

Urbanités

Amérique du Nord - Janvier/Février 2014

De la voiture au train : Los Angeles peut-elle repenser son système de transports ?

Charlotte Ruggeri

En décembre 2013, le *Huffington Post* publie un article sur Los Angeles intitulé « This Is What Los Angeles Could Look Like in 2033 »¹. L'article égrène différents projets urbains de réhabilitation et de rénovation, allant de la couverture partielle de l'autoroute 101 pour en faire un parc à la construction du musée d'art contemporain The Broad. Sur les vingt projets présentés, huit concernent les transports. Tous les modes de transports sont évoqués, indiquant que Los Angeles ne peut plus être uniquement associée à l'automobile. L'article se penche sur trois projets phares de la ville : la réhabilitation de la gare d'Union Station, l'extension du réseau du métro et l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire. Ces trois projets sont intimement liés et pourraient avoir des impacts majeurs sur l'aménagement des transports à Los Angeles, et ce à plusieurs échelles. À l'échelle infraurbaine, la réhabilitation d'Union Station est le projet urbain le plus ambitieux mené dans ce quartier depuis une vingtaine d'années. À l'échelle de Downtown, ces projets entrent dans une politique de requalification urbaine qui vise à redonner une place centrale à ce quartier longtemps délaissé. À l'échelle de Los Angeles, les autorités affichent leur volonté de repenser les politiques de transports à une échelle métropolitaine. L'Union Station Master Plan est donc une opportunité pour repenser le nord de Downtown, mais constitue avant tout le levier d'une politique d'aménagement des transports innovante et ambitieuse à Los Angeles.

Une ville de l'automobile en mutation

« *Autopia* », « *Freeway city* »², les qualificatifs illustrant le lien entre Los Angeles et l'automobile ne manquent pas dans les ouvrages traitant de la ville. Certains auteurs définissent l'automobile et les autoroutes comme un état d'esprit à Los Angeles (Banham, 2008). D'un point de vue urbain, Los Angeles est considérée comme un archétype de ville dépendant de l'automobile (Bottles, 1987), bien qu'elle ne soit pas une exception aux États-Unis. Pourtant, les projets d'aménagement des transports dévoilés ces dernières années – voire ces derniers mois – permettent de mettre en avant le transport ferroviaire et de repenser les infrastructures routières. La ville de l'automobile en reviendrait-elle à ses origines ?

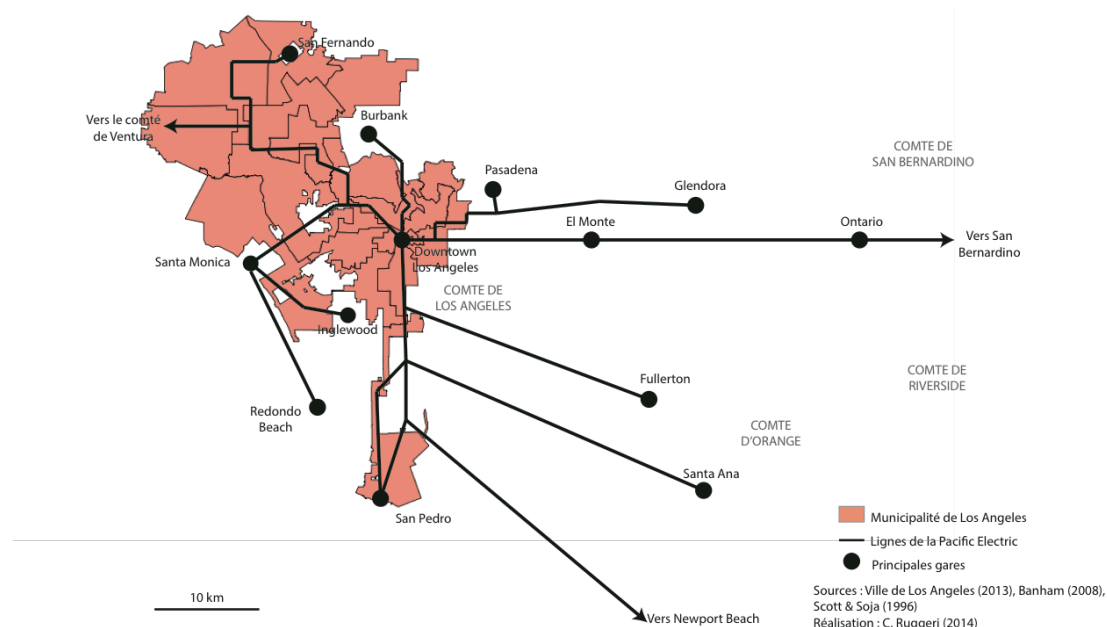
Une morphologie urbaine liée au transport ferroviaire

