

Les grandes villes du monde

Los Angeles

Par Maude Cournoyer-Gendron – Mars 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](#); [Dolfus 1996](#); [Sassen 2001](#)).

C'est dans cette perspective que Los Angeles a été sélectionnée pour faire partie des capsules, étant donné ses multiples nominations dans les six palmarès retenus dans ce projet, et parce que son agglomération est parmi les plus peuplées du monde. Los Angeles se présente aussi comme un prototype de la ville postmoderne, considérée par certains comme un modèle de la ville du futur.

Le but de cette capsule est de faire un portrait de la ville de Los Angeles d'abord en se servant des palmarès, puis en amenant des éléments de nature plus factuelle liés à son histoire, sa géographie, son économie, son économie et 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 Los Angeles. Ce travail n'est pas exhaustif, il veut plutôt être un outil qui réunit des informations de base sur la ville et propose diverses pistes 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 recensés dans les principales bases de données, ainsi que sur la recherche internet.



Photo du centre-ville de Los Angeles

Source: Photo prise par Slice of Light

<http://www.flickr.com/photos/justaslice/2825852528/>

2. Los Angeles dans les palmarès

La ville de Los Angeles figure parmi plusieurs classements mondiaux. Avec ses 13,4 millions d'habitants, elle se retrouve au 13^e rang du classement des agglomérations les plus peuplées du globe, fait par le [Département de l'Économie et des Affaires Sociales de l'ONU](#).

Dans sa deuxième édition de *The Global City* parue en 2001, Saskia Sassen pose sept hypothèses sur le modèle d'organisation de la ville mondiale : la dispersion géographique des activités économiques, la sous-traitance des fonctions centrales d'entreprises à des firmes de services spécialisés, l'intégration de ces firmes de services de haut niveau à l'économie d'agglomération, la liberté (*footloose*) des sièges sociaux sous-traitant leurs services, la domination de l'économie transnationale sur l'économie nationale, l'augmentation des inégalités sociales découlant de la présence de ces firmes de services de haut niveau et finalement la précarisation de l'économie associée aux services plus banals. Certaines de ces caractéristiques correspondent à des enjeux de la ville de Los Angeles, comme la décentralisation des activités économiques et la polarisation économique de la société, faisant de Los Angeles une ville mondiale selon Saskia Sassen.

La revue *Foreign Policy Magazine* classe en 2012 la ville de Los Angeles au 6^e rang, en raison du capital humain qui prend une place importante dans la pondération de ce palmarès (selon les mouvements migratoires, la qualité des universités, le nombre d'écoles internationales et le pourcentage de résidents ayant un diplôme universitaire, notamment) ([Hales and Mendoza Pena 2012](#)).

Le classement de 2010 du réseau de recherche *Globalization and World Cities* (GaWC) de l'Université de Loughborough (Royaume-Uni) place la ville de Los Angeles dans la catégorie ville alpha, ce qui signifie qu'elle est une ville mondiale très importante, reliant sa région et/ou son état à l'économie mondiale. Selon le même groupe de recherche, les liens de Los Angeles se feraient principalement avec Londres et New York, et dans une moindre mesure avec Chicago, Tokyo et Hong Kong ([Taylor, Walker et al. 2002](#)). C'est une amélioration pour la ville qui était, dans le classement de 2008, une ville alpha-

Le classement de 2011 du Mori Memorial Foundation (*Global Power City Index*) situe la ville à la 14^e position. Sur les catégories de la recherche et du développement et de la culture, la ville se retrouve en tête de file avec la 7^e et la 8^e position (sur un total de 35); mais pour ce qui relève de la qualité de vie, elle se retrouve en 31^e place, pour l'accessibilité en 32^e place, et pour l'économie en 26^e position. Elle affiche un score moyen pour ce qui est de l'environnement naturel avec la 18^e position. Le classement démontre qu'au regard de la recherche et du développement, et de la culture, Los Angeles prend place parmi les plus grandes villes du monde, alors que son économie, la qualité de son environnement et de son milieu de vie et son accessibilité font qu'au final la ville se retrouve au centre du classement et non pas à son sommet ([Institute of Urban Strategies 2011](#)).

Le MasterCard Worldwide Centers for Commerce fait un classement général des villes mondiales selon l'environnement démocratique, la stabilité économique, la facilité d'entreprendre, les centres d'affaires, la connaissance et le flux d'information et la qualité de vie. Selon ces critères, la ville de Los Angeles se positionne au 17^e rang du palmarès de 2008, après avoir obtenue la 10^e position en 2007 ([MasterCard WorldWide 2008](#)). Si on décortique tous les indicateurs pour regarder les dix premières villes, on note que Los Angeles se positionne en 4^e place pour ce qui est du cadre politique et juridique, avec les autres grandes villes américaines; et qu'elle se retrouve en 10^e position pour ce qui concerne la création de connaissances et la circulation de l'information.

En regardant le positionnement de la ville à travers les différents palmarès, Los Angeles est une grande ville mondiale à cause de sa bonne performance en termes de recherche et de développement, de circulation de l'information, de capital humain et de culture et parce qu'elle se retrouve dans plusieurs réseaux économiques avec plusieurs autres grandes villes du monde.

3. Portrait de Los Angeles

Un urbanisme postmoderne

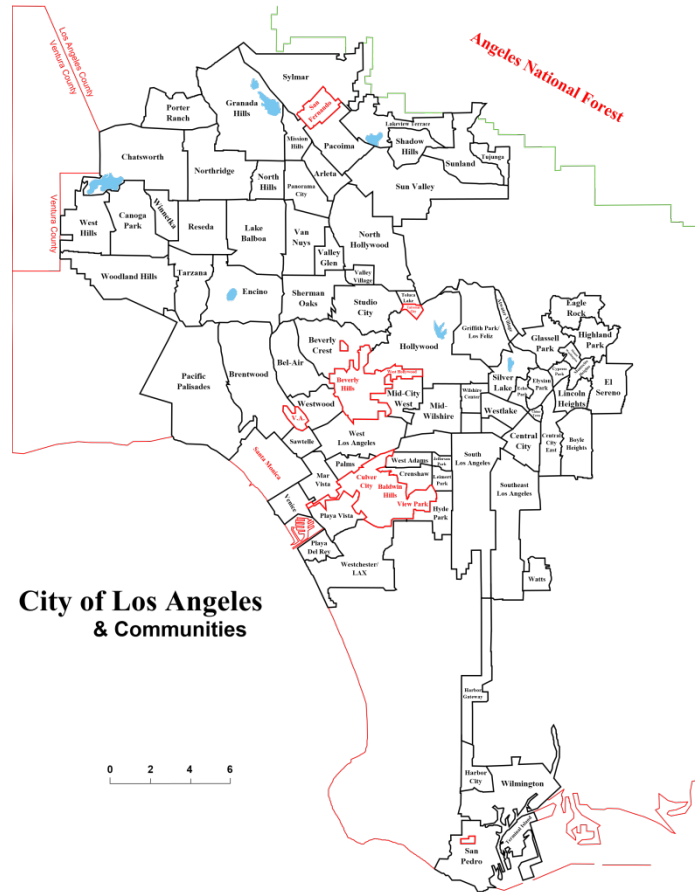
Los Angeles a été décrite comme une ville modèle où s'illustre de nouvelles dynamiques urbaines dites postmodernes. Si elle fut d'abord décrite comme une exception, dans l'émergence de l'École de Los Angeles, elle fut ensuite considérée comme un prototype des changements à venir. À l'instar de la ville qu'elle étudie, la pensée de l'École de Los Angeles est assez fragmentée et décentralisée. Il n'existe pas de consensus sur le fait que Los Angeles soit la ville du futur. Il y a cependant consensus autour du fait que le Sud de la Californie, de façon générale, ne correspond pas au processus typique de développement de la ville américaine. Les tenants de cette école se proposent donc d'étudier Los Angeles en lien avec les processus urbains de façon générale ([Dear 2002](#)).

