20 WESTWOOD

Quel transport métropolitain pour Los Angeles ?

07 Avril 2014

Quelle politique de transport développer dans une ville étalée et ségrégée comme Los Angeles ? Quelle p
donner à la voiture ? Que privilégier : le réseau de métro ou de bus ? Au service de quels objectifs ?
Economiques (compétitivité, emploi), environnementaux (réduction de la pollution et de la consommat
ressources fossiles) ou sociaux (lutte contre les inégalités sociales et raciales) ?

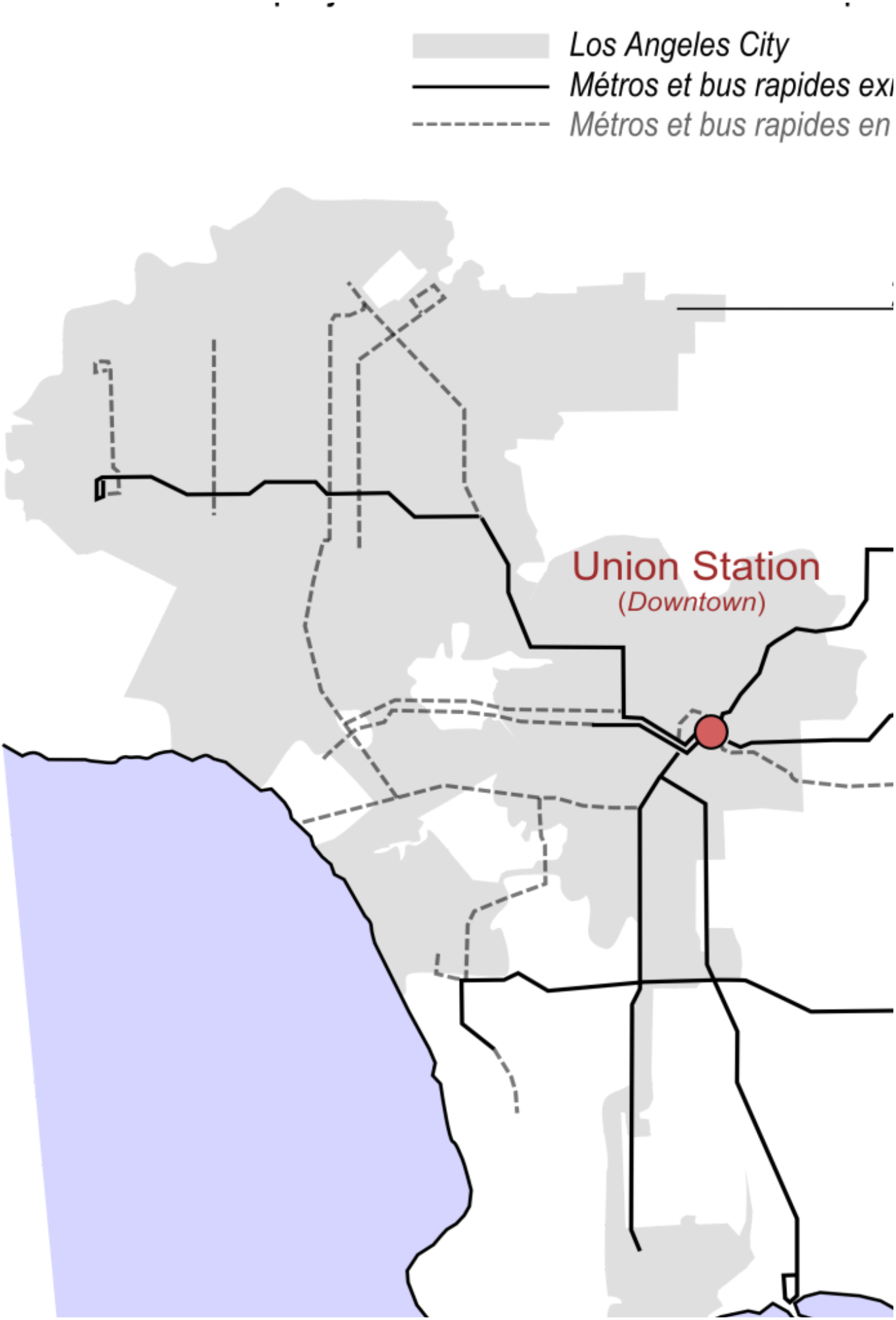
Introduction

Los Angeles, deuxième ville des Etats-Unis après New-York avec 3 792 621 habitants en 2010, est devenue
symbole de la ville étalée à l'américaine, où se côtoient le luxe et la misère et où l'automobile règne en maît
autoroutes urbaines à six voies embouteillées, les lotissements à perte de vue et les quartiers ségrégés sont
quelques-uns des poncifs sur Los Angeles que le cinéma et la littérature ont contribués à diffuser à l'échell
mondiale.

En réalité, Los Angeles correspond à un modèle urbain à la fois dense et étalé (« dense sprawl », selon Eric
Alors que Los Angeles était jusqu'à présent considérée comme une ville polynucléaire, les autorités munici
s'efforcent depuis une trentaine d'années de créer une centralité au sein du Downtown. La politique de tra
travers de la mise en place d'un réseau de métro et de lignes de bus rapides, accompagne cette politique d
densification et de renforcement du centre.