L'étalement de Los Angeles n'est pas dû à l'automobile. Dès la fin des années 1860, le chemin de fer arrive à Los Angeles (Starr, 1985). Les grandes compagnies ferroviaires – la Southern Pacific, l'Union Pacific et la Santa Fe Railroad – desservent Los Angeles dans les années 1870-1880. Le réseau se densifie considérablement jusqu'en 1910 et Los Angeles peut alors s'enorgueillir d'avoir le plus long réseau ferré électrique urbain et interurbain du pays, soit 1862 kilomètres (Scott & Soja, 1996). Ce réseau, en grande partie unifié par Henry Huntington au sein la compagnie Pacific Electric Railway, dessert 50 communes (Banham,

¹ Miles K., 2013, « This Is What Los Angeles Could Look Like in 2033 », *Huffington Post*, 20 p. http://www.huffingtonpost.com/2013/12/30/la-in-20-years-2033_n_4468762.html

² La ville autoroute. Les *freeways* sont des autoroutes financées par l'État californien, à l'inverse des *interstates*, financées par l'État fédéral.

2008). Il permet alors l'étalement urbain, d'autant plus que les compagnies ferroviaires passent des contrats avec des promoteurs immobiliers (Ghorra-Gobin, 2008). La croissance urbaine et l'augmentation du trafic ferroviaire obligent les compagnies ferroviaires à installer des passages à niveau et des intersections, ce qui perturbe les horaires et provoque des accidents (Banham, 2008). La réputation des tramways et des trains pâtit de ce service qui se dégrade. De plus, le trafic s'intensifie depuis les années 1910 avec l'arrivée de l'automobile (Bottles, 1987).



1. Le réseau de la Pacific Electric Railway dans les années 1920 (Ruggeri, 2014)

La liberté automobile

À partir des années 1920, l'automobile prend ses marques à Los Angeles. En 1925, la ville compte une voiture pour 1,6 habitants, ce qui est alors le taux le plus élevé des États-Unis (Davis, 1997). L'étalement urbain provoqué par le réseau ferroviaire, avec ses faibles densités du bâti, se prête bien au transport automobile permettant de réaliser n'importe quel trajet de porte à porte. De plus, la ville ne présente pas d'obstacle climatique à l'automobile puisqu'il pleut très peu³, ni d'obstacles urbains puisque les rues sont plutôt larges contrairement à celles de la côte est, plus anciennes (Scott & Soja, 1996).

La Californie du sud et Los Angeles en particulier commencent donc à construire des autoroutes (les fameuses *freeways*) dès la fin des années 1930. La première *freeway*, vers Pasadena, est inaugurée en 1941, suivie de nombreuses autres autoroutes après-guerre. Elles suivent alors le tracé des voies ferrées. Après la Seconde Guerre mondiale, qui voit une utilisation accrue du chemin de fer pour le transport de troupe, le déclin du rail s'aggrave. La dernière ligne de tramway ferme en 1961 (Abu Lughod, 1999). Pour les déplacements en transport en commun, il reste donc le bus qui a peu à peu remplacé les tramways.

Des politiques de transports en commun récentes

Les transports en commun ne sont pas absents des débats de l'après-guerre à Los Angeles. Pourtant, que les débats aient lieu à la municipalité ou au comté, ceux-ci n'aboutissent à aucun projet. Entre 1948 et 1980, huit plans de développement des transports en commun

³ Les routes ne sont pas encore pavées. La pluie (voire la neige sur la côte est) rendait les routes boueuses et impraticables pour les automobiles.

publics sont rejetés par le conseil municipal ou le comté. Pendant ce temps, San Francisco réussit à dégager un fragile consensus autour du réseau du BART mis en service dans les années 1970 (Scott & Soja, 1996).

