre de municipalités locales bénéficiaient aussi directement des concours de la BEI pour des programmes de logement associés à d'autres projets – telles la mairie d'Enfield pour son projet à haute visibilité « Meridian Water », d'un coût de 1,5 milliard de livres.

Innover pour aider Londres à gérer sa croissance

Durant les deux décennies de maturation de la gouvernance négociée à Londres, dans les années 90 et 2000, la BEI a joué un rôle critique pour aider la capitale à améliorer ses transports, rénover ses réseaux et ouvrir de nouveaux couloirs et centres de croissance. Mais le poids des exigences faites à la ville était tel qu'avec le temps, de nouveaux problèmes de gestion de la croissance se sont fait jour, demandant encore plus d'investissements et d'innovation. L'expansion et la maturité des pouvoirs du gouvernement métropolitain de Londres ont permis au portefeuille d'investissements londoniens de la BEI de se développer encore. Ce nouveau portefeuille fait une place spéciale à l'économie verte, à la création d'entreprise, au logement et à l'économie de la connaissance, intérêts devenus primordiaux pour soutenir le développement durable de Londres.

Un important jalon a été atteint lorsque la BEI a consenti son premier engagement de coopération multisectorielle avec un groupe de collectivités locales, appuyée par la GLA. Le **Fonds vert de Londres** (*London Green Fund*) est un fonds de 120 millions de livres créé aux fins d'investir dans des projets ayant pour but d'aider Londres à réduire ses émissions de carbone tout en créant des emplois. Le Fonds a été lancé en 2009 par le maire de Londres et le commissaire européen chargé de la politique régionale ; il est géré par la BEI pour le compte de la GLA et du London Waste and Recycling Board (LWARB). Le fonds est co-investi et constitué de 50 millions de livres du programme du FEDER pour Londres, 32 millions de livres de la GLA, 18 millions de livres du LWARB et 10 millions de livres de financement privé au niveau de chaque projet. Il procure des capitaux à trois « fonds de développement urbain » qui investissent directement dans des projets axés sur la gestion des déchets, l'efficacité énergétique, l'énergie décentralisée et le logement social. Il s'agit essentiellement de fonds d'investissement renouvelables, c'est-à-dire que l'argent investi dans un projet est remboursé et réinvesti dans d'autres projets. À la fin de 2015, le Fonds vert de Londres avait engagé l'ensemble des ressources allouées et investi dans 18 projets d'une valeur de plus de 500 millions de livres, avec un cofinancement de l'ordre de 200 millions de livres de la BEI⁷⁶.

Le modèle de financement original du Fonds vert de Londres



Parallèlement, la relation de la BEI avec Transport for London continuait d'avancer et de mûrir. TfL avait déjà avec la BEI plusieurs accords de prêt d'entreprise ou de lignes de crédit au profit de ses sociétés de projet en PPP ou PFI lorsqu'en 2015, l'organisme a signé avec la Banque un contrat de prêt d'un montant record de 1 milliard de livres pour la **mise à niveau du réseau de transport de la capitale**⁷⁷. Le programme d'investissement sur cinq ans, d'un montant total de 10 milliards de livres, porte sur

des rénovations aux stations Victoria et Bank, le renouvellement de voies, d'aiguillages et de systèmes de drainage sur plus de 102 km du réseau métropolitain de Londres, dont plus de 18 km de tunnels, la réalisation d'un réseau de pistes cyclables dans toute la capitale et la modernisation des systèmes de signalisation. Le projet va transformer l'accès des voyageurs à deux des gares de correspondance les plus fréquentées du réseau métropolitain de Londres dont la demande est promise à augmenter encore. Ce prêt de la BEI a une durée de 35 ans⁷⁸.

