Les grandes villes du monde

Capsules thématiques – New York

Par Maude Cournoyer-Gendron — Juillet 2013

---

1. Introduction

Depuis les dernières années, différentes firmes privées et organismes internationaux ont mis en place divers 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 ces grands palmarès. La notion de ville mondiale sous-entend à la fois une grande relation avec les autres villes du globe, ayant 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).

La ville de New York a été sélectionnée en raison de son importance majeure dans l'économie mondiale, et dans l'économie nationale des États-Unis. Elle est souvent identifiée parmi les quatre villes les plus importantes du globe, aux côtés de Londres, de Paris et de Tokyo (Sassen 2001, Kantor et al. 2012). Elle est aussi parmi les agglomérations les plus populeuses de la planète, et se retrouve en tête des cinq palmarès qualitatifs retenus dans le cadre de cette série de capsules. Lorsqu'il est question de ville mondiale, New York est considérée comme une ville incontournable.

Le but de cette capsule est de donner un portrait global de la ville de New York à l'aide de différents palmarès, tout en faisant un survol plus général de son histoire, de sa géographie, de son économie et de sa démographie. Les enjeux urbains caractéristiques de la ville seront par la suite identifiés, puis l'état de la recherche récente sur la ville et l'agglomération de New York sera présenté. Ce travail n'est pas exhaustif; il veut plutôt être un outil qui réunit des informations de base sur la ville, afin de proposer des textes pouvant démarrer une démarche de recherche plus approfondie. La recherche documentaire qui a permis l'élaboration de cette capsule est basée sur des monographies et des articles scientifiques recensés dans les principales bases de données, ainsi que sur une recherche internet.

Photo du centre-ville de New York
Source : Photo prise par William Warby (2012)

2. Palmarès des villes mondiales

Sur la base de sa population, l'agglomération de New York se classe en quatrième position dans un palmarès de l'O.N.U., devant la ville de Shanghai et derrière la ville de Mexico, avec ses 20,35 millions d'habitants (O.N.U. 2012). La région métropolitaine, selon le recensement de 2010, correspond à une géographie presque similaire. Elle est ainsi identifiée comme la CSA (*Combined Statistical Area*) de New York, qui comporte 21 millions d'habitants (se référer au site du *United States Census Bureau* pour plus de détails).

New York se retrouve parmi les premiers exemples cités lorsqu'il est question de ville mondiale. Elle se trouve même dans le sous-titre de l'ouvrage de Saskia Sassen sur le sujet, *The Global City*. Les relations de cette ville avec ces deux comparses, Londres et Tokyo, sont considérables. Elles sont des centres financiers importants et des lieux de concentration d'emplois dans les services spécialisés aux entreprises (Sassen 2001). En fait, la ville de New York peut être considérée comme l'incarnation même de la ville globale. Selon Sassen, la ville possède des caractéristiques inhérentes à ce statut. D'abord en raison de la dispersion géographique des activités économiques (quoique dans le cas de New York, la primauté du centre demeure inchangée) et de la sous-traitance de certaines fonctions des entreprises vers des firmes de services spécialisés. Ensuite, par l'intégration de ces firmes dans l'économie d'agglomération, la liberté relative des sièges sociaux (*footloose*) et par la domination de l'économie transnationale sur l'économie nationale. Enfin, compte tenu de la polarisation sociale et de la précarisation des emplois dans les services plus banals sont des tendances identifiées comme étant propres aux villes globales (Sassen 2001).

Le GaWC, auquel collabore Saskia Sassen, classe New York comme une ville Alpha ++, ce qui signifie qu'elle est une des villes les plus intégrées au réseau mondial. Les villes de la catégorie Alpha ++ ont le rôle de relier l'économie de leur région et de leur pays à l'économie mondiale. À l'heure actuelle, seules Londres et New York se trouvent dans cette catégorie de ville.

Selon les trois éditions de 2008, 2010 et 2012 du palmarès des villes globales du magazine *Foreign Policy* et de la firme *AT Kearney*, la ville de New York se positionne au sommet de la hiérarchie. Elle possède d'ailleurs une nette avance avec la deuxième position. Dans ce rapport, Peter Taylor qualifie New York de chef de fil financier à l'échelle mondiale. Elle se démarque aussi grâce à son capital humain, et par la circulation de l'information. L'expérience culturelle et l'engagement politique sont comparables à celles des villes qui se classent derrière elle (Hales et Mendoza Pena 2012).

Le Global Power City Index, fait par *l'Institute of Urban Strategies* de la *Mori Memorial Foundation*, place aussi la ville de New York en première position dans son édition de 2011, une position qui est demeurée inchangée dans les quatre éditions précédentes de ce palmarès. Cependant, pour l'édition de 2012, New York est remplacé par Londres en tête du palmarès. Selon ces palmarès, New York se distingue par sa très forte performance en ce qui a trait à la recherche et le développement. Ceci compense en partie les résultats nettement inférieurs dans les catégories de l'environnement, et de la qualité de vie, mais aussi d'accessibilité (Institute for Urban Strategies 2011).

Le palmarès fait par *MasterCard Worldwide Centers of Commerce* en 2008 positionne la ville de New York en deuxième place, derrière Londres et devant Tokyo. Dans ce palmarès, New York

« performe » différemment selon les dimensions. Ainsi, la ville fait bonne figure sur le plan de la circulation de l'information (deuxième position) et des flux financiers (deuxième position). Elle se démarque aussi par la facilité de faire des affaires (cinquième position) et du cadre politique (quatrième position). Néanmoins, elle possède une moins bonne performance en matière de qualité de vie (25e position) et de stabilité économique (23e position) (MasterCard Worldwide 2008).

3. Portrait de la ville

Située au nord-est des États-Unis, dans l'État qui porte le même nom, la ville de New York est reconnue comme la ville la plus importante des États-Unis. Cette importance se justifie par son poids démographique et sa domination économique, à l'échelle nationale comme à l'échelle internationale.

Un bref historique de la ville

Le site de la ville de New York, aux abords d'une baie profonde et dans un estuaire bien abrité, fait d'elle un lieu propice au développement d'activités portuaires. Le premier Européen à y mettre les pieds est Giovanni da Verrazano en 1524. Il faudra toutefois attendre l'expédition de l'anglais Hudson pour que s'établisse une colonie hollandaise. L'emplacement fut alors nommé *Nieuwe Amsterdam* (Pouzoulet 1999).

En 1664, l'Angleterre, victorieuse de la guerre contre la Hollande, confie cette parcelle de territoire au duc de York. C'est à partir de ce moment que ce village connait une première expansion. Nouvellement rebaptisée, New York reste cependant une ville d'envergure moyenne durant la totalité de la période coloniale (Pouzoulet 1999).