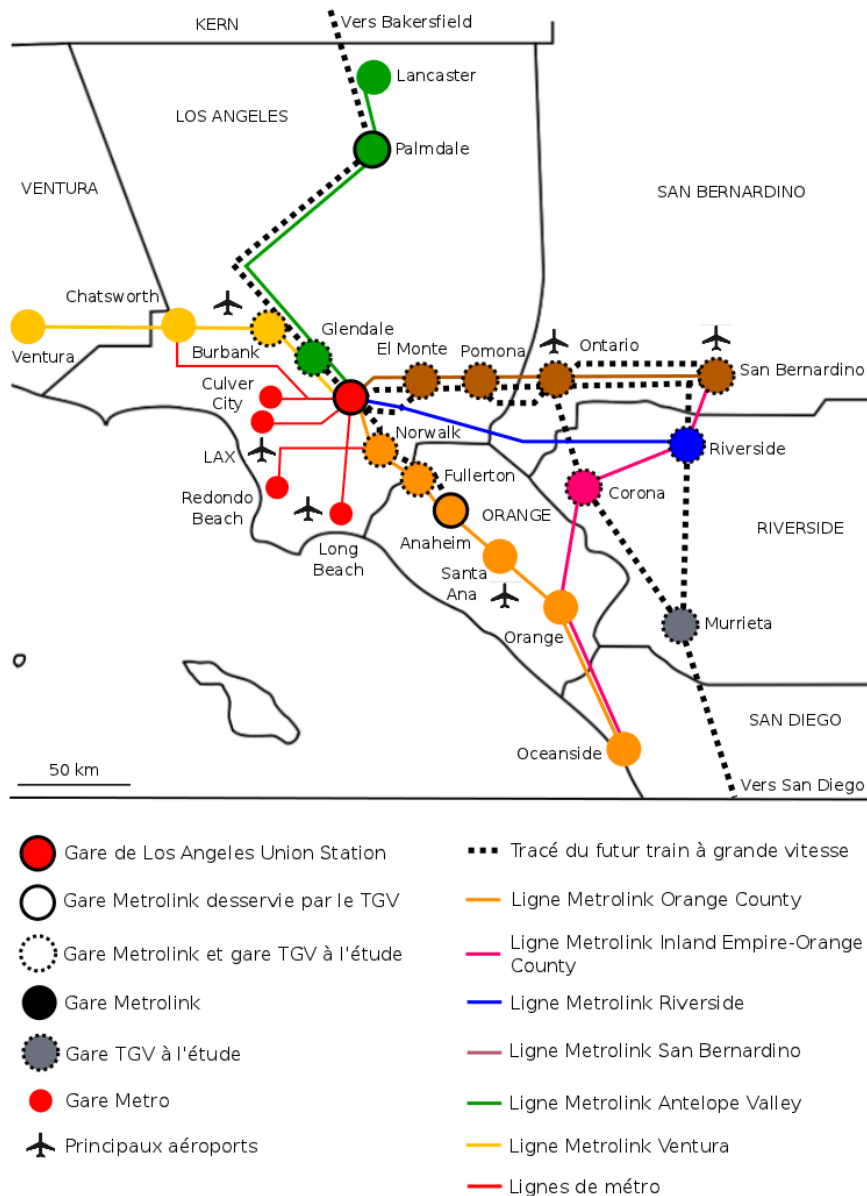
L'image du bus commence toutefois à se dégrader et la montée en puissance des considérations environnementales replace le transport ferroviaire au centre des débats. À la fin des années 1970, le comté de Los Angeles parvient à faire voter un projet de métro, décliné en deux lignes, une vers Long Beach, une vers Hollywood (Scott & Soja, 1996). Dans les années 1990, ce réseau de métro est complété par le Metrolink, un réseau interurbain de type RER qui dessert six comtés du sud de la Californie⁴.

Ces réseaux n'ont cessé de s'étendre depuis une vingtaine d'années. Le réseau du métro (MetroRail) comprend aujourd'hui six lignes, auxquelles il faut ajouter les deux lignes du MetroLiner qui est un système de bus rapides⁵, ainsi que des navettes vers l'aéroport de Los Angeles. Le réseau Metrolink compte sept lignes et dessert 43 municipalités⁶. Depuis les années 1980, Los Angeles s'est donc efforcée de penser un réseau de transport métropolitain capable de desservir l'immensité de son territoire. Ainsi le réseau Metrolink s'étend sur 190 kilomètres d'ouest en est, de Ventura à San Bernardino, et sur 240 kilomètres du nord au sud, de Lancaster à Oceanside.

⁴ Les comtés desservis sont Los Angeles, Ventura, San Bernardino, Riverside, Orange et San Diego.

⁵ Selon Metro Los Angeles : <http://www.metro.net/riding/maps/>

⁶ Selon le Metrolink : <http://www.metrolinktrains.com/stations/>



Sources : CAHSRA (2013), Metro et Metrolink (2013), CAC (2011) C. Ruggeri, 2013

2. Le Metrolink : un réseau récent à l'échelle de Los Angeles (Ruggeri, 2013)

Ces projets de développement des transports urbains peuvent paraître dérisoires au vu des embouteillages et des chiffres relatifs à la congestion autoroutière. Los Angeles est régulièrement classée comme la ville la plus embouteillée des États-Unis (Wachs, 2008)⁷. Mais pour une ville où aucune politique de transports en commun ambitieuse n'a pu être menée avant les années 1980, Los Angeles apparaît aujourd'hui capable de montrer un nouveau visage urbain, en lien avec de nouvelles politiques d'aménagement des transports.

⁷ Ce classement est celui du Texas Transportation Institute, publié tous les ans et qui prend plusieurs critères pour évaluer la congestion routière des métropoles nord américaines. L'indicateur le plus cité est le nombre d'heures moyen qu'un conducteur passe dans les embouteillages par an. En 2012, Los Angeles était classée seconde derrière Washington D.C. avec 61 heures, contre 67 heures à Washington (Schrank, Eisele & Lomax, 2012).