« La Banque européenne d'investissement contribue résolument au financement d'investissements visant à améliorer les transports urbains durables dans toute l'Europe et dans le monde entier. Il est important de poursuivre les investissements dans le réseau de transports londonien pour répondre aux besoins nouveaux et croissants de la plus grande ville d'Europe, qui est aussi celle dont le développement est le plus rapide. »

Jonathan Taylor, vice-président de la BEI⁷⁹

Ces dernières années, la ville de Londres s'est attaquée à la nécessaire mise à niveau de ses réseaux de services collectifs saturés. En 2016, la BEI a signé un accord pour un prêt de 700 millions de livres sur 35 ans en faveur du projet **Thames Tideway tunnel**, le plus grand ouvrage d'assainissement jamais réalisé au Royaume-Uni et le plus gros prêt jamais accordé dans le monde à l'appui de ce secteur⁸⁰. L'investissement consiste en 25 km de tunnels d'assainissement orientés est-ouest qui permettront d'intercepter directement les déversements d'une trentaine de points de débordement d'eaux de pluie et d'eaux résiduelles combinées et qui aideront ainsi à faire face au problème urgent des déversements d'eaux usées non traitées dans la Tamise⁸¹. Le coût total du chantier est de 4,2 milliards de livres, dont 1,1 milliard apporté par Thames Water et 3,1 milliards par Tideway, la nouvelle entreprise réglementée créée aux fins de concevoir, réaliser, mettre en service et entretenir l'infrastructure par le biais d'une coentreprise. L'investissement est entrepris par une société de projet ayant pour actionnaires plusieurs investisseurs institutionnels, dont Allianz, Dalmore et des fonds de pension britanniques. La contribution de Thames Water financera les frais de développement, les travaux préparatoires et les travaux d'interface, le coût du projet étant payé par les usagers via leur facture d'eau⁸².

La BEI a aussi commencé à soutenir la création et l'extension d'établissements universitaires à Londres. En 2016, la Banque signa un accord de prêt de 280 millions de livres avec la University College London (UCL) pour l'aider à financer l'aménagement de ses campus de Bloomsbury et d'UCL East. Il s'agit du plus gros concours jamais accordé par une banque à une université. Les aménagements prévus concernent la modernisation du campus de Bloomsbury, la réfection de la Bartlett School of Architecture et la construction d'un centre pour les étudiants⁸³, le tout dans le cadre du programme sur dix ans « Transforming UCL », représentant un investissement total de 1,25 milliard de livres⁸⁴. Aux côtés du prêt de la BEI, d'une durée de 30 ans, les autres ressources de l'UCL sont des prêts sur cinq ans accordés par un consortium de banques commerciales pour un montant de 150 millions de livres, ses propres réserves et des dons philanthropiques⁸⁵.

Travailler sur l'offre de logements

Si la collaboration entre secteur public et secteur privé pour revitaliser des lieux sous-exploités de Londres est aujourd'hui plus aisée, la demande de logements reste supérieure à l'offre. La population de Londres a désormais dépassé son pic de 8,6 millions d'habitants d'avant la Seconde Guerre mondiale et atteindra probablement les 10 millions dans les dix à quinze prochaines années. Des difficultés et une opposition dans l'assemblage des sites, la limitation des moyens et des ressources des arrondissements et la pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans le secteur du bâtiment sont les principaux obstacles. Après que les zones à réaménager devant assurer la densification auront été achevées, dans les années 2020, Londres devra trouver de nouveaux lieux pour installer sa population⁸⁶. L'insuffisance de l'offre de logements s'accompagne de problèmes d'inaccessibilité financière, et les catégories de revenus inférieures se retrouvent évincées des marchés du logement et du travail. Devant l'ampleur des défis, la GLA et le maire ont mis sur pied, avec l'aide du gouvernement central, plusieurs initiatives pour faciliter l'acquisition de terrains, dont la création de zones de logement (*housing zones*) et d'une commission foncière pour la reconversion de friches publiques⁸⁷.