Cette politique de transport, mise en œuvre par la Los Angeles County Metropolitan Transportation Author
(METRO), fait l'objet d'une controverse car elle s'accompagne d'une hausse des tarifs et d'un désinvestisse
dans le réseau de bus classique, largement utilisé par les populations pauvres et de couleur. Au milieu des
1990, une association d'utilisateurs du bus (la Bus Riders Union), soutenue par des chercheurs de UCLA (U
of California, Los Angeles), a attaqué la METRO en justice en arguant que la politique menée par l'institutio
discriminatoire et nuisible d'un point de vue environnemental. Ce combat, analysé par Tim Cresswell dan
move (2006) [2], n'a pas conduit les institutions locales à réorienter significativement leur politique de trans
même s'il a eu des effets comme le maintien de certaines lignes et l'amélioration du parc de bus (bus roula
naturel, moins polluants que le diesel).

Carte des projets de métros et bus en sites pro


Los Angeles City
Métros et bus rapides ex
Métros et bus rapides en
Union Station
(Downtown)

(https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/carte_des_projets_de_metros_et_bus_en_sites_
_los_angeles.jpg)

Carte du réseau d

(https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/1.jpg)

Vingt ans plus tard, la situation a évolué et le rapport de force a basculé en faveur de la METRO, la BRU aya marginalisée. Pour autant, le débat reste ouvert : quelle politique de transport développer dans une ville éta comme Los Angeles ? Quelle place donner à la voiture ? Que privilégier : le réseau de métro ou de bus ? Au de quels objectifs ? Economiques (compétitivité, emploi), environnementaux (réduction de la pollution et c consommation de ressources fossiles) ou sociaux (lutte contre les inégalités sociales et raciales) ?

[1] Eric Eidlin (2010), "What Density Doesn't Tell Us About Sprawl", *ACCESS* #37, pp. 2-9. Disponible en ligne : http://www.uctc.net/access/37/access37_sprawl.shtml

[2] Tim Cresswell (2006), *On the move. Mobility in the Western World* , Routledge, London

L'extension du métro comme outil de modernisation de Los Angeles : vers une ville dense et durab

Depuis l'adoption de la Mesure R[3] en 2008, la ville de Los Angeles et l'opérateur de transports, la METRO, se s dotées de moyens de conduire une politique de transports ambitieuse. L'extension du réseau du métro est u modernisation de la ville, de justice sociale mais surtout d'intervention sur la morphologie urbaine.

Il semble nécessaire de rappeler combien Los Angeles n'est pas une ville « classique ». Elle s'est développée schéma traditionnel centre/périphérie, ce qui fait d'elle la ville postmoderne par excellence. Cette absence d ville bouscule notre conception de la ville. Aussi, pour comprendre la pertinence d'un réseau de métro à Los il faut se poser la question du contexte spatial. Il s'agit bien de comprendre comment les transports s'inscriv un espace urbain, comment les transports structurent ou (re)modèlent cet espace et le font évoluer. Notre ré sur la ville en général s'appuie sur un éventail de concepts, une boite à outils comme la densité, le maillage, cohérence, la fonctionnalité, la durabilité, le développement, etc. Or, tout cet appareil réflexif se heurte, dans Los Angeles, à un contexte original. Non seulement, à Los Angeles, on est face à un espace particulier; mais notion de l'espace et le rapport à l'espace y sont singuliers. Los Angeles se pose comme un modèle urbain.

Un réseau de métro « à la pointe » serait un moyen pour la ville de Los Angeles de s'affirmer comme une mé mondiale. Aujourd'hui, Los Angeles s'apparente à une métropole avec le réseau de transports d'une ville con Lyon : beaucoup de voitures, beaucoup de bus, peu de métro. Pire, alors que l'aéroport de Los Angeles est le monde, il n'est même pas desservi par le métro. Or le métro est un mode de transports associé aux grandes agglomérations. L'absence d'un réseau de métro efficace est perçu comme la preuve du retard de Los Angel grande rivale, New-York. Un réseau de transports est, au même titre qu'une skyline, la vitrine d'une ville et l'affirmation d'une politique publique d'aménagement. Martin Wachs, professeur au département d'Urban P de UCLA aime à dire :

> *« Just as the Eiffel tower comes to mind as the symbol of Paris, and the Statue of Liberty symbolizes New the internationally recognized symbol of Los Angeles is the freeway. »*[4]

Los Angeles n'est donc pas célèbre pour ses transports en commun, encore moins pour son métro. Aussi, le

Los Angeles n'est donc pas célèbre pour ses transports en commun, encore moins pour son métro. Aussi, le d'extension du métro porté par la municipalité et la METRO est un projet prometteur, porteur d'une image va pour Los Angeles. Il lui offre l'opportunité de dépasser l'image d'une ville dédiée à la voiture. Comme l'écrit S Pincetl, également professeur à UCAL[5], « Los Angeles is seen as the antithesis of a sustainable city. »