Dear et Flusty ([1998](#); 2002) vont parler d'un urbanisme postmoderne, mettant Los Angeles en avant plan. Les éléments la caractérisant sont l'hybridité et la diversité de son paysage qui donnent à Los Angeles une apparence désorganisée et éclectique. Les auteurs identifient des éléments clés de cette forme urbaine : la perte en importance des espaces publics au profit d'espaces résidentiels distincts, comme le sont les communautés fermées (les auteurs nomment cela « *Privatopia* »); la présence d'enclaves culturelles à la fois homogènes et hétérogènes (nommées *Cultures of Heteropolis*); l'image de la ville comme un parc d'attractions (*theme park*) qui peut être un pastiche d'autres villes; la fortification de la ville par les tours de bureau fermées ou les barrières et la multiplication des espaces interdits. Le résultat de tous ces éléments que l'on retrouve à Los Angeles serait donc une ville au paysage fragmenté ([Nijman 2000](#)).

Géographie et forme urbaine

Los Angeles est située dans le sud de la Californie, et de façon plus large dans une région qui a été qualifiée de « *sunbelt* », en comparaison à la « *rustbelt* », région du nord-est des États-Unis en déclin relatif dont l'économie était autrefois basée sur le secteur manufacturier (Scott 2002).

Plusieurs territoires sont associés à Los Angeles. D'abord, il y a la ville de Los Angeles, division politique et administrative comprenant le centre-ville et ses quartiers environnants. La ville s'insère dans une région métropolitaine plus étendue, la « *metropolitan division* » de Los Angeles-Long Beach-Glendale, qui englobe la ville centrale et des villes qui sont sous son influence (O.N.U. 2011; Millan 2012). La région métropolitaine fait partie du « *county* » de Los Angeles, une autre division administrative et politique, mais qui dépasse les limites de la région métropolitaine (carte interactive du comté et des quartiers).



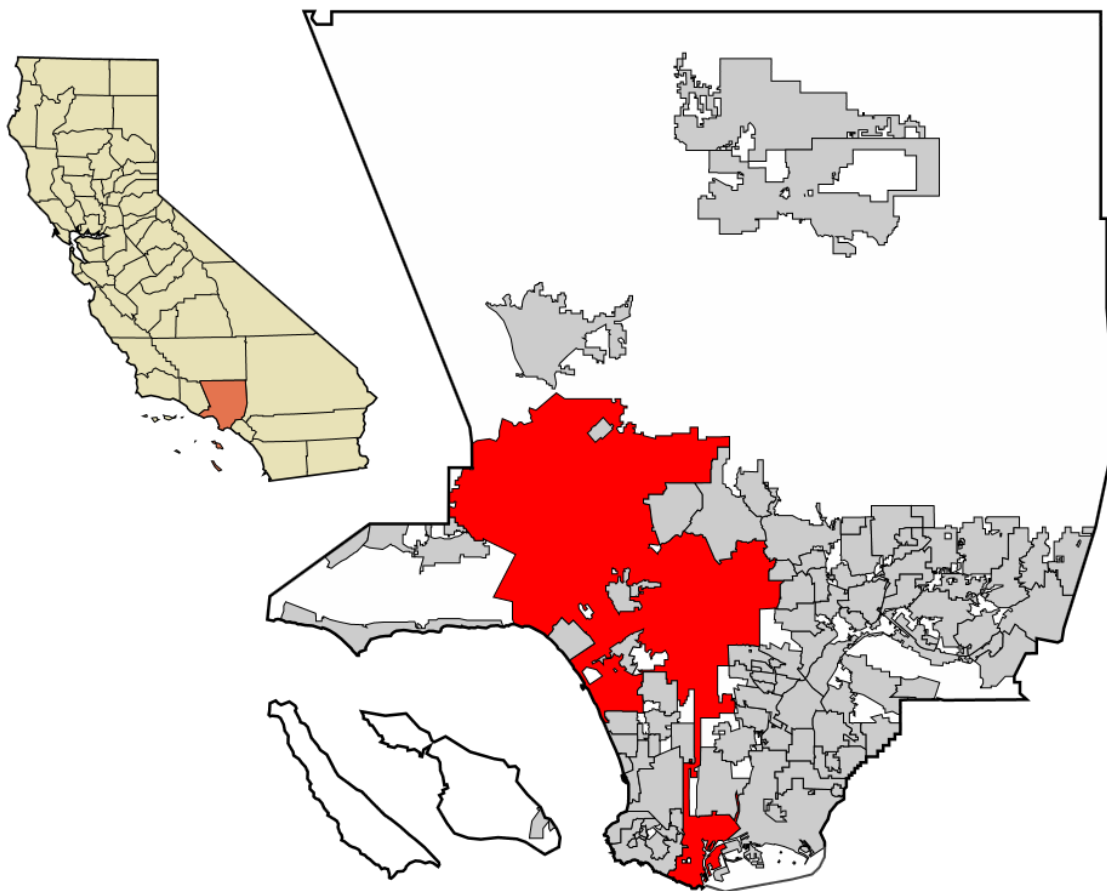
Carte de la ville de Los Angeles et de ses communautés

Source: Faite par Jorobeq sous une licence Creative Commons http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_of_Los_Angeles_and_Communities_with_Names.svg

Los Angeles fait aussi référence à une zone d'urbanisation et d'industrialisation continue qui étend son influence beaucoup plus loin dans la Californie du Sud, devenant ainsi l'une des agglomérations urbaines les plus grandes du monde (qualifiée de mégalopole). Cette zone inclue les « *counties* » de Los Angeles bien sûr, mais aussi de Ventura, Orange, Riverside et San Bernardino (Scott and Soja 1996; Pitt and Pitt 1997; Art Center 2001; Dear 2002; Scott 2002; Johnston, Poulsen *et al.* 2004; O.N.U. 2011).

Los Angeles fait donc référence à plusieurs échelles géographiques emboîtées, de la ville centrale à la mégalopole. Pour relier ces différents quartiers et banlieues, de nombreuses autoroutes s'étendent de part et d'autre de la ville et du « *county* ». On en compte plus d'une quinzaine, ayant chacune de quatre à six voies de large (Banham 1971; Pitt and Pitt 1997). En partant du centre-ville, vers la côte, se retrouve le secteur de West Los Angeles ou le Westside, qui fait aussi référence à l'industrie du cinéma. Dans cette partie ouest de la ville, il y a Westwood, quartier résidentiel planifié, et le campus de l'UCLA. Non loin de là se retrouve

Century City, qui est un deuxième centre-ville, avec ses gratte-ciels qui accueillent des hôtels, espaces de bureau, un centre commercial, un hôpital et un des plus grands stationnements intérieurs en Amérique, en plus d'héberger les studios de la 20th Century, ce qui donna le nom à ce quartier. Le long de la côte, en suivant la *Pacific Highway*, s'étalent de Malibu à Redondo Beach, plages et ex-stations balnéaires maintenant devenues des villes de banlieue de la grande ville de Los Angeles, certaines faisant partie de la Ville d'autres étant des villes à part entière (comme Malibu ou Santa Monica). Au Sud-ouest se retrouvent San Pedro et Long Beach les deux villes portuaires de Los Angeles. Du côté est, on observe une concentration de la population latino-américaine, surtout dans le quartier de Boyles Heights et dans la ville indépendante de East Los Angeles, qui constituent de véritables *Barrios* : quartiers typiques de l'Amérique Latine avec les restaurants, boulangeries et autres petits commerces. Au sud-est s'étendent de riches banlieues côtières telles que New Port Beach, Balboa et Corona del Mar (Banham 1971; Pitt and Pitt 1997). Au Nord, on peut voir les collines d'Hollywood et plus à l'ouest la vallée de San Fernando (Pitt and Pitt 1997).