En 2016, la BEI a décidé d'accorder un prêt de 1 milliard de livres qui servira à financer la construction de logements sociaux sur tout le territoire britannique en partenariat avec THFC. La BEI soutiendra ainsi plus de 20 000 nouveaux logements abordables qui devraient être construits dans le cadre de ce programme, notamment par de grands bailleurs sociaux londoniens⁸⁸. Le prêt de la BEI répond à plusieurs inquiétudes corrélées concernant l'offre de logements à prix modéré. Premièrement, il pallie la difficulté qu'ont les bailleurs sociaux à trouver des financements à long terme pour la création de logements, le secteur bancaire, jusqu'alors principal fournisseur de financements, ayant réduit son activité de prêt. Deuxièmement, il vise à compenser en partie la baisse du montant des financements publics disponibles pour la construction de nouvelles habitations⁸⁹.

Accroître les ressources par l'innovation budgétaire

Les défis financiers sont un aiguillon qui pousse Londres à imaginer de nouveaux outils susceptibles d'améliorer ses moyens de gestion de la croissance. Le maire et le London Enterprise Panel ont beaucoup fait pression pour une plus grande décentralisation budgétaire afin que la ville puisse financer davantage ses propres projets. En 2013, la *London Finance Commission* a été créée avec pour mission de faire des propositions en matière de décentralisation budgétaire. L'une des recommandations de cette commission est que Londres soit autorisée à conserver 12 à 13 % des recettes qu'elle génère, au lieu des 7 % en vigueur. La rétention des recettes de la taxe professionnelle va accroître la prévisibilité des flux de financement et procurer une assise plus ferme pour les grands projets d'infrastructure, mais aucune concession budgétaire plus importante n'est attendue actuellement⁹⁰. Pendant ce temps, les institutions gouvernantes de Londres essaient d'exploiter au mieux leurs portefeuilles et d'étendre l'utilisation de mécanismes de récupération de la plus-value tels que le financement par l'augmentation des revenus de la fiscalité foncière (*Tax Increment Financing*, TIF) afin d'accélérer la réalisation d'infrastructures⁹¹.

Pour soutenir l'innovation budgétaire, en 2015, la BEI s'est engagée à contribuer, par un prêt de 480 millions de livres accordé à TfL, à l'investissement de 1,2 milliard de livres nécessaire au **prolongement de la Northern Line jusqu'à Battersea** via Nine Elms, comprenant la réalisation de deux nouvelles stations⁹². Ce sera le premier grand

prolongement d'une ligne de métro depuis celui de la ligne Jubilee à la fin des années 90⁹³. Le prêt de la BEI représentera un peu moins de 50 % du coût des travaux et sera remboursé au moyen, d'une part, des contributions provenant des aménagements réalisés dans la zone et qui profiteront du prolongement de la ligne – par exemple, de l'entreprise chargée de la rénovation de la centrale électrique de Battersea – et, d'autre part, de la taxe professionnelle à laquelle seront soumises les entreprises de la zone d'activités de Nine Elms⁹⁴. Le prolongement de la ligne ouvre la voie à la construction de dizaines de milliers de logements et de bureaux et contribue à la revitalisation de la dernière grande zone sous-exploitée à proximité du centre de Londres – les quartiers de Vauxhall, Nine Elms et Battersea⁹⁵. Il améliorera aussi les liaisons avec Battersea en ramenant à 15 minutes le temps de trajet vers la City et le West End, et favorisera la poursuite de la revitalisation urbaine à Wandsworth, Lambeth et Southwark⁹⁶.