Los Angeles, 2030

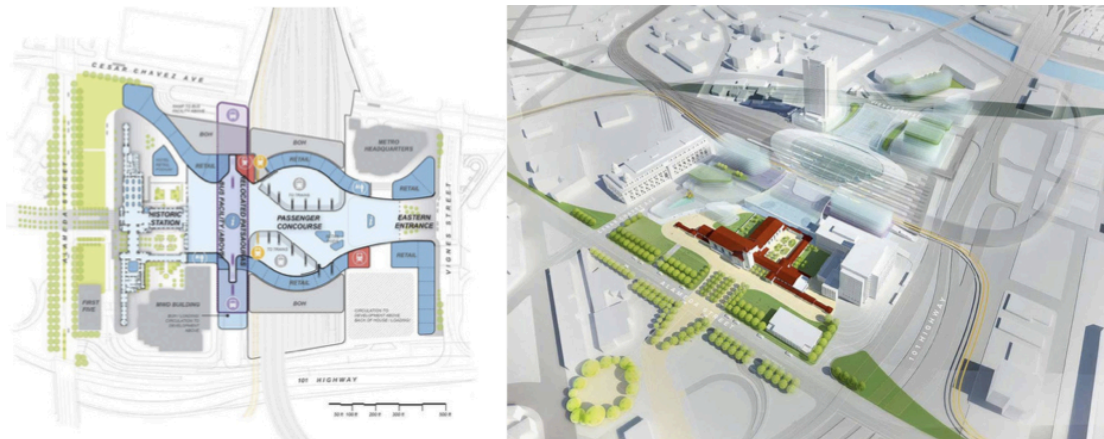
Ce mouvement en faveur des transports en commun est loin d'être achevé à Los Angeles. À différentes échelles, la ville se retrouve au centre de projets de transports ambitieux : la réhabilitation d'Union Station, l'extension du métro et l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire.

Downtown et Union Station : quelle réhabilitation urbaine ?

Union Station est une gare construite en 1939, alors que le transport ferroviaire est en déclin depuis le début des années 1930. Elle remplace les deux anciennes gares de Los Angeles construites à la fin du 19^e siècle. Les compagnies ferroviaires qui desservait Los Angeles avaient en effet des terminus différents jusqu'à la construction d'Union Station au nord de Downtown. En 1980, la gare est classée comme monument historique. Elle est restaurée en 1992 afin d'accueillir les réseaux du métro et du Metrolink, ainsi qu'une plateforme pour les bus sur la place Patsaouras.

En 2008, lorsque le projet de train à grande vitesse est voté par les électeurs californiens, Los Angeles désigne Union Station comme la gare de la grande vitesse. Toutefois, depuis cette date, ni la ville, ni le comté, ni Metro Los Angeles⁸ n'avaient présenté de plan de réaménagement. Il fallut attendre mai 2012 pour que soit mise au point la première version du Master Plan d'Union Station⁹. Ce plan propose quatre grandes orientations : respecter et mettre en avant l'histoire du site de la gare, améliorer l'expérience des passagers, faire de la gare un *hub* régional mais aussi un espace public agréable et intégré à son environnement, préparer l'arrivée de la grande vitesse. En octobre 2013, Metro a adopté le plan définitif pour la réhabilitation de la gare.

Le plan retenu prévoit de déplacer le terminal de bus de la place Patsaouras du côté de l'entrée principale du bâtiment (du côté de la rue d'Alameda) et de revoir totalement l'organisation des quais et des services. Actuellement les services (peu nombreux) sont concentrés dans le bâtiment historique, alors que le Master Plan prévoit de les distiller dans toute la gare, aussi bien dans le bâtiment historique qu'en sous sol à proximité de l'accès aux quais (figure 3).



3. Le Master Plan d'Union Station (Metro, 2013)

⁸ Metro Los Angeles – ou Metro - est l'opérateur de transport de Los Angeles qui est propriétaire d'Union Station depuis 2011.

⁹ Tous les documents relatifs au Master Plan sont disponibles sur le site de Metro : <http://www.metro.net/projects/la-union-station/>

Si la physionomie de la gare ne devrait pas changer puisque le bâtiment est classé, sa réhabilitation prévoit surtout d'en faire un lieu plus agréable pour les passagers. Avec 60 000 voyageurs et navetteurs par jour, Union Station est une gare faiblement fréquentée¹⁰ qui doit repenser l'expérience des voyageurs. L'intérieur de la gare devrait connaître une évolution radicale comme l'illustrent les changements prévus concernant les quais et leur accès (figure 4).