La ville de Los Angeles localisée dans le County de Los Angeles

Source: Image libre de droits

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:LA_County_Incorporated_Areas_Los_Angeles_highlighted.svg

Bref historique de la ville

Los Angeles, autrefois une petite ville d'agriculteurs jusque dans les années 1890, s'est graduellement transformée en centre urbain au début des années 1900, avec l'arrivée du chemin de fer (1876); passant de 100 000 habitants en 1900 à un million en 1920. Cette croissance résulte de l'annexion de municipalités et de terrains environnants et de la migration. À la base, Los Angeles n'était pas pressentie pour devenir une grande ville ni au niveau mondial, ni au niveau national. Elle fut établie par la voie terrestre, loin des principales voies navigables, sans port de grande importance et sans grand hinterland (Banham 1971; Nijman 2000). Ce n'est donc pas un hasard que la célèbre Route 66, première route transcontinentale goudronnée au pays, s'arrête justement à Los Angeles.

L'agriculture fut le premier moteur économique de Los Angeles. La culture des agrumes fera la réputation de la ville jusqu'à New York dès la fin du 19^e siècle. Cependant, ses nombreuses terres fertiles doivent être constamment irriguées à cause du climat plutôt rigoureux de la région. Les enjeux hydriques sont donc présents à Los Angeles dès la formation de la ville (Banham 1971). La découverte de gisements de pétrole au début du 20^e siècle amène un nouvel afflux de population. Puis, avec l'ouverture du canal de Panama en 1914, l'industrie portuaire devient le deuxième secteur économique de la ville, les deux côtes des États-Unis pouvant maintenant être reliées par la voie maritime. C'est également au cours des deux premières décennies du 20^e siècle que se développe un des secteurs de l'économie de la ville qui la rend si célèbre, l'industrie du cinéma. Par la suite, c'est surtout l'industrie aérospatiale qui se développe.

La croissance de la ville et sa forme urbaine sont fortement liées à la présence du chemin de fer, dans un réseau d'abord interurbain, qui relie Los Angeles aux grandes villes américaines, et ensuite intraurbain, qui a permis le développement polycentrique de la ville (Banham 1971). Le chemin de fer a facilité le développement de petites villes côtières, d'abord comme lieux de villégiature en bordure des nombreuses plages et ensuite comme lieux de résidence permanente. Avec l'avènement de la voiture, les voies ferroviaires qui forment déjà le tracé actuel de Los Angeles sont remplacées par de grandes autoroutes qui s'étendent sur plusieurs kilomètres et qui permettent de repousser toujours plus loin les limites de la ville, accentuant l'étalement urbain (Banham 1971). Ainsi, la voiture est venue renforcer encore plus le caractère déjà éclaté de la ville, permettant une plus grande distance des migrations pendulaires.

La mondialisation des échanges et les liens accrus entre les États-Unis et l'Asie mènent à favoriser Los Angeles et les villes de la côte ouest dans l'économie américaine. À l'aube des années 1990, Los Angeles est alors la deuxième ville en importance aux États-Unis, avec ses 10 millions d'habitants pour l'agglomération (Nijman 2000). Elle est aussi une porte d'entrée de l'immigration et présente une forte diversité ethnique. Parallèlement, Los Angeles fait face à des problèmes de pauvreté et une polarisation économique importante qui se combine à une ségrégation raciale et un problème d'accessibilité au logement. La ville a d'ailleurs été reconnue

à travers le monde pour les tensions ethniques qui ont causé et font suite aux émeutes de Watts en 1965 et de South Central en 1992 ([Davis 2007](#)).

Économie

Aujourd'hui, deux des principaux secteurs industriels de la région de Los Angeles sont les hautes technologies et les activités de création (*craft-based*) (Scott 2002). L'industrie du vêtement et celle du film sont surtout localisées dans la partie centrale de la ville de Los Angeles tandis que les districts industriels et les technopoles associés à l'industrie de la haute technologie sont localisés dans les banlieues éloignées, sous la forme d'*edgocities*.

En plus de se démarquer par son secteur de la haute technologie, la ville de Los Angeles est également reconnue comme un relais important dans les relations avec l'Asie, notamment par les activités des firmes à l'étranger dans le secteur des services aux entreprises et des services financiers. Ces services de haut niveau sont localisés en grappes, la principale étant le Central Business District (Scott 2002).

Au niveau du marché de l'emploi, les secteurs des services professionnels et financiers, ainsi que les services de loisirs et d'hébergement sont en croissance, contrairement aux secteurs gouvernementaux et manufacturiers (Millan 2012). Il est à noter que l'État de la Californie a énormément investi dans l'économie de Los Angeles, notamment par la construction d'infrastructures lourdes adéquates. Il est à l'origine du développement du port, de l'aqueduc et des aéroports avec le *Department of Water and Power*, l'*Harbor Department* et l'*Airports Department* ([Erie 2002](#)).

4. Principaux enjeux urbains

Tel que mentionné plus tôt, il existe différents territoires associés à Los Angeles pouvant faire référence soit à la ville, à l'agglomération urbaine ou encore au comté. Certains enjeux urbains sont caractéristiques de la ville et des espaces centraux, tandis que d'autres s'étendent dans l'espace, pouvant être caractéristiques au comté ou même à l'État de la Californie.

Fragmentation urbaine

L'absence d'une véritable centralité dans la ville et la région de Los Angeles a mené à une importante fragmentation urbaine. Cette fragmentation s'est faite à plusieurs niveaux et donne le paysage urbain éclectique propre à cette région de la Californie. Il y a une fragmentation ethnique entre quartiers, mais au niveau de l'origine ethnique, du temps depuis l'immigration, de la classe sociale, etc. Cette fragmentation ethnique se superpose à une fragmentation sociale : le problème récurrent de l'itinérance, la dégradation des conditions de vie de la classe moyenne et l'enrichissement des franges les plus aisées de la population. Il en découle une fragmentation spatiale de la ville, traversée par de nombreux axes autoroutiers, reliant les différents quartiers entre eux, mais également caractérisée par l'émergence d'« *edgocities* », ces

nouveaux pôles de croissance économique situés aux croisements d'autoroutes, tels que *Costa Mesa* dans *Orange County*.