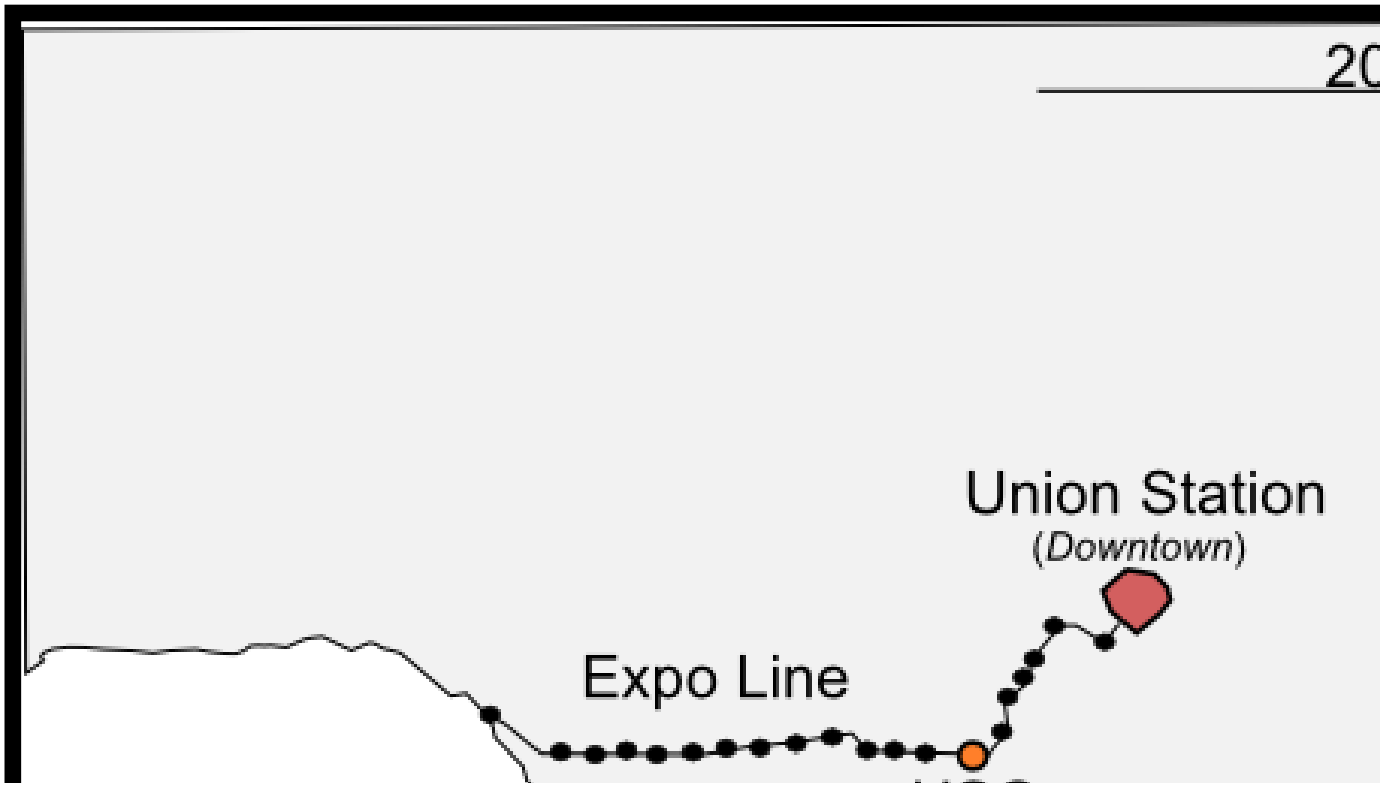
Dans une logique de concurrence entre métropoles, le métro devient ainsi une arme déterminante pour séd nouveaux investisseurs et habitants, soucieux de développement durable.

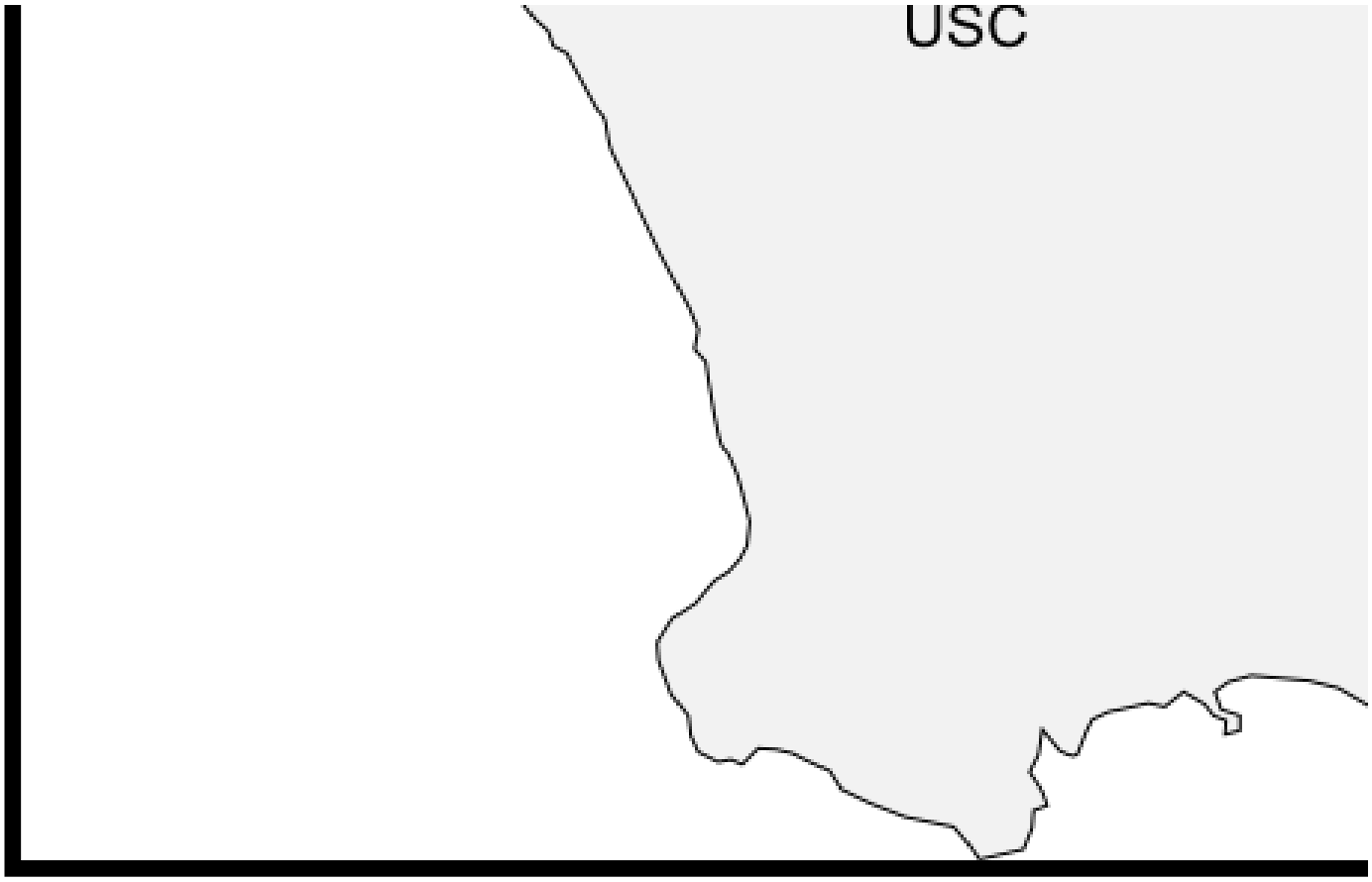
Par ailleurs, l'extension du métro à Los Angeles a pour objectif de réduire les inégalités sociales dues aux mo titre du livre de Peter Marcuse est en lui-même significatif : « Spatial Justice: Derivative but Causal of Social Injustice»[6]. La justice sociale à la fois engendre et est le fruit d'une justice spatiale. L'extension du métro est a de cette vision d'une ville plus juste. Car, contrairement à ce que veut nous faire croire la BRU, l'introduction réseau de métro à Los Angeles est bien un outil de cohésion métropolitaine. Selon Stephanie Princetl[1]:

> *« Transit fares [in Los Angeles] are among the least expensive in the world at $1.50 for an unlimited distar*

Le prolongement des lignes de métro permettrait de relier les quartiers entre eux par une meilleur desserte, favoriserait la mobilité de tous et offrirait aux citoyens un réseau de transports respectueux de l'environnem un prix du ticket très inférieur à celui des autres métropoles mondiales. Ce nouveau moyen de transport pou contribuer à réduire les fractures socio-spatiales qui aujourd'hui marquent la carte de Los Angeles, le degré mobilité des habitants étant très étroitement lié à la voiture. Par ailleurs, l'accès à des transports durables, co métro, est un droit pour tous les Angelins et un moyen de lutter contre l'utilisation de la voiture comme seul de déplacement. Un réseau de métro permettrait aux Angelins d'échapper aux embouteillages qui font la ma réputation de Los Angeles. Contrairement au bus, le métro ne se déploie pas sur la même voierie que l'autor bénéficie d'une infrastructure en propre et propose un transport en commun qui n'est pas en concurrence avec la voiture. Les usagers du métro sont ainsi autant de personnes qui n'utiliseraient plus les voies encom Los Angeles (en bus ou en voiture) et auraient plus de chance d'arriver à l'heure...

Au-delà des capacités de transports, l'extension du réseau de métro est aussi un avantage pour les jeunes. C l'écrit David Lowenstein[1]: *(https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/3.jpg)*