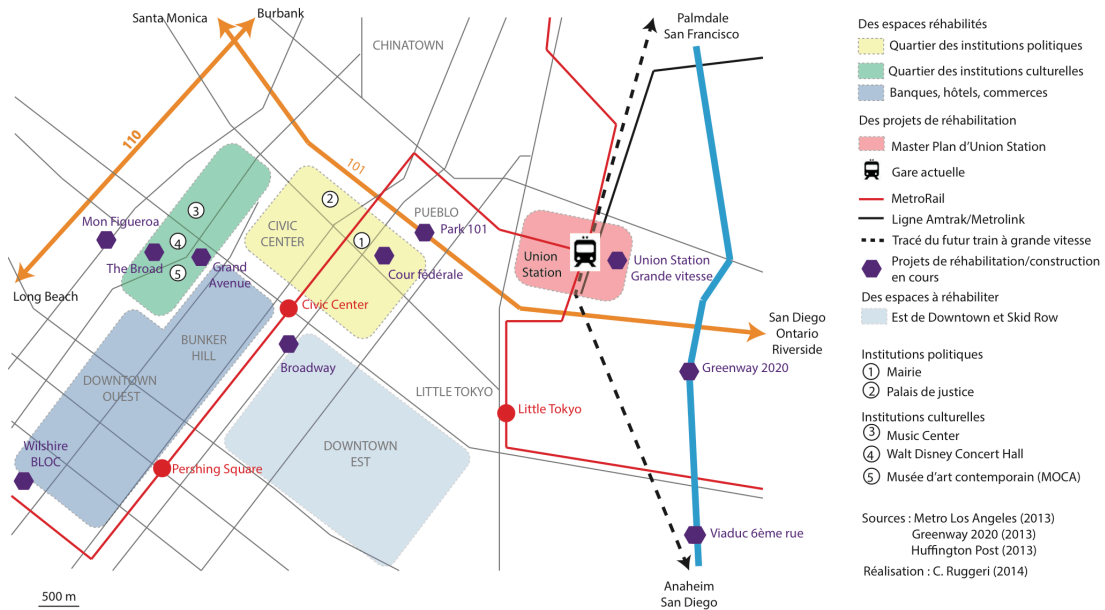


4. Union Station avant/après : le projet de réhabilitation de Grimshaw + Gruen (Ruggeri, 2013 ; Metro, 2013)

La réhabilitation d'Union Station, qui devrait commencer après l'été 2014¹¹, s'inscrit dans une politique plus vaste de requalification à l'échelle de Downtown. En effet, dans les vingt années à venir, une dizaine de projets de rénovation ou de construction devraient voir le jour dans le centre de Los Angeles (figure 5). Ces projets sont assez divers, de la construction de musées (The Broad), à la requalification d'avenues comme Broadway. Ils peuvent contribuer à redonner une centralité et une animation au quartier de Downtown, où les espaces publics et piétonniers sont sous-développés (Ghorra-Gobin, 2002). Mais, ces projets se concentrent majoritairement dans l'ouest de Downtown, marquant encore une rupture est/ouest à partir de l'avenue Broadway. L'est de Broadway est un espace plus pauvre, comportant cependant des zones très animées comme Broadway avec ses commerces latinos. Toutefois, la pauvreté est une réalité spatiale forte, notamment dans Skid Row au sud-est de Downtown, lieu de concentration de SDF (Davis, 1997).

¹⁰ Chiffres donnés par Metro. Par comparaison, Pennsylvania Station à New York reçoit 430 000 voyageurs et navetteurs par jour selon la MTA.

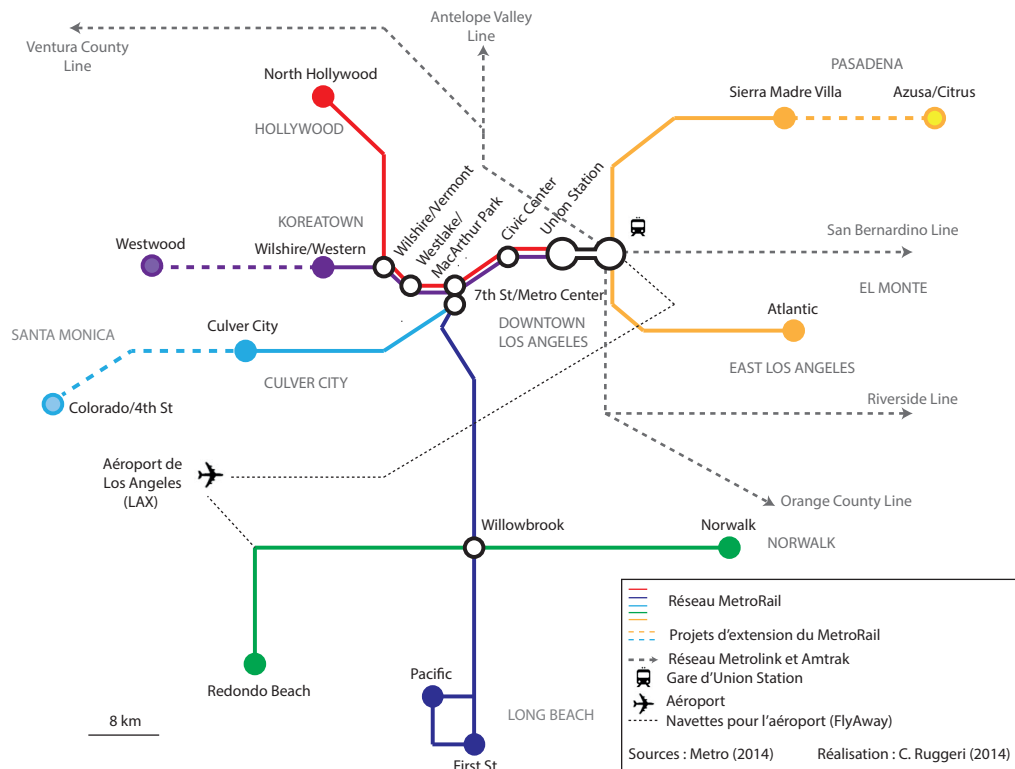
¹¹ Le conseil d'administration de Metro doit approuver le projet final à l'été 2014.