Immigration

Une des caractéristiques de la ville de Los Angeles, et qui fait aussi d'elle un prototype de la ville postmoderne, est la diversité et la complexité de sa population immigrante (Myers 2002). Cette immigration survient dans un contexte de forte croissance urbaine et a contribué à cette dynamique (Myers 2002). Certains auteurs ont même qualifié la ville comme étant la plus cosmopolite aux États-Unis, d'autres mentionnent son rôle de porte d'entrée de l'immigration (Pitt and Pitt 1997; [Myers 2002](#); [Stoll, Mendelez et al. 2002](#)). À cet égard, Los Angeles n'est pas différente d'autres grandes villes américaines (comme Chicago, New York ou Washington) qui possèdent également une population cosmopolite. Cependant, la situation est davantage exacerbée à Los Angeles, faisant d'elle un indicateur du changement qui pourrait survenir dans les autres villes (Myers 2002).

La structure populationnelle de Los Angeles est en changement constant, avec un fort taux de croissance de sa population. La population dite « blanche », majoritaire dans les années 1990, est aujourd'hui minoritaire. Selon le *Program for Environmental and Regional Equity* (PERE) et selon les données de l'American Community Study de 2005-2006, la population d'immigration récente (depuis les 10 dernières années) vient principalement du Mexique (à 36,3 %) et d'autres pays d'Amérique Latine (19,6 %), mais également d'Asie (Philippines 7,1 %, Chine 7,1 %, Corée du Sud 6 %, Inde 2,5 %, Japon 2,1 %) ([Pastor and Ortiz 2009](#)). À Los Angeles, l'immigration est donc relativement récente si on la compare à l'immigration d'autres villes des États-Unis (Myers 2002).

Bien que la région possède une longue histoire migratoire, la composition et la localisation des immigrants se modifient. Une étude menée sur le comté Los Angeles montre que pour les années 1980 à 2000, malgré la persistance de certaines enclaves traditionnelles, les nouvelles vagues d'immigration viennent changer leur visage. C'est ainsi que le quartier de South L.A., qui était autrefois majoritairement afro-américain, est maintenant surtout latino-américain. La proportion de la population issue de l'immigration étant en hausse, il y a une plus grande dispersion des populations immigrantes sur le territoire du *county* (Pastor and Ortiz 2009).

Los Angeles dénombre également beaucoup d'immigrants illégaux non enregistrés. Le *Department of Homeland Security* estime le nombre d'immigrants illégaux pour l'État de la Californie à 2 570 000 en 2010 ([Hoefler, Rytina et al. 2011](#)). La précarité de ces populations est importante puisqu'elles n'ont pas accès aux services et qu'elles vivent dans l'incertitude de la déportation.

Cette forte immigration dans la région de Los Angeles n'est pas sans créer des tensions sociales, celle-ci étant parfois perçue comme négative dans le discours populaire. Elle est en effet associée à une plus grande compétition sur le marché de l'emploi pour les populations d'origine. Certains auteurs, tels que Mike Davis, affirment que les émeutes de Watts et de South Central

étaient le résultat des tensions ethniques inhérentes à la ville, tandis que d'autres voient plutôt la cause comme étant les trop grandes disparités économiques (Davis 2007; [Pastor and Prichard 2012](#)). Il se peut aussi que ce soit une combinaison de ces facteurs.

De leur côté, les chercheurs Johnston, Poulster et Forrest (2004) ont récemment étudié le phénomène de la ségrégation résidentielle des différents groupes ethniques. Ils voulaient déterminer si Los Angeles est significativement différente des autres grandes villes étatsuniennes sur ce point, comme l'École de Los Angeles le prétend. Les chercheurs concluent que sur la question de la ségrégation résidentielle spécifiquement, Los Angeles et les villes californiennes ne seraient pas réellement différentes des autres villes des États-Unis. Elles se distinguent tout de même sur certains points, notamment sur la plus petite part des communautés noire et blanche dans la population totale, comparativement aux autres grandes villes américaines et sur la tendance qu'ont les communautés à s'isoler. Il y a d'ailleurs un moins grand nombre de « citadelles blanches » en Californie que dans le reste des États-Unis et il n'y a plus de ghettos noirs à Los Angeles depuis 1990, bien qu'il y ait toujours des enclaves (voir Johnston, Poulsen et Forrest 2004). Cela dit, Los Angeles pourrait tout de même être un paradigme pour la ville du futur par sa diversité ethnique plus grande et par la forte présence hispanique et asiatique.

Pauvreté urbaine et polarisation économique

Parallèlement à cette dynamique migratoire se superpose la polarisation économique au sein de la ville de Los Angeles causée par la tertiarisation de l'économie et le développement d'une économie post-fordiste axée sur les services de haut niveau nécessitant une main-d'œuvre fortement qualifiée. Ce phénomène de polarisation économique est notamment décrit par Saskia Sassen dans son ouvrage de 2001 [The Global City](#).

Los Angeles, à l'instar d'autres villes américaines, offre donc de plus en plus d'emplois hautement qualifiés au détriment d'emplois manufacturiers syndiqués qui avaient permis la création d'une classe moyenne. Cependant, une telle économie basée sur des services de haut niveau nécessite beaucoup de travailleurs peu qualifiés rassemblés dans certains domaines tels que la restauration, l'hôtellerie ou le secteur manufacturier non-syndiqué ([Pastor and Buik 2010](#)). Beaucoup de ces emplois sont maintenant occupés par les nouveaux arrivants marginalisant d'autant plus les populations noires déjà en place qui occupaient auparavant ces emplois.

La région de Los Angeles pourrait donc être perçue comme en pleine expansion, avec une vitalité économique remarquable, mais il semble que la richesse créée par son économie postindustrielle ne se répercute pas dans tous les milieux. Conséquemment, en 2010, 1,4 million de personnes vivaient sous le seuil de pauvreté à Los Angeles et un tiers des travailleurs à temps plein gagneraient moins de 25 000 \$ annuellement (Pastor and Buik 2010). Selon Pastor et Buik, la classe moyenne à Los Angeles est en train de disparaître au profit de ce qu'ils

nomment les « *working poor* », des travailleurs à temps plein qui demeurent dans une relative pauvreté à cause de la faiblesse de leurs revenus.

Autre problème important à Los Angeles, surtout présent dans le centre-ville et dans une moindre mesure dans les villes de banlieue, est l'itinérance. Pour le comté de Los Angeles, il y aurait un total de 88 000 itinérants (Reese, Deverteuil *et al.* 2010). « *Skid Row* », un secteur restreint du centre-ville, est l'épicentre de ce phénomène. Ce village de tentes concentre la majorité de la population itinérante du comté. Parallèlement à la croissance du problème de l'itinérance, le centre-ville de Los Angeles se revitalise et se gentrifie, accentuant le problème (moins d'espace pour une population en croissance, transformation de logements à faible loyer en condominiums urbains, etc.) (Reese, Deverteuil *et al.* 2010; Goffard 2012; Zavis and Boster 2012). Pour contrôler l'itinérance dans le quartier des affaires, des compagnies privées de sécurité sont engagées pour déplacer les populations indésirables (L.A.CAN 2005; Davis 2007). Cette privatisation de l'espace public du centre-ville de Los Angeles est associée à une image négative de la ville et est notamment discutée dans un des chapitres du livre *Ecology of Fear* de Mike Davis (Davis 2007).

La pauvreté et la polarisation économique sont donc des enjeux majeurs pour la région de Los Angeles qui sont d'autant plus d'actualité dans le contexte de crise économique et de relance des dernières années.