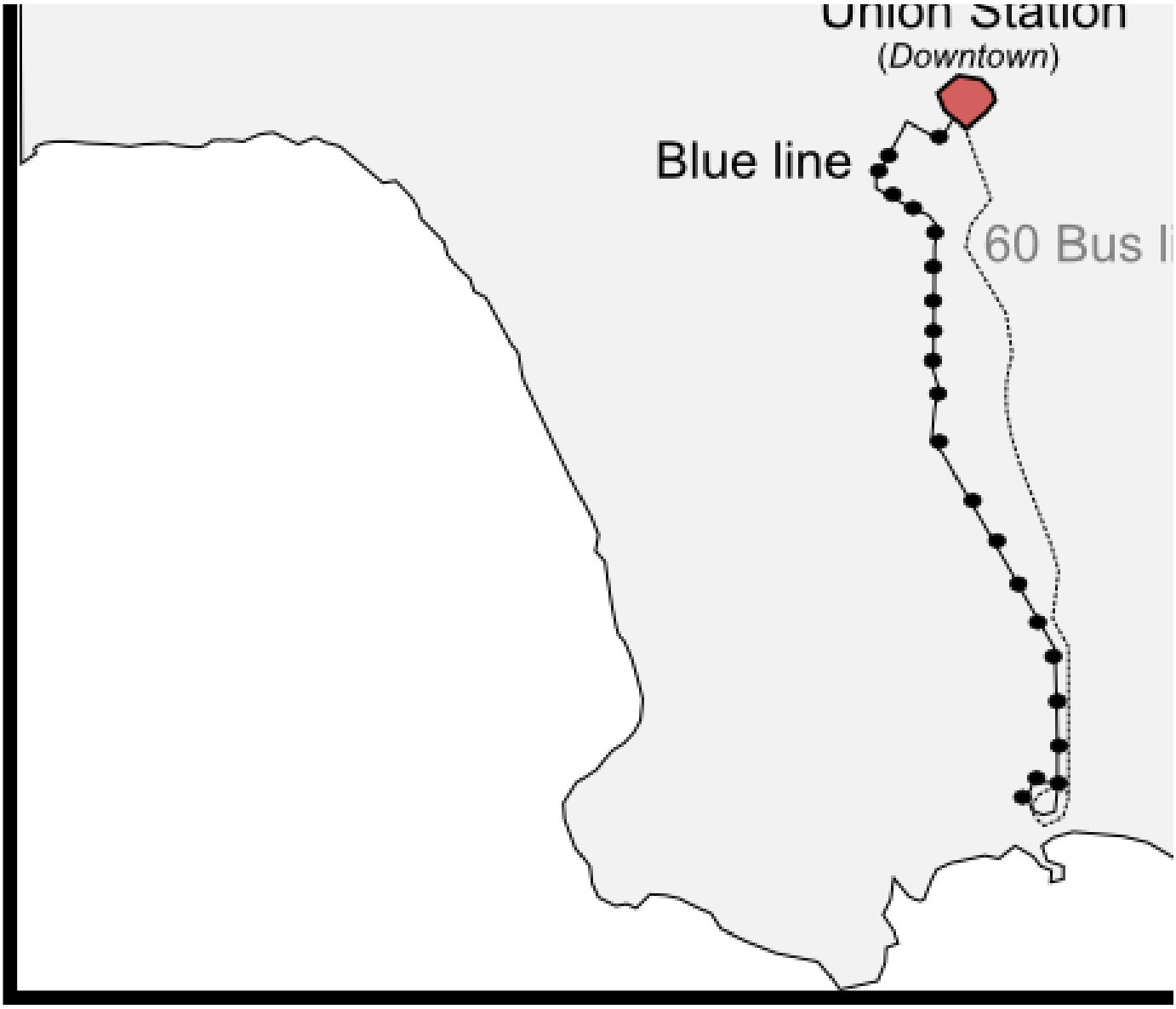


« One of the major obstacles for students seeking internships and jobs in Los Angeles is the availability a accessibility of public transportation to and from the job location. »

La construction de la nouvelle ligne de métro, l'Expo Line, qui relie le campus de University of Southern Cali (USC) et Union Station, est un atout majeur pour les étudiants qui souhaitent rejoindre leur lieu d'étude rapid En effet, bien souvent les étudiants n'ont pas de voiture sur leur campus, ni de station de transport en comm proximité. Ainsi, l'extension du métro à Los Angeles est facteur de cohésion du territoire et de justice sociale

Un des arguments contre la construction d'un nouveau métro à Los Angeles est son coût élevé. Pourtant, il semblerait qu'au regard du bus, le métro soit moins onéreux en termes de coûts opérationnels :

« A primary reason why light rail costs tend to be lower is that LRT[9] vehicles provide more passenger spac in addition, can be coupled in trains, usually between 2 and 4 cars in length. This typically means that on single train operator is required instead of many bus drivers – a significant cost advantage over the need driver for every bus. »[10]



(https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/4.jpg)

Le métro est peut-être plus cher à construire que le bus, mais il est moins cher à entretenir. De plus, un métr
transporter davantage d'individus par jour qu'un bus. Prenons par exemple la ligne de bus n°60 et la Blue lin
à peu de choses près, le même trajet. Selon Light Rail Now!, alors que la ligne 60 transporte 26 694 passagers
la Blue Line en transporte 56 225[11]. Par ailleurs, pour une rame de métro de 3 à 4 voitures, chaque voiture cor
places assises et offre une capacité totale de 354 passagers, alors qu'un bus ne comporte que 41 places assis
accueillir 50 personnes au maximum[12]. Ainsi, le métro offre une capacité de transport bien supérieure à cell

Néanmoins, il ne s'agit pas de réduire l'extension du réseau de métro à une lutte systématique contre la voit
alliance serait au contraire bienvenue. Si ces deux modes de transport entretiennent un rapport très différer
l'espace, leur articulation serait porteuse d'une nouvelle vision du territoire Angelin. Un des arguments des c
au métro est qu'il n'existe pas de centre à Los Angeles, ce qui complique la desserte et le choix du tracé. Il s'a
d'accepter que le contexte Angelin nous amène à repenser nos conceptions de l'aménagement de l'espace
l'extension du métro ne doit pas être pensée selon une logique centre/périphérie mais bien plus en complé
avec la voiture. Aussi, une autre manière de penser le réseau de transports doit être à l'œuvre et par là, à term

Le principal effet du métro à Los Angeles porterait sur la morphologie de la ville. Cet enjeu est le plus importa
plus intéressant. Autour de ses points d'accroche sur le territoire, un réseau de métro permettrait de densifie
urbain Angelin avec une élévation du bâti. Structurant un espace Angelin détendu, sans cohérence et peu c

le métro permettrait de créer une sorte de « squelette » de la ville. En offrant des infrastructures pérennes, le r
marque un durcissement du réseau de transports et exerce une pression de densification à ses abords. La vi
désormais s'adapter à son tracé. Car, loin de n'être qu'un outil de mobilité, le métro doit conduire, accompag
mutations morphologiques de la ville de Los Angeles. C'est une des raisons de sa création et une condition
acceptation.

En s'en tenant à l'existant, qu'elle veut développer, la BRU met apparemment de son côté le pragmatisme ; e
METRO ferait preuve d'idéalisme et d'une ambition excessive. Mais, en adoptant cette position, la BRU ne s'
en rien aux problèmes croissants du transport à Los Angeles : embouteillages et pollution. Son projet ne mo
la structure de la ville à l'origine de ces difficultés. Alors que la BRU s'arrête au constat d'une ville non dense,
où construire un métro aurait un coût important pour une efficacité relative, la METRO, de son côté, met en
projet susceptible de modifier en profondeur tant l'espace Angelin que le rapport des Angelins à cet espace.
l'aménagement par les transports ne doit pas simplement s'en tenir à l'existant, il a aussi pour objectif de fai
en les améliorant la ville et son organisation.

La BRU nous dit que la morphologie urbaine de Los Angeles ne s'y prête pas : trop grand, trop vaste, pas ass
etc. Mais l'enjeu d'une politique des transports n'est pas simplement de déplacer les individus, il est aussi d'i
les pratiques mobilitaires et leur environnement : foncier, économique, écologique, social, etc. Autour des s
métro, les pouvoirs publics devront accompagner l'élévation et la diversification du bâti et de l'habitat. L'Inst
Environment and Sustainability de UCLA a imaginé une vision de Los Angeles en 2021 :

> *« Vision 2021 LA, A Model Environmental Sustainability Agenda for Los Angeles' Next Mayor and City Co*
> *»*[13].