5. La réhabilitation partielle de Downtown (Ruggeri, 2014)

L'extension du métro : compléter un réseau urbain inégal

En lien avec la réhabilitation d'Union Station, Metro développe aussi un projet d'extension de son réseau de métro. Actuellement, le métro est très centré autour de Downtown et permet assez peu de se rendre à l'ouest de Los Angeles. L'est du réseau n'est pas non plus très développé, mais cela est compensé par le réseau Metrolink. Les extensions de réseau du métro sont souvent l'occasion de protestations et de conflits avec les usagers des bus. En effet, les associations d'usagers considèrent ces projets d'extension, souvent très onéreux, comme des prétextes pour consacrer moins d'argent aux bus et pour augmenter le prix des billets (Bénit-Gbaffou, Fol & Pflieger, 2007). De fait, bien que le réseau soit incomplet, son extension ne va pas de soi, et ce d'autant plus qu'elle concerne des quartiers et des villes plutôt aisées de la région de Los Angeles.



6 : L'extension du réseau de métro de Los Angeles (Ruggeri, 2014)

Trois lignes sont actuellement en travaux et devraient desservir de nouveaux quartiers ou municipalités d'ici 2015-2016. À l'ouest, il s'agit de l'Expo Line vers Santa Monica, étendue sur 10,5 kilomètres. Sept nouvelles stations devraient voir le jour entre Culver City et les plages de Santa Monica, qui seraient donc directement accessibles de Downtown par le métro. Juste au nord de l'Expo Line, la Purple Line devrait aussi desservir l'ouest de Los Angeles en atteignant Westwood. Sept nouvelles stations sont prévues sur 14 kilomètres. Enfin, à l'est, la Gold Line en est à sa première phase d'extension de 17 kilomètres jusque Azusa et devrait desservir sept nouvelles stations. Une phase 2 de 19 kilomètres jusque San Dimas est prévue, mais les fonds ne sont pas encore disponibles.