C'est lors de la période de l'industrialisation, avec l'ouverture du canal Érié en 1825, que la ville de New York vit une forte croissance et consolide son importance commerciale en raison de sa grande relation avec l'Europe et la région des Grands Lacs (Pouzoulet 1999; Kantor et al. 2012). La classe politique de l'époque a joué un rôle essentiel dans la mise en chantier du canal, ce qui a permis à la ville de se positionner graduellement au sommet des échanges internationaux (Kantor et al. 2012). En effet, la présence du port et du canal permet à la ville d'être le point de relai entre les États-Unis et l'Europe, notamment pour le commerce du coton. L'arrivée du chemin de fer rend possible la construction d'un tunnel sous le fleuve Hudson et d'un terminal ferroviaire qui relie la ville avec le New Jersey, la *Pennsylvania Station*. Ces infrastructures favorisent le lien entre la ville et le sud des États-Unis (Pouzoulet 1999). Autour des années 1900, le transport routier gagne en importance et le nouveau port du New Jersey se développe considérablement. L'expansion de ce nouveau port plus moderne entraînera le déclin du port de New York (Pouzoulet 1999). De nos jours, les deux ports ne rivalisent plus entre eux. Ils font partie d'une même entité, la *Port Authority of New York and New Jersey*, qui est une agence gouvernementale relevant des États de New York et du New Jersey.

En 1898, dans le but de favoriser un développement plus cohérent, l'État de New York met en place le gouvernement régional de New York sur un territoire qui comprend les cinq quartiers centraux de la ville de New York d'aujourd'hui (Kantor et al. 2012). Trois éléments relatifs à la planification urbaine sont essentiels dans la construction de la ville de New York telle qu'elle se présente aujourd'hui. Tout d'abord, sa grille orthogonale, telle qu'imposée par l'adoption du

plan de 1811, est à la base de la trame de rues en damier toujours visible de nos jours. Ensuite, la ville se construit à la verticale en raison d'une importante spéculation foncière et d'une logique de développement plus utilitariste. C'est ce qui explique la construction de nombreux gratte-ciels qui marquent encore aujourd'hui l'imaginaire de la ville. Finalement, une dynamique de reconstruction continuelle du centre-ville sur lui-même est rendue possible par l'absence de règlements à la fin du 19e siècle et au début du 20esiècle. En fait, c'est en 1916 que la ville se dote d'un premier règlement de zonage qui vient classifier le territoire et empêcher la mixité des usages. Cette règlementation vient, d'une certaine façon, favoriser la ségrégation spatiale entre les milieux ouvriers et ethniques et les milieux de la classe moyenne et supérieure (Pouzoulet 1999).

Durant la période suivant l'après-guerre, une grande transformation dans la population new-yorkaise survient. Dans les années 1950 à 1960, on assiste à une forte migration de la population « blanche » vers les banlieues. À ce phénomène, se superpose l'arrivée massive de populations noires venant du sud des États-Unis et de Portoricains (Sassen 2001). La ville de New York voit alors la composition de sa population dite « blanche », représentant 94 % de la population en 1940, passer à un peu moins de la moitié en 1985 (Sassen 2001).

Tout au long du 20e siècle, New York affirme et consolide son statut de ville centrale du commerce mondial. La période de 1950 à 1970 est caractérisée par la croissance urbaine et le dynamisme de l'économie. Dans les années 1980 et 1990, New York se retrouve alors au centre d'une vaste région métropolitaine qui s'étend sur quatre États : New York, New Jersey, Connecticut et Pennsylvanie (Kantor et al. 2012). La ville possède l'un des plus importants centres financiers de la planète et le paysage de la ville est synonyme de la croissance et de la réussite du modèle de développement occidental. Sa contribution économique, culturelle et politique est considérable.

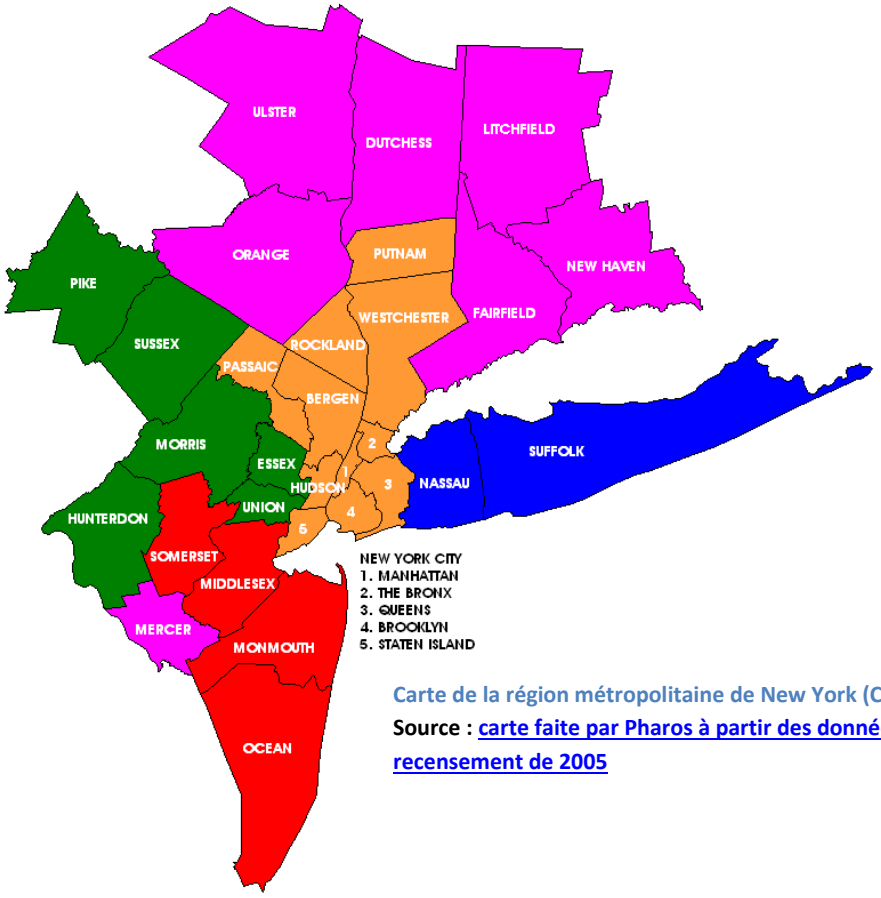
Forme urbaine et géographie

La région métropolitaine de New York est composée d'une ville centrale de plus de 8 millions d'habitants. La région s'étend sur plus de 38 000 km² et possède une population d'environ 21 millions d'habitants (Kantor et al. 2012). La ville centre est composée de cinq quartiers entourés par une première couronne de banlieues rapprochées, et d'une deuxième couronne de banlieues. La ville centrale est densément construite, surtout dans le quartier de Manhattan. Ainsi, le secteur du commerce et de l'industrie n'occupent que 4,0 et 3,6 % de la superficie de la ville, tandis que l'espace résidentiel en occupe plus de 35 % (Department of City Planning 2012).