Pendant ce temps, pour renforcer encore la confiance des investisseurs, Londres s'est également dotée d'un conseil pour l'exécution des projets d'infrastructure (*London Infrastructure Delivery Board*, LIDB), chargé de cerner les besoins d'infrastructures à long terme à partir de scénarios fondés sur les faits. Son *London Infrastructure Plan 2050* est plus qu'une liste de souhaits : il expose des éléments tangibles sur les besoins futurs de Londres et des voies possibles pour y répondre, afin d'indiquer au gouvernement central ce qui doit être fait pour gérer la croissance de la ville. De même, a été créé le *Smart London Board* pour définir et coordonner l'évolution des infrastructures « intelligentes » et mettre à profit le secteur londonien des technologies afin de faire face aux défis en matière de croissance et d'équipement dans le prochain cycle⁹⁷. Ces innovations sont des avancées graduelles et successives vers un système de gouvernance plus intégré et plus durable au plan budgétaire à Londres. Elles ont pris un nouvel élan grâce à la décentralisation politique en cours dans le pays alors que les régions (telles que l'Écosse) et les villes (comme Manchester) voient s'accroître les pouvoirs qui leur sont dévolus.

Préparer l'avenir

Avec le cycle de projets engagés sous le nouveau modèle de gouvernance de Londres depuis 2000 et cofinancés par la BEI, la capitale anglaise connaît aujourd'hui une augmentation bienvenue des moyens pour rattraper la demande existante. Par des prêts directs d'un montant total de 7,3 milliards de livres pour des projets concernant Londres entre 2006 et 2016, l'intervention de la Banque européenne d'investissement est également d'une importance capitale. Ces moyens sont au cœur de la récente capacité de Londres à ouvrir de nouvelles destinations, améliorer l'habitabilité et poursuivre un modèle de développement plus compact et plus durable.

Les transports vont aussi nécessiter la poursuite des investissements alors que la ville continue de croître et s'achemine vers les 11 millions, puis 12 millions d'habitants d'ici 2050. Le London Infrastructure Board estime qu'il est nécessaire de consacrer 3 % de la valeur ajoutée brute de Londres aux dépenses d'équipement, soit un montant total de 1 000 milliards de livres d'investissements d'ici 2050. Londres devra aussi trouver de nouvelles voies pour avancer vers ses objectifs de développement durable, notamment en matière d'émissions et de répartition modale⁹⁸.

Même si des progrès restent à faire, il est utile de revenir sur les réalisations de la capitale britannique. Londres a réussi à se doter de liaisons aériennes d'envergure internationale en augmentant peu à peu, de façon autonome et avec l'aide du marché, la capacité de ses cinq aéroports. L'infrastructure interne de la ville a bénéficié d'améliorations méthodiques et progressives et elle est désormais en mesure de gérer un réseau en augmentation constante. Le résultat de ces investissements cumulés est double : une nette augmentation de la capacité du réseau ferroviaire et un accroissement sensible des corridors de mobilité ferroviaire (plutôt que routière).

Parallèlement, le consensus civique sur la façon dont Londres peut et doit être concurrentielle et entretenir ses spécialisations au sein d'un système européen et mondial s'est renforcé. La capacité des institutions gouvernantes de Londres à conclure des accords productifs pour emprunter auprès d'investisseurs de long terme s'est considérablement améliorée. La contribution de la Banque européenne d'investissement au revirement historique de la plus grande métropole d'Europe a été essentielle.