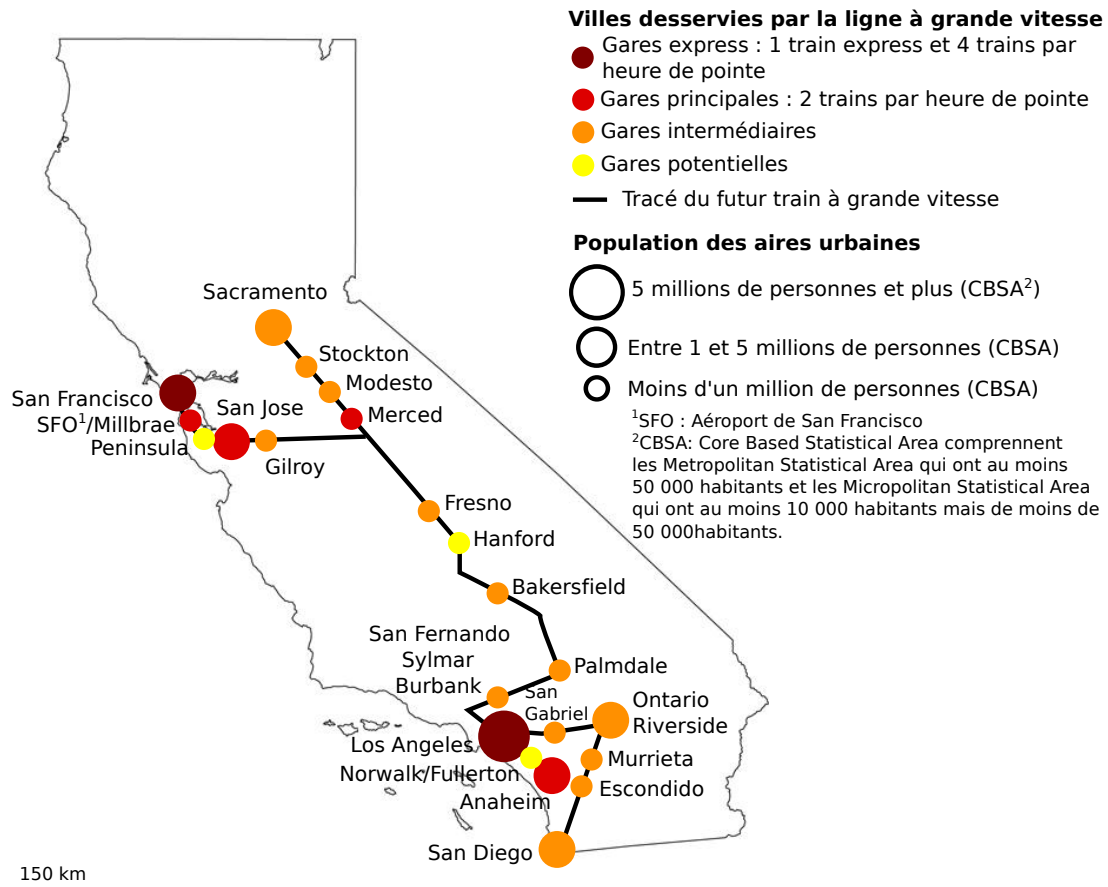
L'arrivée de la grande vitesse

Mais alors pourquoi Los Angeles, 2030 ? En fait, il faudrait plutôt choisir 2028 comme date charnière des transports à Los Angeles. En effet, le projet le plus ambitieux est probablement celui du train à grande vitesse développé par l'État californien, qui devrait atteindre Los Angeles en 2028. 2028 est aussi la date à partir de laquelle l'Autorité de la grande vitesse, en charge du projet, prévoit de commencer la phase de construction entre Los Angeles et San Diego (California High-Speed Rail Authority, 2012).

Le projet actuel de grande vitesse en Californie est développé depuis 2004¹². Il prend son envol à partir de 2008 pour deux raisons. La première est le vote par les Californiens de la Proposition 1A qui permet de débloquer les fonds. La seconde est l'arrivée au pouvoir de Barack Obama. Le président américain annonce en effet une subvention de 8 milliards de dollars en 2009 pour des corridors de la grande vitesse. Parmi les projets retenus, le projet californien est le plus avancé et le plus doté (Perl, 2012). Le futur train à grande vitesse est conçu pour desservir les quatre principales métropoles de Californie : Sacramento et San

¹² Un premier projet avait été développé dans les années 1980 entre Los Angeles et San Diego. Depuis 1993, l'État californien tente de développer un nouveau projet de train à grande vitesse qui a donné lieu à celui dévoilé en 2004.

Francisco au nord, Los Angeles et San Diego au sud. Le tracé s'étend sur 1 200 kilomètres et le trajet en train à grande vitesse de San Francisco à Los Angeles devrait prendre 2h40 contre plus de 8 heures actuellement en train classique¹³ (California High-Speed Rail Authority, 2012).



C. Ruggeri, 2013
Source : California High Speed Rail Authority (2013), U.S. Census Bureau (2011)

7. Le futur tracé du train à grande vitesse en Californie (Ruggeri, 2013)

La gare d'Union Station à Los Angeles devrait donc être une gare express du tracé, à l'image de San Francisco. À la différence de San Francisco, qui ne disposait pas de gare, Los Angeles a donc opté pour la réhabilitation d'Union Station¹⁴. Toutefois, au-delà du projet de réaménagement de l'ancienne gare, la grande vitesse posait un problème majeur à Metro. En effet, les voies s'arrêtent actuellement à Union Station. Lorsque les trains partent vers le sud, ils empruntent une jonction juste au nord de la gare. Ce système ne peut plus exister avec le train à grande vitesse, mais Metro a été confronté à un problème d'aménagement important puisque les voies s'arrêtent pour l'instant contre l'autoroute 101 (figure 5). Avec le train à grande vitesse, il existe donc deux solutions : passer au-dessus ou en-dessous de l'autoroute 101. De plus, l'autoroute 101 est aussi concernée par le projet Park 101 (figure 5) qui envisage un recouvrement partiel de l'autoroute pour en faire un parc, rendant d'autant plus difficile le passage du train à grande vitesse. Le projet retenu par le cabinet d'architectes et Metro semble être une solution souterraine à l'est d'Union Station (figure 3), mais ces éléments devraient être confirmés à l'été 2014.

¹³ Selon Amtrak qui assure les liaisons ferroviaires aux Etats-Unis.