Les quartiers centraux sont construits en suivant plan orthogonal mis en place au début des années 1800 qui divise la ville en grands quadrilatères. La ville de New York est construite principalement autour de son port, et est composée de plusieurs îles ou presqu'îles, qui correspondent aux différents quartiers (*boroughs*) : Staten Island, Manhattan, Bronx, Queens et Brooklyn (Pouzoulet 1999). Chacun de ces *boroughs*, est subdivisé en une série de districts plus petits, nommés *community districts* (voir une carte ici, ou encore un système d'information géographique avec les données du recensement ici). Le *Central Business District* de Manhattan est toujours le pôle dominant de la région métropolitaine, contrairement à d'autres grandes villes américaines où l'on observe le phénomène des *edgecities*, ces centres de la périphérie qui prennent une telle importance que le centre-ville traditionnel en est menacé (à cet égard, consulter la capsule sur Los Angeles). Manhattan reste ainsi le moteur de l'économie de la ville

et de la région. Tout juste au sud de Manhattan, de l'autre côté de la *East River*, on retrouve le quartier de Brooklyn qui est le plus populeux de la ville. Ce quartier, qui a subi un rapide déclin à partir des années 1950, connait une revitalisation depuis les années 1990 (Latimer 1995). Encore plus au sud, on retrouve le *borough* de Staten Island, habité principalement par des gens de classe moyenne, d'origine blanche. C'est le quartier le plus loin de Manhattan, situé près de la côte du New Jersey (Sachs 1995, Kantor et al. 2012). À l'est de Brooklyn se situe Queens, un quartier principalement résidentiel qui présente une assez forte présence de la population asiatique (Peterson et Seyfried 1995). Au Nord de Manhattan, on retrouve le Bronx, tristement célèbre pour sa partie sud qui fut un emblème de la dégradation urbaine à partir des années 1970. De façon étonnante, le territoire du Bronx est cependant composé à 24 % de parcs, un pourcentage supérieur au reste de la ville de New York (Hermalyn et Ultan 1995).

La région métropolitaine de New York est très étendue et ses frontières traversent plusieurs États. Cette métropole se retrouve à proximité de plusieurs autres grandes régions métropolitaines, dans un vaste territoire fortement urbanisé. Certains auteurs parlent ainsi de mégalopoles, en citant comme exemple celle qui est composée de Boston, New York et Washington (nommée *Northeast megalopolis* ou encore BosNyWash). Le concept de mégalopole, d'abord introduit par Gottmann en 1961, faisait référence au nord-est des États-Unis. La mégalopole peut être définie comme une étendue urbaine polynucléaire, dont New York serait un des centres importants, ou encore comme un système urbain majeur d'échelle régionale ou nationale (ou encore mondiale) (Gottmann 1961, Dagorn 2003).



Carte de la région métropolitaine de New York (CSA)
Source : carte faite par Pharos à partir des données du recensement de 2005

Économie

Autrefois, New York était un centre important de la production manufacturière. Depuis les années 1960, la ville a connu un déclin important des emplois de ce secteur. À ce déclin s'additionne la délocalisation des sièges sociaux de plusieurs grandes firmes et une période de crise au courant des années 1975-1976. Dès 1977, malgré le déclin de l'économie de New York alors concentré sur la production manufacturière, un regain s'observe dans le secteur des services, notamment au niveau de la finance. Ce regain se transforme en essor au courant des années 1980 et 1990 (Sassen 2001). En effet, de 1984 à 1996, l'ensemble des emplois dans le secteur manufacturier passe de 16,4 % à 9 % dans la ville de New York tandis que le secteur des services passe de 33,4 % à 44,1 % (Sassen 2001, p.208).

Avec Londres et Tokyo, New York se retrouve maintenant parmi les villes les plus influentes du monde, en raison de la concentration des fonctions économiques de haut niveau et de son important poids dans les échanges économiques mondiaux. La ville est caractérisée par la concentration de firmes globales, de banques d'investissement, d'organisation à but non lucratif ou d'agences gouvernementales. Cette concentration est d'autant plus marquée dans le district de Manhattan, où 43,5 % des emplois sont dans les services (toute catégorie confondue) et où 23,2 % des emplois sont dans les FIRE (pour l'année 1996) (Sassen 2001).

L'économie est par ailleurs beaucoup plus diversifiée et stratifiée. À ces emplois dans les services de haut niveau s'ajoutent de nombreux emplois dans les services dits « de bas niveau » (J. Mollenkopf 2008). Ces emplois sont plus précaires et moins bien payés, et se concentrent dans l'industrie du tourisme, de la restauration et de l'entretien ménagé. D'ailleurs, une certaine part des emplois reste informelle. Ces emplois se retrouvent à la fois dans le secteur manufacturier, sous la forme de « *sweatshop* », et dans les services, souvent localisés dans des zones en gentrification (Sassen 2001).

Depuis les années 1990, on assiste à l'émergence du secteur de la nouvelle économie, définie de façon générale comme une industrie liée aux médias, à la technologie et à l'art. L'ascension de ce secteur s'est concrétisée, à New York, par la concentration géographique de plusieurs firmes liées à la nouvelle économie dans le Lower Manhattan. Ce pôle a été nommé *Silicon Alley*, en référence à *Silicon Valley* en Californie. Le secteur, qui a décliné quelque peu après les années 2000, connaitrait maintenant une reprise (Kranjac 2012). En effet, on recensait en 2009 sur un corridor s'étendant de Soho jusqu'à Midtown, environ 700 firmes dans le secteur de la publicité, 1400 firmes dans le secteur du design et 600 firmes qui offrent des services informatiques de toutes sortes (Indergaard 2009). C'est d'ailleurs dans ce pôle que Google a installé ses bureaux les plus importants à l'extérieur de *Silicon Valley* (Indergaard 2009).

Carte de *Silicon Alley,* dans Manhattan.

Source : Indergaard, Michael. 2009. « What to Make of New York's New Economy? The Politics of the Creative Field. » Urban Studies 46 (5-6) : 1063-1093.

New York a graduellement affirmé et consolidé son statut de ville majeure sur le plan international. Avec la Bourse de New York, la concentration des sièges sociaux de grandes firmes transnationales et le flux des échanges financiers, la ville est de loin le centre financier le plus important des États-Unis. Elle est suivie par Los Angeles, Chicago, Boston, San Fransisco et Washington qui sont également des villes importantes dans la hiérarchie des villes mondiales.