Il y suggère d'augmenter par ordonnance le nombre de logements situés à moins d'un demi-mile d'une sta
métro ou de bus en site propre et parallèlement, de diminuer le nombre de place de parking pour les voiture

Aussi, le métro doit être pensé comme un paradigme pour remodeler notre approche de la ville. Le métro es
un fil directeur qui recadre le développement de l'espace urbain. La manière dont on structure son réseau es
manière de penser la ville. A Los Angeles, il pourrait équilibrer une pratique mobilitaire unimodale où la voit
reine et dont le bus ne serait qu'un prolongement.

3 La Mesure R est une taxe votée en 2008 pour trente ans afin de financer les projets de transports à Los Ang

4 WACHS, M. "Learning from Los Angeles: transport, urban form, and air quality", University of California Transportation Center, 1993 - 31 pages

5 PRINCETL, S. "Los Angeles, The Improbably Sustainable City", site internet de l'Association of American Geographers, 8 mars 2013, 43 pages, disponible à l'adresse suivante: http://www.aag.org/cs/news_detail?pressrelease.id=2046

6 MARCUSE, P., *Spatial Justice: Derivative but Causal of Social Injustice*, Columbia University, 2009

7 Opus cité.

8 LOWENSTEIN, D., "Interns could benefit from growing Metro", in *Daily Trojan*, 9 novembre 2011, disponibl
l'adressesuivante:http://dailytrojan.com/2011/11/09/interns-could-benefit-from-growing-metro/

9 Light Rail Transi*t*

10 Light Rail Now!, "*Los Angeles's Blue Line: Comparison of LRT vs. Bus*", Avril 2007, disponible à l'adressesu
http://www.lightrailnow.org/facts/fa_lrt04.htm

11 Opus cité, chiffres 2001.

12 Opus cité, chiffres 2001.

13 Institute of Environment and Sustainability, UCLA, « Vision 2021 LA, A Model Environmental Sustainabili for Los Angeles – Next Mayor and City Council », décembre 2012, document disponible à l'adresse suivante *http://www.environment.ucla.edu/media_IOE/files/UCLA_Vision_2021_LA-hc-kz5.pdf*

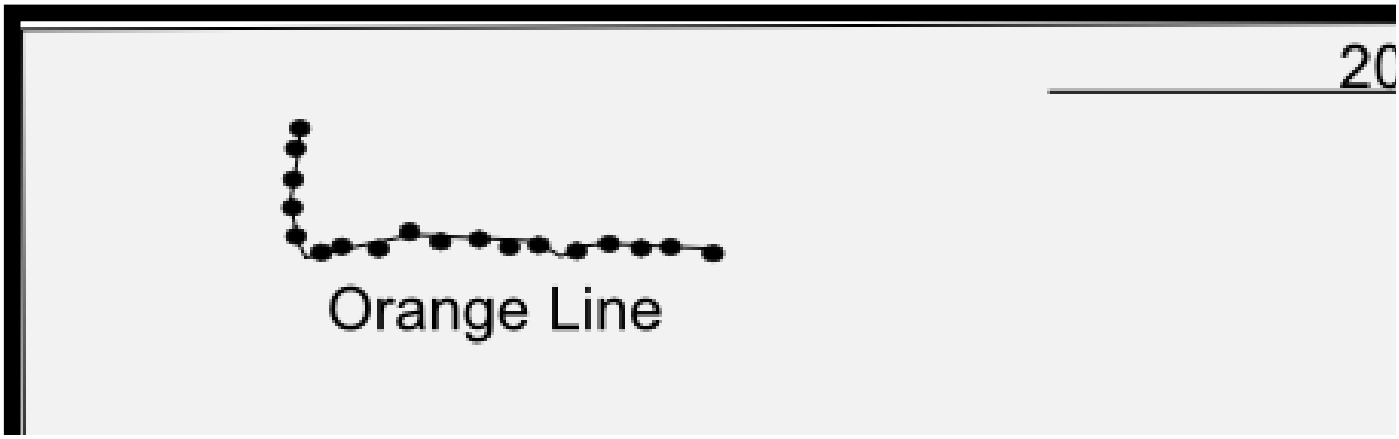
Le développement du réseau de bus comme réponse aux enjeux sociaux de Los Angeles