Environnement

Plusieurs enjeux environnementaux sont d'actualité à Los Angeles, notamment celui de la qualité de l'air, la ville étant réputée pour son smog. La piètre qualité de l'air de la métropole est liée à l'industrie et aux transports, mais également à la géographie de la région. La ville se trouvant au centre d'une plaine entourée de montagnes, il se crée un effet de cuvette concentrant au-dessus de la ville les particules dans l'air (City of Los Angeles 2012). À Los Angeles, la question de la pollution atmosphérique se superpose à un enjeu de justice environnementale

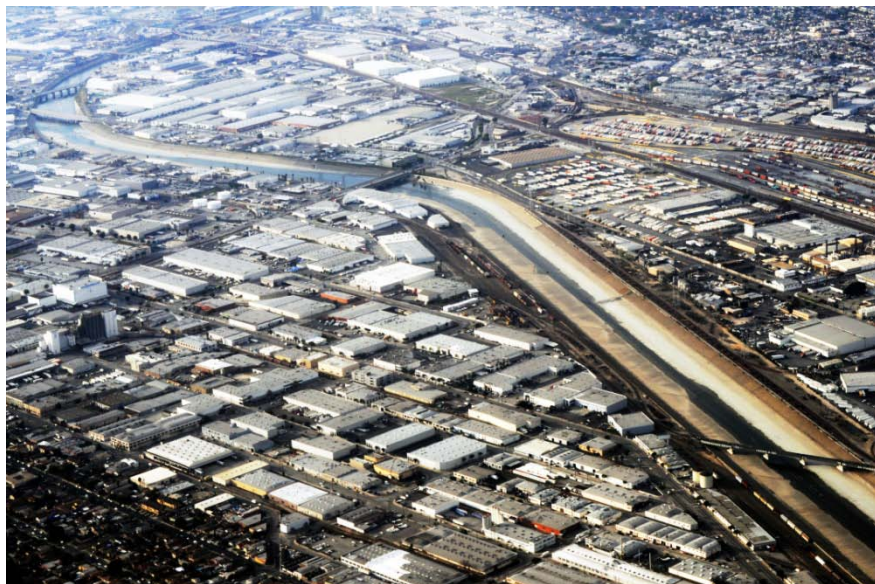


Photo de la Los Angeles River

Source : Photo prise par Joe Mabel (2011)

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Los_Angeles_River_aerial_01.jpg

dans la mesure où les autoroutes et les industries polluantes sont souvent localisées en bordure des quartiers les plus pauvres ou concentrant certains groupes ethniques ([Morello-Frosch, Pastor et al. 2001](#); [Boone 2005](#); [Johnson 2005](#)).

Un autre enjeu environnemental important pour la région, et ce, depuis le tout début de la croissance de la ville, est la gestion de l'eau qui est une denrée rare dans cette région aride. Le [Department of Water and Power](#) est d'ailleurs responsable de l'aqueduc qui transporte sur des kilomètres l'eau provenant surtout de la Owens River et de quelques aquifères en dehors de la ville. Durant les années 1990, la cour suprême de la Californie a interdit le prélèvement d'eau dans le Mono Lake dans le but de protéger cet habitat fragile ([Blue Ribbon Committee 2011](#)). Une image forte de cette relation entre la ville avec l'eau est la Los Angeles River canalisée sur plusieurs kilomètres dans la ville. Ce grand bassin de béton permet de limiter les dommages matériels en période de crues, mais ressemble à une autoroute désertique le restant de l'année. Certains aménagements ont été faits pour ramener un accès à la rivière urbaine, mais elle demeure bétonnée et clôturée à bien des endroits ([Gottlieb 2007](#)).

D'un autre côté, Los Angeles peut être qualifiée de chef de file en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En effet, elle est en avance sur les objectifs fixés par le protocole de Kyoto. Le maire de la ville a d'ailleurs été proactif en mettant sur pied un programme nommé *Green L.A.* s'attaquant à cinq problématiques environnementales, soit les technologies vertes, la pollution de l'air, la conservation de l'eau, la gestion des matières résiduelles et les changements climatiques (City of Los Angeles 2012). Des objectifs de diminution de GES et de réduction des dépenses en énergie et en eau ont été mis en place dans les secteurs des transports, de la gestion de l'eau et de l'industrie. Ces initiatives sont relativement nouvelles à Los Angeles et témoignent, dans une certaine mesure, d'une compréhension de l'importance des enjeux environnementaux tant sur l'économie de la région que sur la qualité de vie des populations ([Deverell and Hise 2005](#); [Blue Ribbon Committee 2011](#)).

5. État de la recherche actuelle

Il est difficile de parler de la recherche actuelle sur la ville de Los Angeles en passant outre la littérature des années 1990 issue de l'École de Los Angeles. Avant cette dernière, Los Angeles, perçue comme une anomalie ou une exception, était peu couverte dans la littérature. Plusieurs auteurs ont été précurseurs de cette école. Nommons notamment Carey McWilliams, Robert Fogelson et Reyner Banham. L'idée que Los Angeles puisse être un modèle des nouvelles dynamiques urbaines naît dans les années 1980, notamment dans un numéro spécial de la revue *Society and Space* consacré entièrement à la ville. L'intérêt pour le cas de Los Angeles se consolide au cours des années 1990 avec la parution d'ouvrages importants tels que [City of Quartz](#) de Davis (1990), [Ethnic Los Angeles](#) de Waldinger et Bozorgmehr (1996), [Rethinking L.A.](#) de Dear, Hise et Shockman (1996) et [The City](#) de Scott et Soja (1996).

L'École de Los Angeles vient remettre en cause des principes bien établis à propos de l'espace, de l'économie et de leur structure notamment promus par l'École de Chicago (Myers 2002).

Sans rejeter complètement ces principes, l'École de Los Angeles veut plutôt établir des alternatives au modèle de développement de l'École de Chicago, à travers les restructurations des quartiers, des marchés ou de l'accumulation, dans un contexte de mondialisation, afin de faire avancer les théories urbaines. L'École de Los Angeles est donc à la fois un pan de la littérature sur la ville, qui est maintenant au centre de plusieurs théories urbaines contemporaines voyant la ville comme un laboratoire des nouvelles formes urbaines et des nouvelles dynamiques associées à la ville, et à la fois une contestation des hégémonies ou des dogmes des théories urbaines du passé, voulant explorer de nouvelles réalités et proposer des alternatives de ce qu'est la ville. Par sa fragmentation, sa décentralisation et la multitude d'angles d'approche, elle tente d'éviter un modèle dogmatique de la ville. Sans défendre Los Angeles comme le modèle absolu de la ville postmoderne, les membres (proclamés ou non) de cette école voient cette ville comme un lieu où les dynamiques urbaines contemporaines peuvent être observées, et comme l'a dit Edward Soja : « *It all comes together in Los Angeles* » (Soja 1989, p.190).

Une grande partie de la littérature actuelle sur Los Angeles s'inscrit toujours dans la foulée de l'École de Los Angeles. Cette continuité prend forme dans la publication, sous la supervision de Michael J. Dear, du livre *From Chicago to L.A. Making Sense of Urban Theory*, qui vient reprendre la même structure que *The City : Suggestions for Investigations of Human Behavior in the Urban Environment* de Robert Park, Ernest Burgess et Roderick Mackenzie (1925) de l'École de Chicago, mais vise à apposer une autre lecture de la ville en proposant la ville de Los Angeles en exemple. Ainsi sont détaillés l'émergence des principes de l'École de Los Angeles, le caractère à la fois unique et atypique de la ville et l'urbanisme postmoderne dont elle est un exemple. Ensuite, le lien entre la restructuration des activités économiques et le paysage urbain de Los Angeles est analysé. La troisième partie se penche sur la restructuration démographique de la ville en lien avec l'immigration dans un contexte de mondialisation, ainsi que sur la création de communautés d'appartenance. Finalement, la dernière partie de l'ouvrage ouvre une suite de réflexions sur l'École de Los Angeles et sur de potentiels questionnements épistémologiques et ontologiques portant sur nos façons de connaître et de décrire la ville.