Démographie

La ville de New York a une population totalisant 8 175 133 personnes, selon le recensement de l'année 2010, ce qui est une hausse de 2,1 % par rapport à l'année 2000 (The City of New York 2007). La ville est souvent qualifiée de mosaïque, en faisant référence aux différents groupes ethniques et aux quartiers différenciés qui constituent la ville (Sassen 2001). Le principal groupe ethnique dans la population de la ville de New York est (en reprenant la classification présente dans le recensement) le groupe des Blancs non hispaniques (33,3 %), suivi des Hispaniques (28,6 %), des Noirs non hispaniques (22.8 %) et des Asiatiques (12,6 %) (The City of New York 2013). La population asiatique est principalement composée de la communauté chinoise (à 42,9 %) et de la communauté indienne (à 16,9 %). La communauté portoricaine contribue le plus aux effectifs de la population hispanique (31 %) avec la communauté dominicaine (24,7 %) et mexicaine (13,7 %). Le Manhattan Institute, un groupe de réflexion sur la ville de New York, a récemment publié un rapport affirmant la diminution, voire la fin de la ségrégation dans la ville, mais cette vision a été largement contestée par des chercheurs du Center for Urban Research. Ce dernier montre une version plus nuancée de la situation, démontrant que la ségrégation résidentielle est toujours bien présente dans la ville (Gleaser 2012, Alba et Romalewski 2013). La ville de New York est aussi une ville ayant un fort taux de locataires, puisqu'ils occupent 69 % des logements, contre 31 % de propriétaires. Il faut aussi noter qu'une grande part des ménages (32 %) sont composés d'une seule personne (The City of New York 2013).

L'École de New York

Bien qu'il n'existe pas de consensus sur l'existence d'une École de New York en études urbaines, certains chercheurs se sont intéressés à la ville et aux contributions que ce modèle peut apporter en matière de théories urbaines (Halle 2003, J. Mollenkopf 2008). Selon Mollenkopf (2008), la ville de New York se distinguerait de Chicago et de Los Angeles sur trois plans. D'abord par son importance dans les flux économiques mondiaux. Ensuite par le poids considérable que prend le gouvernement urbain de New York, par ses dépenses nettement supérieures aux deux autres, et par son pouvoir sur divers aspects de la ville, allant des zoos à la prise en charge des personnes âgées. New York se distingue aussi des autres villes étatsuniennes par sa densité de population plus élevée, ce qui est encore plus marqué dans le cas de Manhattan.

La ville de New York aurait donc un potentiel pour devenir une École de pensée en études urbaines. Notamment par la production d'une riche littérature sur la ville centrale (Halle 2003, J. Mollenkopf 2008). Certains chercheurs ont été identifiés comme étant des tenants potentiels de cette École. Parmi ceux-ci, notons Jane Jacobs, Sharon Zukin, Kenneth Jackson, Robert Stern, William Whyte et Richard Sennett (Halle 2003). Les principaux thèmes abordés par ceux-ci sont la gentrification, la formation de quartiers d'immigrants et la revitalisation urbaine. Comme l'École de Chicago, l'École de New York se concentrerait sur l'étude du quartier afin de mieux comprendre les processus urbains et régionaux plus larges (J. Mollenkopf 2008). L'existence d'une École de New York n'est cependant pas reconnue de façon unanime, et les chercheurs qui y sont associés ne s'affirment pas nécessairement comme des tenants de cette École. Il est toutefois vrai que de nombreux chercheurs ont positionné la ville de New York au centre de leur recherche en mentionnant le cas unique qu'elle constitue. Cependant, cela ne suffit pas à la création d'une École de pensée spécifique en études urbaines.

4. Principaux enjeux urbains

Certaines particularités de la ville de New York constituent un défi pour la planification urbaine et les transports. Cette planification est d'autant plus complexe dans le contexte new-yorkais en raison de la diversité des instances et des acteurs qui y prennent part. Ainsi, arrimer le développement d'une région métropolitaine qui s'étend sur divers États avec les enjeux et les dynamiques locales des quartiers centraux est ardu. Par ailleurs, certains quartiers de la ville centrale ont suivi une trajectoire similaire, constituée d'une phase de déclin suivie d'une phase de rénovation. Un processus d'embourgeoisement est à l'œuvre dans plusieurs de ces quartiers, ce qui vient transformer leur paysage et leur composition socioculturelle respective.

Planification urbaine et transports

La ville est célèbre pour la grille de sa trame urbaine orthogonale, établie dès 1811 à Manhattan. Cette grille, dont les artères nord-sud et est-ouest sont identifiées par des rues ou des avenues numérotées, avait pour but d'encourager un développement plus organisé. Ce fut, pour l'époque, une planification à long terme assez unique. Ballon (2012) discute de la mise en place de ce plan, ainsi que les conséquences qui en découlèrent dans son livre *The Greatest Grid* publié en 2012. Dans ce livre, elle souligne que dès la fin des années 1800, on note un réel souci de la bonne qualité de l'air et de la luminosité dans Manhattan. Ce souci s'exprime à travers le *Tenement House Act*, paru en 1901, venant limiter la hauteur des bâtiments résidentiels à

construire. Cette tradition de planification se poursuit, avec la mise en place du premier plan de zonage aux États-Unis en 1916, qui régit la hauteur des nouvelles constructions et qui détermine des quartiers à vocation résidentielle et un *Central Business District*. Au courant des années 1930, les travaux de planification urbaine sont transférés à la *City Planning Commission*. Cette dernière produira notamment un nouveau plan de zonage en 1961, inspiré par les travaux de Le Corbusier. Ce plan de zonage, qui vient remettre en question le développement de terrains entourant la ville centre, a été le résultat combiné d'une étude menée par le département d'urbanisme, et d'un débat public entourant la question. Plus récemment, notons le PlaNYC qui découle d'une stratégie de planification urbaine à l'échelle métropolitaine dans une perspective de développement durable et de réduction des GES.

En matière de planification des transports, New York s'éloigne quelque peu du modèle américain. Ce caractère unique se traduit par un faible taux de possession de voiture individuelle (44 % pour la ville et 22 % pour Manhattan seulement), et par une très forte utilisation des transports en commun, en comparaison avec les autres villes étatsuniennes. Elle possède un centre-ville où les déplacements piétons sont facilités et où le réseau de transport collectif est considérable. Cependant, la congestion routière demeure un problème majeur pour la ville de New York, où ses coûts sont évalués à plus de 13 milliards de dollars annuellement (The City of New York 2007). Afin de lutter contre le problème, le maire de la ville, Mark Bloomberg avait proposé, en 2007, un plan d'aménagement de la ville nommé PLaNYC 2030. Le plan, en plus de fixer cibles de réductions des gaz à effets de serre, prévoit de maintenir la croissance de la ville en planifiant le réseau de transport en fonction de la demande à long terme, d'augmenter la qualité de l'air, et de préserver les terrains qui seraient autrement utilisés dans un développement traditionnel plutôt orienté vers l'utilisation de la voiture individuelle, afin de permettre d'autres types de projets (The City of New York 2007). Afin d'atteindre ces objectifs, le plan propose d'étendre le réseau actuel en construisant une nouvelle ligne de métro, ainsi qu'un nouveau tunnel pour le train qui passerait en dessous du fleuve Hudson. Une autre proposition est de créer des voies réservées pour les autobus et d'augmenter le service dans certaines zones moins bien desservies. L'idée d'ajouter des lignes de bus plus rapides est une solution envisagée pour améliorer le service de transport à court terme. Dans le but de diversifier les modes de transport durable utilisés, il est proposé d'installer des supports à vélo et d'ajouter des trajets de traversiers. Finalement, dans le but de réduire l'utilisation de l'automobile, il est aussi question d'instaurer une taxe de congestion, c'est-à-dire de limiter l'accès au centre-ville par un coût additionnel sur les déplacements vers et à partir de Manhattan, aux moments d'heure de pointe (Weinberger, Seaman et Johnson 2008).