¹⁴ La gare Amtrak de San Francisco est à Emeryville. San Francisco a donc conçu une toute nouvelle gare dans le quartier de South of Market, le Transbay Transit Center.



8. La grande vitesse à Union Station : des travaux d'ampleur (Ruggeri, 2013)

La réhabilitation de la gare et sa réaffirmation comme *hub* régional et californien sont deux processus majeurs pour Los Angeles. En effet, la grande vitesse est souvent considérée par les acteurs locaux comme un levier d'accessibilité et de redéveloppement urbain. Les gares représentent des opportunités d'aménagement importantes pour les villes, dans des quartiers généralement peu mis en valeur. La grande vitesse apparaît couramment comme un prétexte pour repenser les centres urbains et y attirer des personnes, touristes et hommes d'affaires notamment. Les centres urbains deviennent en effet plus accessibles, ou en tout cas accessibles plus rapidement (Garmendia, Ribalaygua et Urena, 2012). Dans le cas de Los Angeles, cela pourrait participer à la réhabilitation des quartiers proches de la gare, le Pueblo et Chinatown, mais aussi s'inscrire plus généralement dans les politiques de revalorisation de Downtown. Toutefois, le miracle de la grande vitesse n'existe pas. Les impacts potentiels de l'arrivée de la grande vitesse doivent être prévus par les acteurs locaux qui doivent penser des opérations d'aménagement en amont (Bazin, Beckerich, Blanquart *et al.*, 2010). Metro semble avoir intégré cet enjeu en pensant une desserte et une gare à grande vitesse intégrées à un espace urbain en mutation.

Los Angeles cherche à gommer son image de ville-voiture, de ville dénuée de centre, dénuée d'espaces publics, voire de ville forteresse (Davis, 1997). Il serait toutefois faux d'affirmer que la métropole de plus de 18 millions d'habitants est prête à abandonner la voiture et les autoroutes. Les projets lancés ces dernières années attestent plutôt d'une volonté de repenser des espaces et des infrastructures peçus comme négatifs : infrastructures de transports (Union Station, grande vitesse, projet Park 101, Viaduc de la 6^{ème} rue, Mon Figueroa), friches urbaines (Greenway 2020, Grand Avenue). Ce processus passe à la fois par une mise en valeur culturelle, politique et commerciale de Downtown (The Broad, BLOC, Cour fédérale), mais aussi par des politiques de transports plus cohérentes à l'échelle métropolitaine.

CHARLOTTE RUGGERI

Charlotte Ruggeri est doctorante en géographie à l'université de Cergy-Pontoise, dans le laboratoire MRTE (Mobilités, Réseaux, Territoire, Environnement). Ses recherches portent sur le projet de ligne à grande vitesse en Californie.

Bibliographie

Abu-Lughod J.L., 1999, *New York, Chicago, Los Angeles, America's Global Cities*, Minneapolis/Londres, University of Minnesota Press, 580 p.

Banham R., 2008, *Los Angeles, L'architecture des quatre écologies*, Marseille, Editions Parenthèses, 264 p.

Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M. et Vandebossche L., 2011, « Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature »,

Colloque de l'ASRDLF : Identité, Qualité et Compétitivité Territoriale – Développement économique et cohésion dans les territoires alpins, Aoste : Italie (2010), 23 p.

Bénit-Gbaffou C., Fol S. et Pflieger G., 2007, « Le front anti-métro en Californie. Controverses autour des politiques de transport en commun », *Espace géographique*, 36, 115-130.

Bottles S.L., 1987, *Los Angeles and the Automobile, The Making of the Modern City*, Berkeley/Londres/New York, UC Press, 300 p.

California High-Speed Rail Authority, 2012, *California High-Speed Rail Program Revised 2012 Business Plan, Building California's Future*, Sacramento, California High-Speed Rail Authority, 212 p.

Davis M., 1997, *City of Quartz, Los Angeles capitale du futur*, Paris, La Découverte, 391 p.

Garmendia M., Ribalaygua C. et Urena J.M., 2012, « High speed rail: implications for cities », *Cities*, 29, 526-531

Ghorra-Gobin C., 1997, *Los Angeles, Le mythe américain inachevé*, Paris, CNRS Editions, 311 p.

Ghorra-Gobin C., 2008, « Interpréter Los Angeles », *Urbanisme*, 361, 40-45

Perl A., 2012, « Assessing the recent reformulation of United States passenger rail policy », *Journal of Transport Geography*, 22, 271-281

Schrank D., Eisele B. et Lomax T., 2012, *TTI'S 2012 Urban Mobility Report*, Texas A&M Transportation Institute, 70 p.

Starr K., 1985, *Inventing the Dream, California through the Progressive Era*, New York/Oxford, Oxford University Press, 380 p.

Wachs M., 2008, « Forme urbaine, réseaux et planification », *Urbanisme*, 361, 46-48