Références et citations

- 1 https://en.wikipedia.org/wiki/Greater_London_Plan
- 2 <https://www.westminster.ac.uk/file/65006/download>
- 3 Clark, G. (2015), *The Making of a World City: London 1991 to 2021*, Londres, Wiley Blackwell.
- 4 Ibid.
- 5 Ibid.
- 6 https://en.wikipedia.org/wiki/Greater_London_Council
- 7 https://www.gardensvisit.com/landscape_architecture/london_landscape_architecture/landscape_planning_pos_public_open_space/draft_greater_london_development_plan_gldp
- 8 http://www.rtpi.org.uk/media/882342/london_planning_history_february_2014.pdf
- 9 http://www.coventgardenmemories.org.uk/page_id___37.aspx
- 10 <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1111/j.1468-2427.1986.tb00023.x>
- 11 http://www.rtpi.org.uk/media/882342/london_planning_history_february_2014.pdf
- 12 <http://eprints.lse.ac.uk/37032/1/London%28lsero%29.pdf>
- 13 Budd, L. et Whimster, S. (1992), *Global Finance and Urban Living: A Study of Metropolitan Change*, Londres, Routledge ; Hamnett, C. (2003), *Unequal City – London in the Global Arena*, Londres, Routledge.
- 14 Clark, G. (2015), *The Making of a World City*.
- 15 Ibid.
- 16 Travers, T. (2004), *The Politics of London: Governing an Ungovernable City*, Basingstoke, Palgrave MacMillan.
- 17 <http://www.eib.org/attachments/general/reports/ar1988fr.pdf>
- 18 <http://www.eib.org/projects/loan/loan/19852140>
- 19 <http://www.eib.org/projects/loan/loan/19870440>
- 20 <http://www.eib.org/projects/loan/loan/19872960>
- 21 London-Stansted-Cambridge-Corridor (LSCC) Growth Commission, 2016 ; Thompson, 2007
- 22 http://www.jrtr.net/jrtr11/pdf/f46_gra.pdf
- 23 http://www.jrtr.net/jrtr11/pdf/f46_gra.pdf
- 24 http://www.jrtr.net/jrtr11/pdf/f46_gra.pdf
- 25 <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a276860.pdf>; <https://www.eurotunnel.com/build/>
- 26 http://www.jrtr.net/jrtr11/pdf/f46_gra.pdf
- 27 http://www.omegacentre.bartlett.ucl.ac.uk/wp-content/uploads/2014/12/UK_JLE_PROFILE.pdf
- 28 https://en.wikipedia.org/wiki/Barking_Power_Station
- 29 Clark, G. (2015), *The Making of a World City*.
- 30 Ibid.
- 31 Travers, T. (2004), *The Politics of London*.
- 32 Clark, G. (2015), *The Making of a World City*.
- 33 Ibid.
- 34 http://www.omegacentre.bartlett.ucl.ac.uk/wp-content/uploads/2014/12/UK_JLE_PROFILE.pdf
- 35 <http://www.independent.co.uk/news/uk/extension-of-jubilee-line-faces-axe-banks-lose-government-guarantees-over-funding-of-docklands-tube-2324348.html>
- 36 <https://www.railway-technology.com/projects/london-jubilee-line-extension/>
- 37 http://www.omegacentre.bartlett.ucl.ac.uk/wp-content/uploads/2014/12/UK_JLE_PROFILE.pdf
- 38 Ibid.
- 39 <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2004/october/tfl-publishes-report-into-impacts-of-jubilee-line-extension>
- 40 Clark, G. (2015), *The Making of a World City*.
- 41 Clark, G. et Moonen, T. (2016), *World Cities and Nation States*, Oxford, Wiley-Blackwell.
- 42 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/1997/1997-052-ecu-186-mio-for-the-heathrow-express.htm>
- 43 Ibid.
- 44 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/1998/1998-099-ecu-290-mio-for-channel-tunnel-rail-link.htm>
- 45 Ibid.
- 46 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2003/2003-050-ecu-560-mio-for-completion-of-channel-tunnel-rail-link-ctrl.htm>
- 47 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/1998/1998-099-ecu-290-mio-for-channel-tunnel-rail-link.htm>
- 48 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2003/2003-050-ecu-560-mio-for-completion-of-channel-tunnel-rail-link-ctrl.htm>
- 49 Travers, T. (2004), *The Politics of London*.
- 50 Maire de Londres, 2016a.
- 51 <http://www.justice.gov.md/file/Centrul%20de%20armonizare%20a%20legislatiei/Baza%20de%20date/Materiale%202013/Legislatie/32002D0264.pdf>

52 <http://www.justice.gov.md/file/Centrul%20de%20armonizare%20a%20legislatiei/Baza%20de%20date/Materiale%202013/Legislatie/32002D0264.pdf>