Violence urbaine

La violence urbaine est, à New York comme dans plusieurs grandes villes américaines, associée aux quartiers centraux les plus démunis. Durant les années 1990, beaucoup d'épisodes de violence reliés aux gangs de rue sont diffusés dans les médias (Brown 1995). Ces épisodes surviennent dans un contexte de compressions budgétaires dans les programmes sociaux dans les quartiers les plus paupérisés (Brown 1995). Cependant, il semble que la violence urbaine, dans le cas de New York, est aussi une violence policière. En effet, depuis les années 1930, le service de police de New York, le NYPD, a acquis une telle réputation, qui s'est renforcée lors des les manifestations des années 1960 et au moment d'interventions dans les quartiers pauvres au courant des années 1980 (Body-Gendrot 2006; Johnson 2003). À titre d'exemple, mentionnons les émeutes de *Tompkins Square Park,* qui se sont déroulées au mois d'août 1988,

des suites de l'annonce d'un couvre-feu dans le quartier où se trouve le parc. Le quartier de East Village, alors en transformation, se trouve à être au centre d'un conflit d'usage entre habitants, les uns demandant la tranquillité et les autres revendiquant leur droit d'occuper l'espace public. Les altercations entre manifestants et policiers y ont été particulièrement violentes et entraîneront d'ailleurs la mise à pied de deux officiers (Purdum 1988, Purdum et al. 1988, Gilje 1995).

La résilience et la reconstruction à la suite des attentats terroristes de septembre 2001

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 ont transformé la politique nationale et internationale des États-Unis, mais il semble, avec le recul, que les conséquences locales se sont avérées minimes. En effet, selon des publications de 2005, la croissance économique a repris avant la crise économique de 2008. De plus, le nombre de touristes est maintenant en hausse, les immigrants continuent de s'y établir et il ne semble pas y avoir de dérive sécuritaire (Foner 2005; Chernick 2005; J. Mollenkopf et al. 2006). Bien sûr, certains coûts (économiques, sociaux et psychologiques) se sont fait sentir à court terme, ce qui a probablement eu l'effet d'accentuer des phénomènes déjà présents, comme la récession économique. D'ailleurs, les conséquences directes de ces événements touchent principalement des populations déjà vulnérables. Notons parmi celles-ci, les immigrants musulmans stigmatisés à la suite des événements de septembre 2001, les travailleurs à faible salaire œuvrant dans l'industrie du tourisme ayant ressenti le ralentissement économique, et les travailleurs des usines de textiles du quartier chinois qui ont perdu leur emploi des suites de la vague de fermeture des usines à proximité de *Ground Zero* (Fainstein 2002; Chernick 2005; Foner 2005). Au final, il est néanmoins possible de dire que la ville a fait preuve de résilience puisque les habitants et les commerces n'ont pas déserté le secteur et que l'économie de la ville n'a pas été affectée à long terme. Cependant, la reconstruction du site se trouve à être au centre d'un conflit entre la population locale qui voyait la reconstruction comme une opportunité afin de mieux intégrer le nouveau bâtiment dans la communauté, en opposition avec les motivations des promoteurs immobiliers qui veulent reconstruire pour répondre exclusivement à des impératifs économiques (J. Mollenkopf et al. 2006).

Gouvernance urbaine

Tout au long de son histoire, le gouvernement urbain de New York a pris une place importante dans le développement de la ville. La région métropolitaine s'est étendue pour se retrouver maintenant à la convergence de quatre États fédéraux (New Jersey, New York, Pennsylvanie et Connecticut qui composent la *Combined Statistical Area* de New York). Cette région métropolitaine est composée de 2 088 gouvernements locaux. Ce localisme est caractérisé par un dynamisme régional, mais il peut entraîner un développement assez inégal entre les municipalités, une fragmentation politique et un manque de coordination. Les trois conséquences d'une telle décentralisation sont autant de défis pour la gouvernance métropolitaine (Kantor et al. 2012). Cette multitude de paliers de gouvernement n'est d'ailleurs pas sans causer de problèmes de communication et de collaboration entre les échelles. Le cas de la rénovation de *Ground Zero* est particulièrement emblématique de la fragmentation politique et de la concurrence entre échelles de pouvoir, un problème majeur pour la ville et pour la région métropolitaine de New York. Après la destruction du World Trade Center, il y a une certaine volonté de reconstruire le site avec une nouvelle vision plus axée sur la communauté, portée par les résidents des alentours ainsi que par le maire Bloomberg. L'idée

était de reconstruire avec des bâtiments de moins grande hauteur, de favoriser la mixité des usages et de se servir de ce projet comme levier pour la rénovation du quartier limitrophe. Cependant, malgré l'appui du maire, les terrains en question sont sous l'autorité de la *New York and Jersey Port Authority*. Dirigée par les gouverneurs de ces deux États, cette autorité portuaire propose une vision différente pour le site de *Ground Zero*. Dans le but de porter cette autre vision du développement de la ville, le *Lower Manhattan Development Corporation* est créé par le gouverneur George Pataki, avec la mission de piloter la planification de la *Freedom Tower*, du design jusqu'à la participation des résidents. La ville de New York est cependant exclue de ce processus. Le LMDC tient alors des audiences publiques sur le sujet, qui se soldent par six scénarios de développement. Ceux-ci sont toutefois jugés inadéquats par la Corporation puisqu'ils ne correspondent pas à leur vision priorisant les espaces de bureau et les intérêts des entreprises. Ces scénarios sont donc abandonnés et la rénovation du site proposée est contestée, autant par les résidents que par la municipalité (J. Mollenkopf et al. 2006).

Photo de la *Freedom Tower 3*, en construction sur le site de *Ground Zero*.
Source : photo prise par Benjamin Kraft (2012) disponible sur le site wikimedia.