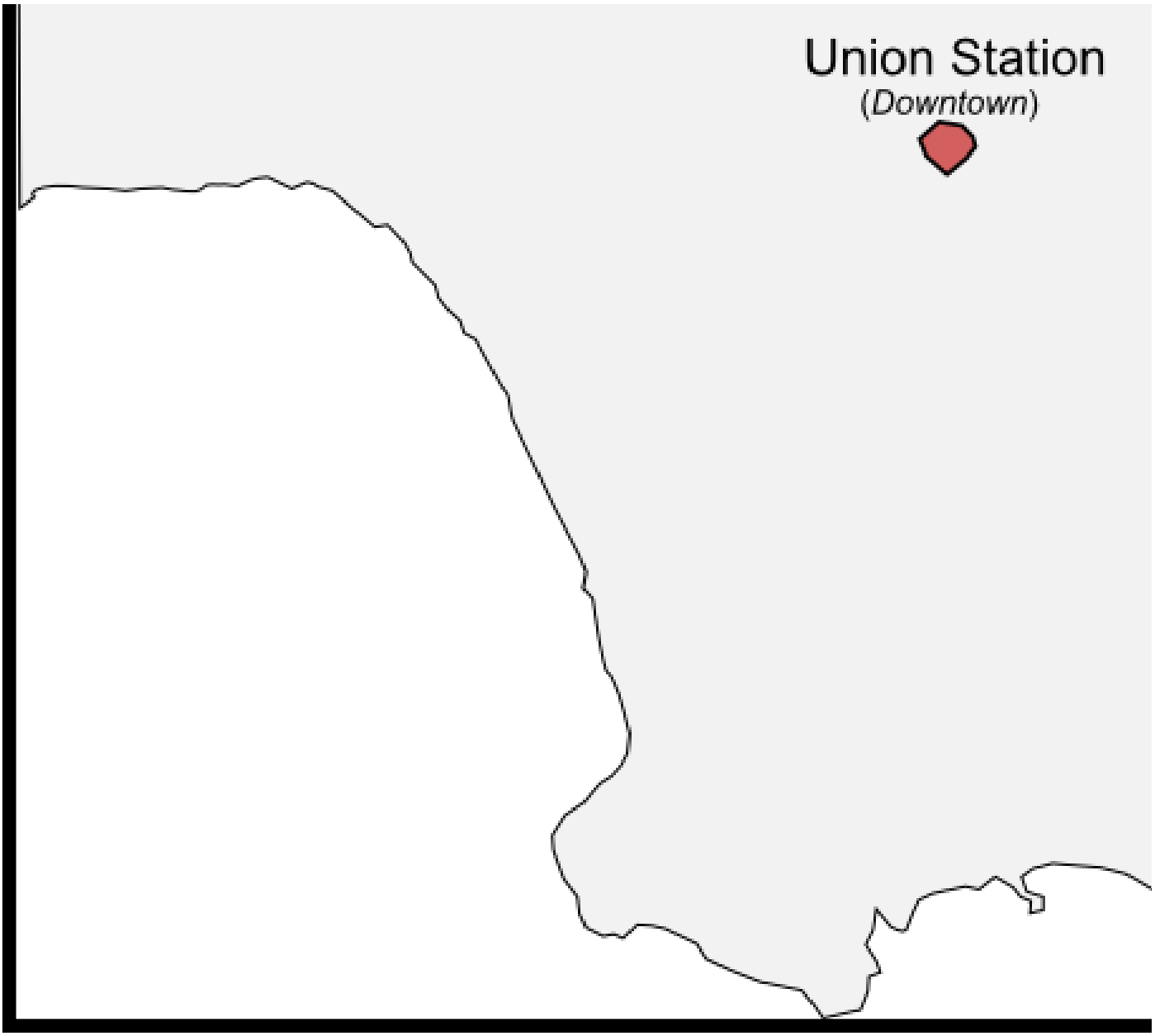
La Bus Riders Union (BRU) a lancé en 2008 une campagne politique intitulée Transit Riders for Public Transp Elle a pour revendication principale la redistribution des subventions fédérales octroyées pour les systèmes autoroutiers et les systèmes de transports en commun, d'un rapport actuel de 80% et de 20%. Elle promeut aus modification de l'attribution de ces financements concernant le volet « transports en commun », majoritairer orientés vers le développement des infrastructures lourdes à l'image du métro. Pour la Bus Riders Union un s maillé d'autobus est plus souhaitable à Los Angeles qu'un réseau de métro, pour des raisons tant financières pratiques. En arguant que l'autobus est plus adapté à la morphologie urbaine de Los Angeles, la BRU montre devrait obtenir davantage de financements : il a, pour elle, une réelle utilité sociale, en coûtant peu et en favo mobilité fluide et multiple.

L'un des premiers arguments opposables à la politique de la METRO est celui du coût, et plus particulièremen contexte de crise budgétaire. Le rail est plus onéreux que le bus à la construction : concernant le réseau de m BRU estime qu'un mile de construction hors-sol de métro coûte environ 150 millions de dollars, et 350 millio dollars en sous-terrain. A l'inverse, elle montre que l'Orange line, bus à haut niveau de service, a couté à la construction près de 24 millions de dollars par mile, contre 70 à 80 millions pour la light rail (tramway).A bud identique, il est donc possible de construire et d'entretenir plus de lignes de bus que de métro[14].

Tant en termes de fréquentation que de diversité des destinations, un système de bus est préférable au métro de véhicule adéquat et sa taille sont fonction du nombre d'usagers qui font un même voyage au même mom seulement quand ce seuil est haut que les investissements dans les infrastructures lourdes tels les métros sor justifiables. Un petit van collectif est efficace pour un petit groupe d'individus. A l'inverse, les villes compactes sens à l'existence d'un métro. Los Angeles est une ville entre ces deux extrêmes : moyennement dense, mais étalée.

Plus encore, les flux de personnes dans l'ensemble du comté montrent une dispersion importante. Il n'y a pa l'image de Paris, un flux massif de l'Est vers l'Ouest le matin, et un flux inverse le soir. A Los Angeles, soir et m individus, qu'ils soient motorisés ou en transports en commun, vont dans toutes les directions. Les trajets No équivalent aux trajets Sud-Nord, et il en est de même sur l'axe Est-Ouest.





Cette dispersion des flux résulte d'une part de l'éclatement des emplois sur la métropole, et d'autre part, de l'éc
des lieux d'habitation. Or, un système dense et maillé de bus correspond beaucoup plus à ce type de déplacer
n'est pas envisageable, ne serait-ce que financièrement, de mettre en place des lignes de métro supplémenta
répondant à ces flux multiples. Enfin, les métros sont construits principalement sur les anciennes voies du tra
ne sont plus adaptés aujourd'hui aux besoins de desserte, à l'image de la blue line.