53 <https://www.theguardian.com/commentisfree/2009/dec/18/tube-ppp-upgrade-london-underground>

54 Ibid.

55 <https://bankwatch.org/public-private-partnerships/case-studies/london-underground-ppp>

56 <https://www.theguardian.com/commentisfree/2009/dec/18/tube-ppp-upgrade-london-underground>

57 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2003/2003-033-eur-1-3-bn-for-london-underground-modernisation>

58 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2005/2005-030-gbp-100m-for-dlr-woolwich-arsenal-extension-ppp-project>

59 Maire de Londres, 2015a, 2016b.

60 <http://www.crossrail.co.uk/news/articles/tfl-agrees-1bn-loan-for-crossrail-from-european-investment-bank>

61 <https://www.railway-technology.com/projects/eastlondonlineextens/>

62 <https://www.railway-technology.com/projects/eastlondonlineextens/>

63 <https://www.railway-technology.com/projects/eastlondonlineextens/>

64 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2006/2006-041-eib-loan-for-the-royal-london-and-barts-hospitals>

65 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2009/2009-088-eib-supports-m25-widening-project-with-gbp-400m-loan>

66 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2009/2009-088-eib-supports-m25-widening-project-with-gbp-400m-loan>

67 Travers, T. (2014), *Evolving London – The Future Shape of the Capital, présentation*, GVA, 1 Wimpole Street, Londres, 6 fév.

68 <http://www.crossrail.co.uk/news/articles/tfl-agrees-1bn-loan-for-crossrail-from-european-investment-bank>

69 <http://www.crossrail.co.uk/news/articles/tfl-agrees-1bn-loan-for-crossrail-from-european-investment-bank>

70 <http://www.eib.org/projects/regions/european-union/united-kingdom/project-crossrail-europes-biggest-construction-project.htm?f=search&media=search>

71 Clark, G. (2015), *The Making of a World City*.

72 <https://www.insidehousing.co.uk/news/news/olympic-village-granted-225m-european-loan-15090> ; <http://www.eib.org/infocentre/stories/all/2014-april-01/affordable-housing-in-londons-former-olympic-village.htm>

73 http://europa.eu/rapid/press-release_BEI-09-120_fr.htm

74 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2016/2016-100-gbp-1-billion-european-investment-bank-backing-for-uk-social-housing.htm>

75 <https://www.socialhousing.co.uk/comment/comment/eib-broadens-funding-but-stays-watchful-of-welfare-reform-impact1-22310>

76 <https://www.london.gov.uk/what-we-do/funding/european-regional-development-fund/london-green-fund>

77 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2015/2015-196-billion-pound-european-investment-bank-backing-for-london-transport.htm>

78 <https://www.railmagazine.com/news/2015/09/23/european-investment-bank-backs-london-transport-upgrade>

79 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2015/2015-196-billion-pound-european-investment-bank-backing-for-london-transport.htm>

80 <https://uk.reuters.com/article/uk-britain-eib-sewer/european-investment-bank-to-back-londons-super-sewer-with-700-million-pound-loan-idUKKCNOY800M>

81 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2016/2016-114-gbp-700m-european-investment-bank-backing-for-thames-tideway-tunnel.htm>

82 <https://www.out-law.com/en/articles/2015/august/financing-model-for-thames-tideway-super-sewer-gets-regulatory-approval/>

83 <http://www.ucl.ac.uk/news/news-articles/0416/280416-european-investment-bank>

84 <http://www.ucl.ac.uk/news/staff/staff-news/0516/030052016-provosts-view-transforming-ucl>

85 <https://www.ft.com/content/ee759cbe-0c6f-11e6-b0f1-61f222853ff3>

86 Maire de Londres, 2014 ; Clark, G. et Moonen, T. (2016), *World Cities and Nation States*.

87 GLA, 2015c ; Maire de Londres 2015b.

88 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2016/2016-100-gbp-1-billion-european-investment-bank-backing-for-uk-social-housing.htm>

