

Quel transport métropolitain pour Los Angeles ?



Soumis par Forum Vies Mobiles le lun, 04/07/2014 - 17:46

Mots clés

Politiques publiques

Inégalités

Transports collectifs

Aménagement

Développement durable

Discipline

Sciences humaines

Mode de transport

Bus

Métro

Visuel



Contribution ouverte

Activé

Activer

Activé

Niveau de profondeur

Balise H3

Ajouter le trianglesi ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Auteur  <https://fr.forumviesmobiles.org/>  <http://forumviesmobiles.org/themes>

Lucile Waquet (Géographe - Urbaniste)

Jean Leveugle (Urbaniste - Illustrateur)

Intervenants

Lucile Waquet (Géographe - Urbaniste)

Jean Leveugle (Urbaniste - Illustrateur)

Texte

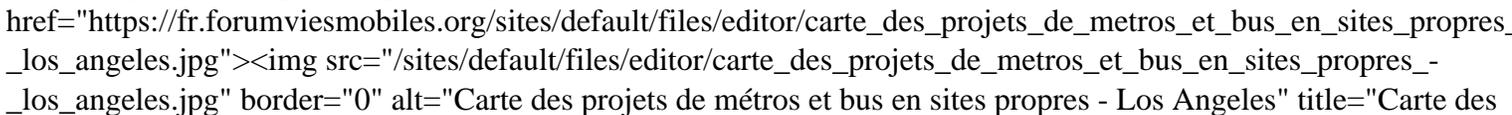
Introduction

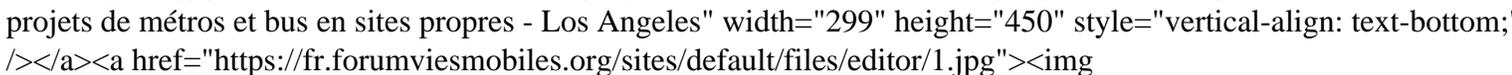
Los Angeles, deuxième ville des Etats-Unis après New-York avec 3 792 621 habitants en 2010, est devenue le symbole de la ville étalée à l'américaine, où se côtoient le luxe et la misère et où l'automobile règne en maître. Les autoroutes urbaines à six voies embouteillées, les lotissements à perte de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

En réalité, Los Angeles correspond à un modèle urbain à la fois dense et étalé (« dense sprawl », selon Eric Eidlin [¹](#sdfnote1sym)).

Alors que Los Angeles était jusqu'à présent considérée comme une ville polynucléaire, les autorités municipales s'efforcent depuis une trentaine d'années de créer une centralité au sein du Downtown. La politique de transport, au travers de la mise en place d'un réseau de métro et de lignes de bus rapides, accompagne cette politique de densification et de renforcement du centre.

Cette politique de transport, mise en œuvre par la Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (METRO), fait l'objet d'une controverse car elle s'accompagne d'une hausse des tarifs et d'un désinvestissement dans le réseau de bus classique, largement utilisé par les populations pauvres et de couleur. Au milieu des années 1990, une association d'utilisateurs du bus (la Bus Riders Union), soutenue par des chercheurs de UCLA (University of California, Los Angeles), a attaqué la METRO en justice en arguant que la politique menée par l'institution était discriminatoire et nuisible d'un point de vue environnemental. Ce combat, analysé par Tim Cresswell dans *On the move* (2006) [²](#sdfnote1sym), n'a pas conduit les institutions locales à réorienter significativement leur politique de transport, même s'il a eu des effets comme le maintien de certaines lignes et l'amélioration du parc de bus (bus roulant au gaz naturel, moins polluants que le diesel).





Vingt ans plus tard la situation a évolué et le rapport de force a basculé en faveur de la METRO, la BRU ayant été marginalisée. Pour autant, le débat reste ouvert :

quelle politique de transport développer dans une ville étalée comme Los Angeles ? Quelle place 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 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

Chapô

Quelle politique de transport développer dans une ville étalée et ségréguée comme Los Angeles ? Quelle place donner à la voiture ? Quel privilège lui réserver ? <https://air.lemétro.mobilis.org/> Au service de quels objectifs ? Economiques (compétitivité, emploi), environnementaux (réduction de la pollution et de la consommation de ressources fossiles) ou sociaux (lutte contre les inégalités sociales et raciales) ?

Envoyer une notification

Désactivé