Gentrification et revitalisation des quartiers centraux

Les années 1980 sont marquées par la dégradation de certains quartiers centraux comme celui de Harlem, où la population est en déclin et où plusieurs secteurs sont laissés à l'abandon. Depuis cette période, de nombreux projets ont transformé la ville de New York, dans l'objectif de la rénover et de la redévelopper. À l'heure actuelle, le quartier de Harlem a retrouvé son dynamisme et est maintenant habité par des familles et de jeunes professionnels (Zukin 2010). On note cependant certains contrecoups à une telle gentrification, puisque quelques-unes des composantes du caractère et de l'authenticité de la ville ont maintenant disparu. Les quartiers sont devenus plus homogènes, comportant une moins grande diversité raciale, culturelle et sociale, un moindre contact entre les cultures et les classes sociales qui composaient le village urbain de New York, avec une atmosphère propre à certains quartiers (Zukin 2010). Les populations les plus pauvres se sont déplacées vers les périphéries à la suite des rénovations faites par les investisseurs, en collaboration avec l'administration municipale. Dans son livre *The Naked City*, Sharon Zukin (2010) parle alors de « *starbuckification* » des quartiers centraux, notamment dans les quartiers d'East Village, de Harlem ou de Brooklyn afin qualifier cette perte d'originalité et d'authenticité associée à la gentrification.

New York fut parmi les premières villes où apparaît le processus de gentrification. Dès les années 1950 et 1960, certains propriétaires commencent à acheter des terrains dans des zones laissées à l'abandon. Ce processus, alors à petite échelle, fut accentué par l'intervention de l'état local, qui instaure des mesures incitatives telles que des changements de zonage et de règlements, afin que les artistes investissent les espaces industriels maintenant abandonnés (Hackworth 2002). Ces artistes sont nommés les pionniers de la gentrification, puisqu'ils sont à la base de changements qui attireront ultérieurement les investisseurs privés. C'est de cette façon que se concrétise la rénovation de quartiers centraux durant les années 1960 à 1970, avec l'aide de l'état keynésien. Dans certains quartiers, on observe une mobilisation de la population réticente à l'augmentation des loyers et à l'expulsion. C'est notamment le cas dans le quartier de Clinton où l'administration municipale, des suites de la pression populaire, encadre les promoteurs immobiliers, limite les démolitions et garantit la construction simultanée de logements abordables (Hackworth 2002). Cette implication de l'administration municipale cessera toutefois graduellement au profit de celle des investisseurs privés. Durant les années 1990, on observe également une « financification » de certains quartiers à New York. Ceci est décrit comme une forme de gentrification où les nouvelles populations œuvrent dans le secteur financier (Hackworth 2002).

Photo de la 3rd Street, dans East village.
Source : Photo prise par Beyond My Ken (2010) sur le site Wikimedia

5. Revue de la littérature récente

Tel qu'il transparaît dans certains palmarès recensant les grandes villes du monde, New York est une ville importante lorsqu'il est question de recherche et de développement. À cet égard, la recherche en études urbaines ne fait pas exception. La ville de New York est un objet d'étude au sein de nombreuses universités qui y sont localisées, et de nombreux groupes de recherche s'y intéressent.

Il y a tout d'abord l'Université de New York (NYU) qui présente plusieurs groupes de recherche se penchant sur leur au sein de la *Wagner School of Public Service*. D'abord, le *Taub Urban Research Center* s'attarde plus précisément aux politiques publiques en lien avec la ville. Ensuite, le *Rudin Center for Transportation Policy and Management* est un centre de recherche en transport et est à l'origine du *New York Transportation Journal*. Le chercheur Moss (2012) a réalisé quelques publications sur les enjeux de transport pour la ville de New York, dont le rapport *Urban Mobility in the 21 st Century*, qui sans porter spécifiquement sur la ville de New York, s'y intéresse particulièrement. Il y a aussi le *Furman Center for Real Estate and Urban Policy* qui a publié le *State of New York City's Housing and Neighborhood Report 2012* (Been, Madar et McDonnell 2009). Ce centre a quatre principaux champs de recherche, les logements abordables (Gross, Weselcouch et Yager 2013), le marché de l'immobilier et les saisies immobilières (Ellen, Madar et Weselcouch), le zonage, et ce qui est appelé le *« neighborhood change »* que l'on pourrait associer au développement territorial. Notons aussi la présence du

Center for Global Public Service and Social Impact, un institut de recherche affilié à la *New York University*, qui œuvre en partenariat avec le secteur public et le secteur privé, et prend la ville de New York comme laboratoire. Enfin, mentionnons le *Center for Urban Science and Progress* (CUSP), et est dirigé par le professeur Steven Koonin. Ce centre se spécialise dans les systèmes d'information géographique et l'analyse spatiale appliquée aux études urbaines.

Richard Sennett, professeur au département de sociologie de l'Université de New York, a écrit de nombreux livres où la ville de New York sert d'exemple. Les thèmes qu'il aborde sont reliés à l'émergence des identités en ville (*The Uses of Disorder*), le design urbain et l'évolution des villes (*The Conscience of the Eye* ou *Flesh and Stone*) et plus récemment, à une critique du capitalisme (*The Corrosion of Character, World of Inequality* et *The Culture of the New Capitalism*).

À la *Columbia University* de New York, la *Graduate School of Architecture, Planning and Preservation* (GSAPP) regroupe deux centres de recherche : *Buell Center for the Study of American Architecture* et le *Center for Urban Real Estate* (CURE).

Au département d'histoire de la *Columbia University*, il faut mentionner le professeur Kenneth Jackson qui se spécialise en histoire urbaine et qui s'est intéressé particulièrement à la ville de New York. Il est d'ailleurs l'un des éditeurs de l'*Encyclopedia of New York*, un important ouvrage de référence (Jackson, Keller et Flood 2010).

Toujours affilié à la *Columbia University*, il y a le *Center for Urban Research and Policy* dirigé par le professeur Vankatesh. De façon générale, le centre s'intéresse aux enjeux urbains auxquels feront face les villes des États-Unis, ainsi que les façons d'y faire face par l'intervention.

À la *City University of New York* (CUNY), on retrouve un important centre de recherche en études urbaines nommé le *Center for Urban Research*. Un des chercheurs renommés affiliés à ce centre est John Mollenkopf, qui a travaillé sur la ville de New York et qui s'intéresse plus particulièrement aux politiques urbaines et à l'immigration (à cet égard voir le livre *Inheriting the City: The Children of Immigrants Come of Age* qu'il a co-édité en 2009). Il a aussi publié un livre s'intéressant aux impacts et effets des attentats du 11 septembre 2001 (J. Mollenkopf 2005), et un autre s'attardant à la construction de coalition en politique municipale à New York (J. Mollenkopf 1994). Au sein de ce même centre de recherche, le professeur Richard Alba s'intéresse à la question de l'identité ethnique et l'immigration (voir son livre *Blurring the Color Line: The New Chance for a More Integrated America* publié en 2009). Pour sa part, la professeure Lesley Hirsch se penche sur les enjeux relatifs au marché du travail par le biais du *New York City Labor Market Information Service*. Parmi les projets de recherche du centre se trouve un aperçu des changements dans la population et dans le marché immobilier qui sont survenus entre les années 1940 et 2010. L'information ainsi synthétisée et les cartes réalisées sont diffusées sous la forme d'un système d'information géographique sur le site 1940's New York.