Plusieurs groupes de recherche qui ont été associés de façon indirecte à l'École de Los Angeles sont toujours actifs, sans pour autant se réclamer d'une telle école. C'est notamment le cas du [Lewis Center](#) de la [Luskin School of Public Affairs](#) de l'*University of California in Los Angeles* dirigé par Allan J. Scott jusqu'en 1994. La recherche récente du [Lewis Center](#) se concentre surtout sur la ville de Los Angeles, le comté et la Californie du Sud. La majorité des travaux récents menés par le centre se concentrent sur trois thématiques principales : le transport, l'immigration et l'intégration des communautés culturelles et le développement économique et immobilier à Los Angeles. Les travaux portant sur le transport abordent des thèmes tels que les problèmes liés à la voiture (voir Loukaitou-Sideris pour les accidents piétons, Shoup sur les places de stationnements, Manville sur la congestion routière), la mobilité et l'accessibilité (voir Blumenberg et Taylor sur l'automobile et l'isolement spatial et Ong sur les barrières liées au transport dans l'accès aux soins de santé) et le transport collectif (voir Leavitt et Blasi sur les

conducteurs de taxi, Loukaitou-Sideris sur l'utilisation du sol autour des corridors de transport en commun). Les travaux sur l'immigration et l'intégration des communautés culturelles abordent d'autres sujets tels que le statut socioéconomique des immigrants (voir DeShazo sur les commerces latinos ou Ong et De la Cruz au sujet du statut socioéconomique des Amérindiens et des asiatiques). Finalement, d'autres recherches portent sur le développement économique ou immobilier (voir Mukhija à propos de l'évaluation des programmes favorisant la mixité sociale dans les logements ou Storper sur le développement économique contrasté de Los Angeles et San Francisco).

Faisant aussi partie de la [Luskin School of Public Affairs](#) de l'UCLA, le [Center for Study of Urban Poverty](#), dirigé par Abel Valenzuela, s'intéresse également au cas de Los Angeles où l'enjeu de la pauvreté est très présent. Le centre s'est penché plus précisément sur la question des centres pour travailleurs journaliers ([Melendez, Valenzuela Jr et al. n.d.](#)) en analysant leurs impacts sur la communauté ([Melendez, Valenzuela Jr et al. n.d.](#)), et sur le marché de l'emploi ([Melendez, Valenzuela Jr et al. n.d.](#)). Aussi, le [Center for Study of Race, Ethnicity and Politics](#) a mené le projet *Los Angeles County Social Survey*, qui avait pour but d'approfondir la connaissance sur les interrelations entre les différents groupes ethniques et culturels. Beaucoup de leurs recherches portent sur des questions d'immigration de façon générale, mais un article à paraître traite plus spécifiquement de la multiethnicité dans les quartiers de Los Angeles ([Frasure and Greene à paraître](#)). Le [Luskin Center for Innovation](#), pour sa part, mène un projet qui est précisément lié à la gestion de l'eau, notamment dans la région de Los Angeles (Blue Ribbon Committee 2011).

À l'*University of Southern California*, deux facultés s'intéressent à la fois aux questions urbaines et à Los Angeles, soit la [Sol Price School of Public Policy](#) et le [Dana and David Dornsife College of Letters, Art and Sciences](#) (USC-Dornsife). Il existe plusieurs groupes de recherche affiliés à ces deux institutions qui font de la recherche sur la ville ou la région de Los Angeles. Il y a entre autres le [Program for Environmental and Regional Equity](#), dirigé par Manuel Pastor, qui se concentre beaucoup sur la question de l'immigration et de l'intégration des immigrants dans la société. Pastor a d'ailleurs participé à des projets de recherche concernant l'immigration dans le comté de Los Angeles (Pastor and Ortiz 2009) et sur le développement social et communautaire dans la ville entre 1992 et 2012 (Pastor and Prichard 2012).

Un autre centre affilié à USC-Dornsife s'intéresse en partie à la région de Los Angeles. L'[Huntington-USC Institute on California and the West](#) est dirigé par William Deverell, qui avec Greg Hise, historien à *University of Nevada in Las Vegas*, a édité au moins deux livres portant sur Los Angeles et sa région étendue. Un premier livre publié en 2005 porte spécifiquement sur les enjeux environnementaux de la ville dans une perspective historique (Deverell and Hise 2005). En 2010, les deux auteurs publient un livre sur l'histoire récente de Los Angeles selon une approche des sciences sociales permettant d'observer les continuités et les ruptures dans la ville ([Deverell and Hise 2010](#)).

On retrouve également à l'*University of Southern California*, mais relevant de la *Price School of Public Policy*, le [Center for sustainable cities](#), qui se penche sur les villes dans un contexte de

changements climatiques et sur les politiques et la gouvernance de la durabilité urbaine. Genevieve Giuliano et Hilda Blanco font partie des principaux collaborateurs. En 2003, le Centre publiait un [rapport de recherche](#) sur la gestion de l'eau dans le contexte de la Californie du Sud, sous la supervision d'Hilda Blanco et avec la collaboration de Josh P. Newell de University of Michigan.

[METRANS](#) est un groupe de recherche de la *University of Southern California* et de la *California State University in Long Beach*, qui s'intéresse particulièrement à la question du transport. La recherche menée par le centre porte surtout sur le commerce international, la mobilité des populations urbaines, les infrastructures et la sécurité et la santé des enfants et des piétons ([Banerjee, Bahl et al. 2012](#)).

À l'*Occidental College*, l'[Urban and Environmental Policy Institute](#) a publié plusieurs recherches sur Los Angeles, souvent en partenariat avec la communauté, comme dans le cas du projet [Progressive L.A. Network](#) qui était notamment à la base d'un processus de réflexion entre activistes et chercheurs dans le but de proposer des politiques publiques dans différents champs d'action comme le logement, l'environnement, le développement économique ou la défense de droit lors des élections municipales de 2001. Ces recherches concernent notamment l'accessibilité à la nourriture (voir [Azuma 2007](#) et 2002), mais aussi l'environnement bâti et les transports. La mission que s'est donnée l'institut en est une de mobilisation des populations locales, d'innovation, de réseautage communautaire et d'éducation populaire. L'institut privilégie une approche progressiste et critique du capitalisme. Récemment, l'institut a publié quelques ouvrages sur la ville et la région de Los Angeles : [Reinventing Los Angeles](#) de Gottlieb, un essai qui traite des différents problèmes environnementaux dans la ville et des moyens mis en œuvre dans la communauté pour y faire face, ainsi que [The Next L.A. : The Struggle for a Livable City](#), fait en collaboration avec les membres de UEPI, Valliamatos, Freer et Dreier.

L'[Institute of Urban and Regional Development](#) de l'*University of California in Berkeley*, dirigé par Robert Cervero, s'intéresse également à Los Angeles. Quelques uns des enjeux explorés sont la justice environnementale, à travers le travail de Wolch, Wilson *et al.* sur les parcs urbains et leur accessibilité ([Wolch, Wilson et al. 2005](#)) ou l'implication politique de l'immigration, avec la recherche de Mollenkopf *et al.* sur les élections de 2005 de la Mairie de Los Angeles ([Mollenkopf, Champeny et al. 2006](#)).