89 <https://www.ft.com/content/4489efe0-97e9-11e3-8dc3-00144feab7de>

90 Gouvernement de Sa Majesté, 2014, 2015 ; London Finance Commission, 2013; London Local Enterprise Partnership, 2016.

91 Sell, 2014.

92 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2015/2015-022-european-investment-bank-agrees-gbp-480m-backing-for-northern-line-extension.htm>

93 <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2017/november/breakthrough-for-northern-line-extension-tunnelling-machin>

94 <http://www.railtechnologymagazine.com/Rail-News/eib-to-invest-480m-in-northern-line-extension->

95 <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2015/2015-022-european-investment-bank-agrees-gbp-480m-backing-for-northern-line-extension.htm>

96 Ibid.

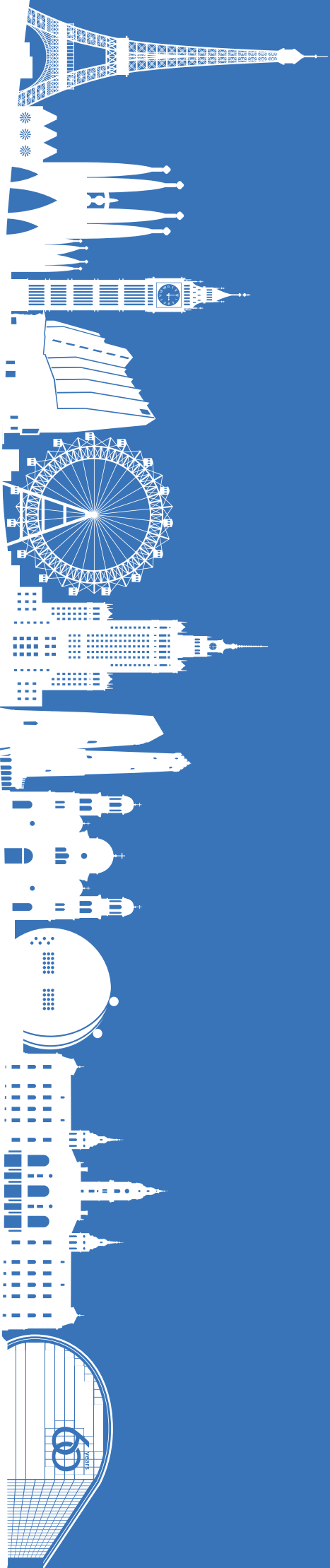
97 BBC, 2016 ; Maire de Londres, 2014, 2016e.

98 Maire de Londres, 2014.

Greg Clark est professeur honoraire au University College London et président de [The Business of Cities](#), une société spécialisée dans l'intelligence urbaine qui intervient chaque année dans plus de cent villes à l'échelle mondiale. Greg Clark guide la réflexion au sein de la Brookings Institution, de l'Urban Land Institute et du Cities Research Centre de JLL, et il est membre du conseil d'administration de Transport for London et de London Enterprise Partnership (LEP). Il est également l'auteur de dix livres, dont *Global Cities: A Short History* (Brookings Institution Press) et *London 1991–2021, The Making of a World City*. Titulaire d'un doctorat de l'université de Bristol, **Tim Moonen** est responsable de la gestion stratégique des projets de recherche et de conseil menés par The Business of Cities. Il a collaboré à la rédaction de plus de cinquante rapports, livres et chapitres d'ouvrages sur la compétitivité, la gouvernance et la performance des villes mondiales. **Jake Nunley** est chercheur principal auprès de The Business of Cities. Il a étudié à l'université de Cambridge et à l'université de Harvard.



T. Moonen, J. Nunley et G. Clark (de gauche à droite) © The Business of Cities



Banque
européenne
d'investissement

La banque de l'UE