Au *Brooklyn College* de *la City University of New York*, la professeure Sharon Zukin (2010) s'intéresse particulièrement à la gentrification, et à la culture comme vecteur de rénovation des quartiers centraux (notamment avec ses livres *Naked City* publié en 2010 et *The Culture of Cities* publié en 1995).

D'autres centres de recherche affilié à la *City University of New York* œuvrent en partie dans le champ des études urbaines, dont le *Center for Community Planning and Development* (recherches faites en partenariat avec les acteurs communautaires), le *CUNY Institute for Urban Systems*, le *Gotham Center for New York City History*, et le *Research Intitute for the Study of Language in Urban Society* (RISLUS).

Une autre université située à New York mérite d'être soulignée, la *Fordham University*, notamment pour son département de science politique où Paul Kantor a le statut de professeur émérite. À cette université, il y a aussi un département d'études urbaines, dirigé par Rosemary Wakeman.

À la *Graduate School of Design* de l'Université d'Harvard, Susan Fainstein, qui est une chercheuse majeure en planification urbaine, a traité de la ville de New York à de nombreuses reprises. C'est le cas dans son livre publié en et intitulé *The City Builders : Property, Politics, and Planning in London and New York,* pour un article de 2002 ayant pour sujet les attentats sur le *World Trade Center*, ou encore un article sur les mégaprojets urbains avec pour étude de cas, la ville de New York (Fainstein 2001, 2002, 2005). En 2010, elle publie le livre *The Just City*, qui toutefois, ne s'attarde par au cas particulier de New York (Fainstein 2010).

Quelques auteurs ont publié des livres maintenant considérés comme des classiques lorsque vient le temps de se pencher sur la ville de New York. C'est notamment le cas de Jane Jacobs et de son livre *The Death and Life of Great American Cities*, ou encore de William Whyte et de son livre *City : Rediscovering the center* (Jacobs 1961, Whyte 2012). Robert Stern, de son côté, a publié une encyclopédie en trois volumes qui porte sur l'histoire de l'architecture de la ville de New York (Stern, Gilmartin et Massengale 1983).

En dehors du domaine académique, on retrouve quelques groupes de recherches ou de réflexion qui s'intéressent et publient au sujet de la ville de New York. C'est le cas d'une organisation sans but lucratif nommée l'*Institute for Architecture and Urban Studies*. Située à Manhattan, elle se spécialise dans l'étude de la ville et de l'impact de l'architecture sur celle-ci. Notons aussi la présence du *Manhattan Institute for Policy Research*, qui est un groupe de réflexion qui amène certaines idées en matière de gestion et de planification urbaine.

6. Conclusion

Les différents palmarès pris en considération dans cette capsule témoignent de l'importance de la ville de New York en tant que centre majeur du commerce mondial, la ville se retrouvant en tête de chacun de ceux-ci. Son centre-ville possède non seulement une concentration d'emplois dans les services de haut niveau, mais il est également le siège social de nombreuses firmes et organisations internationales, ce qui ajoute un poids géopolitique à ce poids économique. Si cette importance géopolitique et économique constitue le principal atout de la ville de New York, elle peut également être une faiblesse. En effet, elle fait de New York un symbole de la puissance étatsunienne et une cible de choix pour des actes terroristes.

Au-delà de sa performance économique, il ne faut toutefois pas oublier d'importantes inégalités de revenu présentes dans la ville de New York, en la comparant aux grandes villes comme Tokyo, Londres ou Paris, qui sont plus égalitaires (Liu et al 2011). Parallèlement au développement du secteur des services de haut niveau, on retrouve une forte proportion

d'emplois dans les services de bas niveau, c'est-à-dire dans la restauration rapide, l'entretien ménager ou le tourisme. Ces emplois sont beaucoup plus précaires et moins bien rémunérés, ce qui entraîne une classe de population qualifiée de « *working poors* ». Que ce soit en raison d'un processus de gentrification ou avec les conséquences de la récession, les populations les plus vulnérables demeurent celles qui paient le prix de ces dynamiques jouant à macro-échelle. Dans cette ville de calibre mondial, un des défis est donc de ne pas oublier la dimension sociale des projets qui visent à assurer le rôle de New York comme moteur de l'économie mondiale.

Il n'en demeure pas moins que gouverner et gérer une ville de cette ampleur est difficile, en plus de la nécessité d'arrimer son développement avec celui d'une région métropolitaine étendue qui recoupe quatre États.

7. Références

Livres et chapitres de livres

Alba, Richard. 2009. Blurring the color line: The new chance for a more integrated America. Harvard University Press.

Ballon, Hilary. 2012. *The Greatest Grid : The Master Plan of Manhattan, 1811-2011.* New York : Columbia University Press.

Braudel, Fernand. 1979. Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIII siècle. Paris.

Chernick, Howard, dir. 2005. *Resilient city: the economic impact of 9/11*. New York : Russell Sage Foundation Publications.

Dagorn, René. 2003. « Métropole/Mégalopole. » In Dictionnaires de la géographie et de l'espace des sociétés, sous la dir. de Jacques Lévy et Michel Lussault, 609-611.

Dolfus, Olivier. 1996. La mondialisation. Paris : Presses de Science Po.

Fainstein, Susan S. 2001. The City Builders: Property Development in New York and London. America: University Press of Kansas.

———. 2010. *The just city*. Cornell University Press.

Foner, Nancy, dir. 2005. *Wounded city: The social impact of 9/11*. New York : Russell Sage Foundation Publications.

Gilje, Paul A. 1995. Riots. In *The Encyclopedia of New York City*, sous la dir. de Kenneth Jackson. New Haven : Yale University Press

Gottman, Jean. 1961. Megalopolis : the urbanized northeastern seaboard of the United States. Cambridge, Massachusetts : Massachusetts Institue of Technology.

Halle, David. 2003. *New York and Los Angeles : Politics, Society, and Culture--A Comparative View*. Chicago : University of Chicago Press.

Hermalyn, Gary D. et Lloyd Ultan. 1995. Bronx. In *The Encyclopedia of New York City*, sous la dir. de Kenneth Jackson. New Haven : Yale University Press.

Jacobs, Jane. 1961. The death and life of great American cities. Vintage.

Jackson, Kenneth, Lisa Keller et Nancy Flood. 2010. *The Encyclopedia of New York City*. New Haven : Yale University Press.

Johnson, Marilynn. 2003. *Street justice: A history of police violence in New York City*. Boston : Beacon Press.

Kantor, Paul, Christian Lefèbvre, Asato Saito, H. V. Savitch et Andy Thornley. 2012. *Struggling Giants : city-region governance in London, New York, Paris and Tokyo*. Minneapolis : University of Minnesota Press.

Kasinitz, Philip, John H Mollenkopf, Mary Waters et Jennifer Holdaway. 2009. Inheriting the city: The children of immigrants come of age. Russell Sage Foundation Publications.