6. Conclusion

Les différents classements de la ville de Los Angeles, ainsi que le portrait dressé, semblent aller de pair à plusieurs égards. Les palmarès ont révélé la performance de la ville au niveau du capital humain, de la culture, ainsi que de la recherche et de la création de connaissances et de la circulation de l'information. Ces résultats peuvent s'expliquer par l'importance à Los Angeles de l'économie tertiaire et du secteur des hautes technologies parallèlement au développement d'un pôle culturel dynamique autour de l'industrie du cinéma.

Los Angeles et la majeure partie de la Californie du Sud sont en croissance, autant sur le plan économique que sur le plan de l'étalement urbain. Cette croissance possède cependant un revers, qui n'est pas toujours visible si l'on s'arrête seulement à la position de la ville dans les palmarès. Ainsi, la croissance de l'économie de services de haut niveau contribue à la polarisation économique dans la ville et la région métropolitaine de Los Angeles. Il en découle un grave problème de pauvreté urbaine et d'itinérance qui se concentre dans certaines parties de la ville et qui est visible dans d'autres secteurs de la région métropolitaine étendue. Parallèlement à cela, comme dans la plupart des grandes villes états-uniennes et mondiales, un flot assez important d'immigrants alimente la ville et contribue au caractère cosmopolite de celle-ci. Le développement économique, démographique et urbain de Los Angeles est salué dans les différents classements, mais il vient augmenter la pression de la ville sur l'environnement, dans cette région à l'écosystème fragile.

Le statut de ville mondiale peut donc cacher des réalités urbaines qui sont moins positives et c'est le cas pour Los Angeles, qui pour maintenir sa progression dans la hiérarchie des villes mondiales, devra faire face aux grands enjeux urbains identifiés. Ainsi, la ville de Los Angeles est-elle paradigmatique? Il semble que certaines tendances observées à Los Angeles se matérialisent dans d'autres grandes villes du monde. La polarisation économique en est une. La croissance de l'immigration est aussi une tendance qui semble s'accroître dans le reste des grandes villes des États-Unis et la question environnementale reste un enjeu crucial pour toutes les villes à travers le monde. Au-delà de ces tendances, il est difficile d'affirmer que la ville de Los Angeles est un modèle ou un prototype, bien que l'étude de son cas permette d'avancer les connaissances dans le domaine des études urbaines, comme pour New York ou pour Chicago.

7. Références

7.1. Livres et chapitres de livre

- Art Center, College of Design. 2001. *L.A. Now*. Pasadena: University of California Press.
- Banham, Reyner. 1971. *Los Angeles*, 2008. Marseilles: Parenthèse.
- Boone, Christopher G. 2005. « Zoning and Environmental Inequity in the Industrial East Side. » In *Land Of Sunshine: An Environmental History of Metropolitan Los Angeles*, sous la dir. de Greg Hise et William Deverell, 167-174. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.
- Braudel, Fernand. 1979. *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIII siècle*. Paris.
- Davis, Mike. 2000. *City of Quartz : Los Angeles, capitale du futur*. Paris: La Découverte.
- Davis, Mike. 2007. *Au-delà de Blade Runner: Los Angeles et l'imagination du désastre*. Paris: Allia.
- Dear, Michael J. 2002. *From Chicago to L.A. Making Sense of Urban Theory*. Thousand Oaks: Sage.
- Dear, Michael J. et Steven Flusty. 2002. « The Resistible Rise of the Los Angeles School. » In *From Chicago to L.A. Making Sense of Urban Theory*, sous la dir. de Michael J. Dear, 5-16. Thousand Oaks: Sage.
- Dear, Michael J., Eric H. Shockman et Greg Hise. 1996. *Rethinking Los Angeles*. Thousand Oaks: Sage.

- Deverell, William et Greg Hise. 2005. *Land of Sunshine : an environmental history of metropolitan Los Angeles*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.
- Deverell, William et Greg Hise. 2010. *A Companion to Los Angeles*. Blackwell.
- Dolfus, Olivier. 1996. *La mondialisation*. Paris: Presses de Science Po.
- Erie, Steven P. 2002. « Los Angeles as a Developmental City-State. » In *From Chicago to L.A. Making Sense of Urban Theory*, sous la dir. de Michael J. Dear, 133-159. Thousand Oaks: Sage.
- Gottlieb, Robert. 2007. *Reinventing Los Angeles : Nature and Community in the Global City*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Gottlieb, Robert, Regina Freer, Mark Vallianatos et Peter Dreier. 2006. *The next Los Angeles: The struggle for a livable city*. Berkeley: University of California Press.
- Johnson, Daniel. 2005. « Pollution and Public Policy at the Turn of the Twentieth Century. » In *Land of Sunshine: An Environmental History of Metropolitan Los Angeles*, sous la dir. de Greg Hise et William Deverell, 78-94. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.
- Myers, Dowell. 2002. « Demographic Dynamism in Los Angeles, Chicago, New York and Washington, D.C. » In *From Chicago to L.A. Making Sense of Urban Theory*, sous la dir. de Michael J. Dear, 21-53. Thousand Oaks: Sage.
- Pitt, Leonard et Dale Pitt. 1997. In *Los Angeles A to Z*. Berkeley: University of California Press.
- Sassen, Saskia. 2001. *The Global City: New York, London and Tokyo*, 2. Princeton: Princeton University Press.
- Scott, Allan J. 2002. « Industrial Urbanism in Late-Twentieth-Century Southern California. » In *From Chicago to L.A. Making Sense of Urban Theory*, sous la dir. de Michael J. Dear, 163-179. Thousand Oaks: Sage.
- Scott, Allan J. et Edward W. Soja. 1996. *The City : Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*. Berkeley: University of California Press.
- Soja, Edward W. 1989. *Postmodern geographies: The reassertion of space in critical social theory*. New York: Verso Books.
- Taylor, P.J., D.R.F. Walker et J.V. Beaverstock. 2002. « Firms and their Global Service Network. » In *Global Networks, Linked Cities*, sous la dir. de Saskia Sassen, 93-115. New York, London: Routledge.

7.2. Articles scientifiques

- Frasure, Lorrie A. et S. Greene. à paraître. « Neighborhood Context, Racial Attitudes and Public Opinion in Multi-ethnic Los Angeles. » *Public Opinion Quarterly*.
- Friedmann, Robert. 1986. « The World City Hypothesis. » *Development and Change* 17 (1): 69-83.
- Johnston, Ron, Michael Poulsen et James Forrest. 2004. « Modern and post-modern cities and ethnic residential segregation: Is Los Angeles different? » *Geoforum* 37: 318-330. doi: 10.1016/j.geoforum.2005.03.004.
- Morello-Frosch, Manuel Pastor et James Sadd. 2001. « Environmental Justice and Southern California's 'Riskscape' : The Distribution of Air Toxics Exposures and Health Risks among Diverse Community. » *Urban Affairs Review* 36 (4): 551-578.
- Nijman, Jan. 2000. « The Paradigmatic City. » *Annals of the Association of American Geographers* 90 (1): 135-145.