Considérant cette multiplicité des flux, le système d'autobus a un autre avantage : il est flexible (s'il n'est pas e
propre). Ainsi, et contrairement au métro, il permet une adaptation constante du système de transports aux b
déplacement, par la simple modification du tracé des lignes. Sur les lignes les plus fréquentées, il est possible
d'augmenter les fréquences, voire de mettre en place des systèmes de bus en site propre, à l'image de l'Orang
Certaines infrastructures préexistantes paraissent destinées à les recevoir : les autoroutes. De fait, et assez
naturellement, c'est autour d'elles que se sont déployées les zones d'emploi, et dans une moindre mesure, les
d'habitation. Dans cette logique, la BRU souhaite pouvoir réserver d'abord une, puis deux voies aux autobus r

> *"There is no way to build enough rails, in such a dispersed area, to serve people adequately without bankr*
> *so. You would never be able to do it. [...] Use the right tool for the job [...] They continued to build these rail l*
> *they put millions and millions of dollars onto the rail lines, and then, because of all the dispersal of... you k*
> *they had to go everywhere so... unless the rail line takes you exactly from where you need to go to where y*
> *need to go, it doesn't really work for you in a space like this, right?"*[45]

La question du système de transport Angelin n'est pas dénuée d'enjeux sociaux : Tim Cresswell parle bien de mismatch, dans une réflexion plus large sur la justice spatiale[16].Un sondage de la MTA de 2002 montre que le annuel moyen des usagers du bus est de 12,000$. Les latinos composent 58% des usagers, les africains améri 20%, les asiatiques 8% et les blancs 12%[17]. Un sondage de Metrolink, datant de 2000, montre que les usagers d un revenu annuel moyen de 61,100$. Un second sondage datant de 2004 montre que 48% de ces usagers son

Il existe une séparation sociale et raciale des transports : l'autobus est utilisé par les pauvres issus de minorité Ce constat est à lier avec les coûts des transports : en termes d'infrastructures et de coûts opérationnels, le co d'un trajet en bus est de 1.93$, contre 12.90$ pour un trajet en métro[18]. Or, la tarification des transports est quas identique entre bus et métro. Dès lors, les usagers du bus payent le coût des infrastructures de métro. C'est ce forme de solidarité, mais au regard des profils socio-économiques des usagers de chacun des modes, ne pou pas penser que les pauvres payent un moyen de transport qu'ils n'utilisent pas ?

La clef de voûte des réflexions de la BRU est l'objectif assumé à demi-mots d'une disparition totale de l'autom Los Angeles, contre un développement massif du système d'autobus, correspondant parfaitement à la morph urbaine Angeline, moyennement dense et étalée, aux circulations éclatées et multiples. Enfin, les chiffres tém d'une faible utilisation du réseau ferré, rapportée à l'usage de l'autobus. Un réseau métropolitain, oui. Mais de vides ?

La question environnementale est relativement résiduelle dans le débat entre la METRO et la BRU. Il convient souligner néanmoins qu'une partie des métros actuellement en service roule au diésel. De plus, les calculs d'é de gaz à effet de serre n'incluent généralement pas les coûts carbones induits par la construction des infrastr de transport. Il faut savoir que les autobus actuellement en circulation roulent quasiment tous au gaz naturel. finir, il semble nécessaire de regarder au-delà de la consommation énergétique du système de transport : en souhaitant supprimer l'automobile de Los Angeles, la BRU entend effectuer un report modal massif de la voit individuelle vers l'autobus, bien moins polluant à quantité de personnes transportées égale.

Face à cette question, la METRO valorise la densification autour des axes principaux de transport comme élér limitant l'usage de l'automobile. Quand bien même les habitants de Los Angeles opteraient pour de l'habitat d une ville dense et polycentrique ne risque-t-elle pas de reléguer les pauvres là où les transports ne vont pas, e des phénomènes de gentrification, à l'image de certaines villes européennes ?

14SNYDER, R., "The Bus Riders Union Transit Model: Why a Bus-Centered System will best serve U.S. Cities", Labor/Community Strategy Center, avril 2009.

15 Entretien avec Daniel Kim, représentant de la Bus Riders Union, réalisé le 12 Avril 2013 à Los Angeles par Je Leveugle et Nicolas Toraille

16CRESSWELL, T., 2006, *On the Move, Mobility in the Modern Western World*, Routledge, pp. 147-174.

17MTA's, 2002, *On Board Survey* (Rea & Parker research)

18 SNYDER, R., "The Bus Riders Union Transit Model: Why a Bus-Centered System will best serve U.S. Cities", Labor/Community Strategy Center, avril 2009.

Pour citer cette publication :

Lucile Waquet et Jean Leveugle (07 Avril 2014), « Quel transport métropolitain pour Los Angeles ? », Préparer transition mobilitaire. Consulté le 09 Mai 2025, URL: https://forumviesmobiles.org/controverses/2276/quel-transport-metropolitain-pour-los-angeles (https://forumviesmobiles.org/controverses/2276/quel-transpor metropolitain-pour-los-angeles)

(http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/)
Les Controverses du Forum Vies Mobiles (http://forumviesmobiles.org) sont mis à disposition selon les terr licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditior France (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/).
Les autorisations au-delà du champ de cette licence peuvent être obtenues en nous contactant via ce formu contact (http://fr.fvm.localhost/modal_forms/nojs/contact).

1 http://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/carte_des_projets_de_metros_et_bus_en_sites_p
2 https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/1.jpg
3 https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/4.jpg
4 http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/
5 http://fr.fvm.localhost/modal_forms/nojs/contact