Latimer, Margaret. 1995. Brooklyn. In *The Encyclopedia of New York City*, sous la dir. de Kenneth Jackson. New Haven : Yale University Press.

Mollenkopf, John, dir. 2005. *Contentions City : The Politics of Recovery in New York City*. New York : Russel Sage Foundation.

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 an d Regional Development Macarthur Foundation Research Network on Building Resilient Regions.

Mollenkopf, John. 1994. *A Phoenix in the Ashes: the rise and fall of the koch coalition in New York city politics*. Princeton University Press.

Mollenkopf, John H. 1992. Dual City: Restructuring New York. Russell Sage Foundation Publications.

Peterson, John A. et Vincent Seyfried. 1995. Queens. In *The Encyclopedia of New York City*, sous la dir. de Kenneth Jackson. New Haven : Yale University Press.

Pouzoulet, Catherine. 1999. *New York: Construction historique d'une métropole*. Paris : ellipses.

Sachs, Charles L. 1995. Staten Island. In *The Encyclopedia of New York City*, sous la dir. de Kenneth Jackson. New Haven : Yale University Press.

Sassen, Saskia. 2001. *The Global City: New York, London and Tokyo*, 2. Princeton : Princeton University Press.

Stern, Robert, Gregory Gilmartin et John Montague Massengale. 1983. *New york 1900. Metropolitan architecture and urbanism 1890-1915*. New York : Rizzoli.

Whyte, William H. 2012. *City: Rediscovering the center*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Zukin, Sharon. 2010. *Naked City the death and life of authentic urban places*. Oxford : Oxford University Press.

Articles scientifiques

Body-Gendrot, Sophie. 2006. « Street Justice : A History of Police Violence in New York City – Sophie Body-Gendrot. » *International Journal of Urban and Regional Research* 30 (1) : 238-239.

Fainstein, Susan S. 2002. « One year on. Reflections on September 11th and the 'War On Terrorism': regulating New York City's visitors in the aftermath of September 11th. » *International Journal of Urban and Regional Research* 26 (3) : 591-595.

———. 2005. « Cities and Diversity Should We Want It? Can We Plan For It? » *Urban affairs review* 41 (1) : 3-19.

Friedmann, Robert. 1986. « The World City Hypothesis. » *Development and Change* 17 (1) : 69-83.

Hackworth, Jason. 2002. « Postrecession Gentrification in New York City. » *Urban Affairs Review* 37 (6) : 815-843.

Gugler, Josef. 2003. « World Cities in Poor Countries: Conclusions from Case studies of the Principal Regional and Global Players. » *International Journal of Urban and Regional Research* 27 (3) : 707-712.

Indergaard, Michael. 2009. « What to Make of New York's New Economy? The Politics of the Creative Field. » *Urban Studies* 46 (5-6) : 1063-1093.

Kasinitz, Philip, Mary C Waters, John Mollenkopf et Merih Anil. 2002. « Transnationalism and the children of immigrants in contemporary New York. » In The changing face of home: The transnational lives of the second generation, 96-122.

Liu, Xingjian, Ben Derudder et Yaolin Liu. 2011. « Featured graphic: GDP, livability, population and income inequality of world cities. » Environment and Planning A 43 : 2255-2256.

Mollenkopf, John 2008. « School Is Out The Case of New York City. » *Urban Affairs Review* 44 (2) : 239-265.

Rapports de recherche

Alba, Richard et Steven Romalewski. 2013. The End of Segregation? Hardly. New York : Center for Urban Research, City University of New York.

A.T. Kearney (2008). The 2008 Global Index. Consulté le 12/07, 2012, sur le site :

Been, Vicki, Josiah Madar et Simon McDonnell. 2009. Underused Lots in New York City. New York : Furman Center for Real Estate and Urban Policy, New York University.

Ellen, Ingrid Gould, Josiah Madar et Max Weselcouch. 2012. The Foreclosure Crisis and Community Development : Exploring REO Dynamics in Hard-Hit Neighborhoods. New York : Furman Center for Real Estate and Urban Policy, New York University.

Farges, C., J. Leroy, et al. (n.d.). Les classements des villes. Dossier d'Économie Urbaine. Écoles des Ingénieurs de la Ville de Paris **:** 46.

Gross, Ben, Max Weselcouch et Jessica Yager. 2013. Locating Landlords : An Analysis of Rental Property Registration Compliance in New York City. New York : Furman Center for Real Estate and Urban Policy, New York University.

Hales, Mike et Andres Mendoza Pena. 2012. *2012 Global Cities Index and Emerging Vities Outlook*. AT Kearney.

Institute for Urban Strategies. 2011. *Global Power City Index 2011 Summary*: The Mori Memorial Foundation.

MasterCard Worldwide. 2008. *Worldwide Centers of Commerce Index*.

Moss, Mitchell L. 2012. *Urban Mobility in the 21st Century*. New York : NYU Rudin Center for Transportation Policy.

O.N.U. 2012. *World Urbanization Prospects The 2011 Revision Highlights*. New York : Nations Unies.

The City of New York. 2007. *PLANYC a greener, greater New York*.

Weinberger, Rachel, Mark Seaman et Carolyn Johnson. 2008. *Suburbanizing the city: how New York City parking requirements lead to more driving*: Transport Research Board of the National Academies.

Articles de journaux

Kranjac, Mario. 2012. « Silicon Alley soaring, Gaining from Wall St. » s pain. » *New York Post*, 25 janvier.

Glaeser, Edward. 2012. « Gleaser : Desegregation is Unsung U.S. Succes Story. » Bloomberg View, 30 janvier 2012.

Purdum, Todd S. 1988. « Findings on Tompkins Sq. Prompt 2 Police Supervisors to Lose Posts. » The New York Times, 25 Août 1988.

Purdum, Todd S., Howard W. French et Michael Wines. 1988. « Melee in Tompkins Sq. Park : Violence and Its Provocation. » *The New York Times*, 14 août 1988.

Sites internet

Brooklyn College

Buell Center for the Study of American Architecture

CUNY Institute for Urban Systems

Center for Community Planning and Development

Center for Global Public Service and Social Impact

Center for Urban Real Estate

Center for Urban Research and Policy

Center for Urban Science and Progress

Community District Profiles, Department of City Planning

Fordham University

Global Power City Index

Globalization and World Cities Research Network

Gotham Center for New York City History

Graduate School of Design

Graduate School of Architecture, Planning and Preservation

Institute for Architecture and Urban Studies

Lower Manhattan Development Corporation

New York and Jersey Port Authority

New York City Labor Market Information Service

New York City, Department of City Planning

NYC Census FactFinder

NYC Community Districts Profiles

Research Intitute for the Study of Language in Urban Society

Rudin Center for Transportation Policy and Management

United States Census Bureau

United Nations, Department of Economic and Social Affairs

Wagner School of Public Service