- Reese, Ellen, Geoffrey Deverteuil et Leanne Thach. 2010. « 'Weak-Center' Gentrification and the Contradictions of Containment: Deconcentrating Poverty in Downtown Los Angeles. » *International Journal of Urban and Regional Research* 34 (2): 310-327.
- Stoll, Michael A., Edwin Mendelez et Abel Valenzuela Jr. 2002. « Spatial Job Search and Job Competition Among Immigrant and Native Group in Los Angeles. » *Regional Studies* 36 (2): 97-112. doi: <http://dx.doi.org/10.1080/00343400220121891>.
- Wolch, Jennifer, John P. Wilson et Jed Fehrenbach. 2005. « Parks and Park Funding in Los Angeles: An Equity-Mapping Analysis. » *Urban Geography* 26 (1): 4-35.

7.3. Rapports, documents et actes de communication

- Azuma, Andrea. 2007. *Food access in central and south Los Angeles: Mapping injustice, agenda for action.*: Occidental College. http://scholar.oxy.edu/uep_faculty/346.
- A.T. Kearney. 2008. "The 2008 Global Index." Consulté le 12/07, 2012, sur le site : http://www.foreignpolicy.com/articles/2008/10/15/the_2008_global_cities_index?page=0,1.
- Banerjee, Tridib, Deepak Bahl et Junga Uhm. 2012. *Pedestrian Safety of School Children: Toward Improving Walkability of Inner City Neighborhood.* Los Angeles: Metrans School of Policy, Planning and Development, University of Southern California.
- Blue Ribbon Committee. 2011. *Report of the Blue Ribbon Committee: The Metropolitan Water District of Southern California.*
- City of Los Angeles *Environment : Greening L.A.* 2012. City of Los Angeles. <http://mayor.lacity.org/Issues/Environment/index.htm>.
- Hales, Mike et Andres Mendoza Pena. 2012. *2012 Global Cities Index and Emerging Cities Outlook.* AT Kearney. <http://www.atkearney.com/index.php/Publications/2012-global-cities-index-and-emerging-cities-outlook.html>.
- Hoefer, Michael, Nancy Rytina et Bryan C. Baker. 2011. Estimates of the Unauthorized Immigrant Population Residing in the United States: January 2010. sous la dir. de Office of Immigration Statistics U.S. Department of Homeland Security.
- Institute for Urban Strategies . 2011. *Global Power City Index 2011 Summary: The Mori Memorial Foundation.*
- MasterCard Worldwide .2008. *Worldwide Centers of Commerce Index.* http://www.mastercard.com/us/company/en/insights/pdfs/2008/MCWW_WCoC-Report_2008.pdf
- Melendez, Edwin, Abel Valenzuela Jr, Nik Theodore, Anne Visser et Ana Luz Gonzalez. n.d. *Day Labor Centers and Community Outcomes:* Center for the Study of Urban Poverty, University of California, Los Angeles, Center for Puerto Rican Studies, Hunter College, The City University of New York, Center fo Urban Economic Development, University of Illinois, Chicago
- Melendez, Edwin, Abel Valenzuela Jr, Nik Theodore, Anne Visser et Ana Luz Gonzalez. n.d. *Worker Centers and Labor Market Outcomes:* Center for the Study of Urban Poverty, University of California, Los Angeles, Center for Puerto Rican Studies, Hunter College, The City University of New York, Center fo Urban Economic Development, University of Illinois, Chicago
- Melendez, Edwin, Abel Valenzuela Jr, Nik Theodore, Anne Visser et Ana Luz Gonzalez. n.d. *Differences in the Types of Operations, Capacities and Approaches of Day Labor Worker Centers:* Center for the Study of Urban Poverty, University of California, Los Angeles,

- Center for Puerto Rican Studies, Hunter College, The City University of New York, Center for Urban Economic Development, University of Illinois, Chicago
- Millan, Juan. 2012. *Los Angeles-Long Beach-Glendale Metropolitan Division (Los Angeles County)*. Pacoima: State of California <http://www.labormarketinfo.edd.ca.gov/Content.asp?pageid=134>.
- Mollenkopf, John, Ana Champeny, Raphael Sonenshein et Mark Drayse. 2006. *Race, Ethnicity, and Immigration in the 2005 Mayoral Elections in Los Angeles and New York*: Institute of Urban and Regional Development
- O.N.U. 2011. *Glossary of Demographic Terms*. Department of Economic and Social Affairs, Population Division. Population Estimates and Projections Section. Consulté le 07/05. http://esa.un.org/unpd/wup/Documentation/WUP_glossary.htm.
- World Urbanization Prospects, the 2011 revision*. United Nations Department of Economic and Social Affairs. Consulté le 06/19. <http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/Urban-Agglomerations.htm>.
- Pastor, Manuel et Rhonda Ortiz. 2009. *Immigrant Integration in Los Angeles: Strategic Directions for Funders*. Los Angeles: University of Southern California Commissioned by the California Community Foundation.
- Pastor, Manuel et Michele Prichard. 2012. *L.A. Rising : The 1992 Civil Unrest, the Arc of Social Justice Organizing, and the Lessons for Today's Movement Building*. Los Angeles: Liberty Hill Foundation, Program for Environmental and Regional Equity of University of Southern California.
- Schaffer, Amanda. 2002. *The persistence of L.A.'s grocery gap: The need for a new food policy and approach to market*: Occidental College.
- Waldinger, Roger et Mehdi Bozorgmehr. 1996. *Ethnic Los Angeles*. New York: Russell Sage Foundation.

7.4. Articles de journaux

- Goffard, Christopher. 2012. « Project 50: Four walls and a bed. » *Los Angeles Times*. <http://www.latimes.com/news/local/la-me-homeless-project50,0,4610742.htmlstory>.
- L.A.CAN. 2005. « Strange Bedfellows: LAPD and B.I.D Security. » *Community Connection, Newsletter of the Los Angeles Community Action Network*, 5. <http://www.cangress.org/archive-publications/CommunityConnection3.pdf>.
- Pastor, Manuel et Elise Buik. 2010. « Split Down the Middle. » *Los Angeles Business Journal*, 3/29/2010. www.labusinessjournal.com.
- Zavis, Alexandra et Mark Boster. 2012. « Los Angeles launches cleanup effort on skid row. » *Los Angeles Times*. http://latimesblogs.latimes.com/lanow/2012/06/los-angeles-cleanup-effort-skid-row.html?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+lanowblog+%28L.A.+Now%29.

7.5. Sites internet

[Airports Department](#)
[Center for Study of Race, Ethnicity and Politics](#) University of California in Los Angeles

[Center for Study of Urban Poverty](#) University of California in Los Angeles
[Center for sustainable cities](#) University of Southern California
[Dana and David Dornsife College of Letters, Art and Sciences](#)
[Department of Water and Power](#)
[Global Power City Index](#)
[Globalization and World Cities Research Network](#)
[Harbor Department](#)
[Huntington-USC Institute on California and the West](#) University of Southern California
[Institute of Urban and Regional Development](#) University of California in Berkeley
[Lewis Center](#) University of California in Los Angeles
[Luskin Center for Innovation](#) University of California in Los Angeles
[Luskin School of Public Affairs](#) University of California in Los Angeles
[Mapping L.A. Neighborhoods](#) Los Angeles Times
[Program for Environmental and Regional Equity](#) University of Southern California
[Progressive L.A. Network](#)
[Sol Price School of Public Policy](#) University of California in Los Angeles
[United Nations, Department of Economic and Social Affairs](#)
[Urban and Environmental Policy Institute](#)