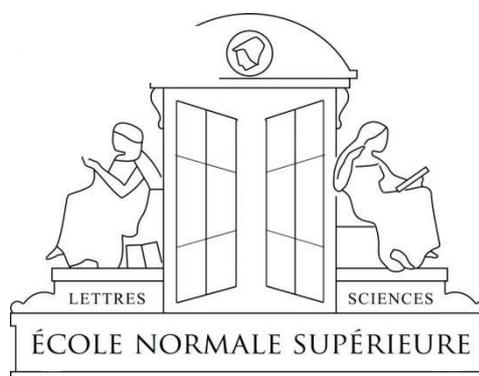


Jean Leveugle - Nicolas Toraille - Lucile Waquet
Sous l'encadrement de Guillaume Poiret et en partenariat avec Cynthia Ghorra-Gobin

Politique de transport et mobilité(s) à Los Angeles - Juin 2013

Synthèse



Ce rapport fait suite à une enquête à Los Angeles. Le projet « Politique de transport et mobilité(s) à Los Angeles » interroge les thèses de Tim Cresswell dans son ouvrage *On the move*, dont il s'agit de vérifier la pertinence dix ans après la parution du livre. Cresswell notait que la mobilité, définie comme un droit en Californie, n'obérait pas - loin de là - les inégalités sociales et qu'une partie du réseau de transport public angelelin s'était construit en renforçant ces inégalités. La mobilité comprend ainsi une évidente dimension sociale qu'il convient de prendre en compte.

Lors de cette enquête de terrain, il fut procédé d'une part à de nombreuses observations et analyses et, d'autre part, à des entretiens avec des acteurs clés du système de transport angelelin, au sein des institutions et des organisations non gouvernementales, ainsi qu'avec des acteurs scientifiques.

Dans cette synthèse, nous entendons insister sur la signification sociale, économique et environnementale de la politique des transports mise en place par les autorités angeelines. Un des enjeux majeurs pour le futur concerne les questions de mobilité dans cette ville dominée par la voiture. Les politiques de transports jouent un rôle prépondérant dans le changement des pratiques de mobilité et de l'image des différents modes de transport. Il ne s'agit pas seulement de déplacer les individus, mais aussi de réfléchir à la manière dont ce déplacement s'opère, au mode auquel il recourt, à la signification sociale de ces déplacements, à la vision de la ville qu'il sous-tend. Ce que nous souhaitons montrer à travers cette étude, c'est le changement radical qui est proposé par les autorités du transport à Los Angeles et en particulier la METRO. Nous sommes face à un tournant significatif pour l'agglomération angeleline : les pouvoirs publics cherchent à refonder la manière dont les transports marquent et façonnent le territoire de la ville. A ce titre, il est important de faire remarquer le changement de représentations vis-à-vis de la voiture, qui n'est plus le moyen de déplacement privilégié par les politiques publiques, même si elle reste le principal mode de transport des individus. Ainsi, quelles significations pouvons-nous donner aux politiques de transport à Los Angeles ? Quels sont les discours qui accompagnent les choix de financement des différents types de transports et quelles en sont les raisons ? Cette étude cherche à mettre en valeur les rapports de force qui peuvent exister entre les différents fils conducteurs des politiques de transport : sociaux, environnementaux et économiques.

Trois axes sont proposés :

- La gouvernance et le financement du réseau de transport : qui mène et finance la politique de transport à Los Angeles ?
- Les questions modales et leur lien avec la mobilité des personnes défavorisées, en vue d'interroger la notion de *spatial mismatch* : repenser l'impact social et économique des transports à Los Angeles.
- Les rapports entre l'évolution du réseau et la politique d'aménagement de la métropole : une politique des transports pour une vision et une pratique nouvelles de l'espace angelelin.

1. Gouvernance et financement du réseau de transport collectif

La politique de transport est menée par un acteur principal : la *Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority*. Celle-ci organise le réseau de transports en commun dans l'agglomération angeleline. Son action est à la croisée d'enjeux sociaux, environnementaux et économiques.

Gouvernance

C'est à l'échelle du comté de Los Angeles que se situe la principale institution en charge des transports, la *Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority* appelée autrefois MTA et désormais METRO. La METRO est devenue une agence de planification et de coordination du développement des infrastructures de transports en commun à Los Angeles, ainsi que le principal exploitant du réseau. Elle est aujourd'hui la troisième compagnie de transports publics aux États-Unis en nombre de voyageurs¹.

La METRO se charge notamment de la gestion et de la planification des réseaux de métro et de bus en site propre. L'administration des bus est complexe. Elle est répartie entre cinq « Sector Governance Councils » qui administrent les lignes d'autobus se trouvant sur leur territoire. Ces conseils sont composés de membres des conseils municipaux et du comté, ainsi que d'usagers. Les conseils sectoriels ont comme compétences l'approbation d'un budget sectoriel, la capacité de convoquer et de conduire des enquêtes publiques sur l'état des services d'autobus ou encore d'approuver et d'évaluer les programmes locaux. Enfin, les conseils sectoriels ont pour devoir de s'assurer de la conformité de leur action avec les politiques générales de la METRO en ce qui concerne les bus. Deuxième spécificité concernant les bus, l'existence de METRO n'a nullement conduit à la suppression de l'offre d'autres compagnies. Plus d'une quarantaine de transporteurs municipaux opèrent ainsi sur le réseau angeleño, desservant les communes qui les financent ou bien allant parfois en dehors du territoire communal vers d'autres municipalités. Ces transporteurs sont de taille variable. De fait, la multiplicité d'acteurs pourrait être l'occasion de querelles d'acteurs ou empêcher toute coopération. Pourtant, des politiques communes voient le jour entre ces différents opérateurs : certaines compagnies acceptent les tickets et abonnements, voire ont accepté d'être rattachées au système tarifaire de la METRO. D'autres compagnies de bus ont conservé leur propre tarification.

Par ailleurs, la METRO subventionne sans en avoir la charge les voies réservées au covoiturage sur les autoroutes (« *Carpool lanes* ») et les pistes cyclables. Elle finance aussi en partie *Metrolink*, le service de transport ferroviaire de la région (qui relie les différents comtés de l'Etat de Californie).

Financement

Sur un budget avoisinant les 3 milliards de dollars, la vente des billets représente environ 345 millions de dollars par an. Le prix d'un ticket est de 1.50\$ à Los Angeles, tandis qu'il est de 2.50\$ à New York, 2.00\$ à Boston, de 2.25\$ à Chicago. Ces données semblent faire de Los Angeles une ville où les transports collectifs sont relativement abordables. La direction de la METRO considère, au moins dans le discours, avoir un rôle social consistant à permettre aux plus pauvres - qu'ils savent être leurs principaux clients - de se mouvoir à moindre coût. Ainsi, la politique de transport menée par la METRO est en partie guidée par un discours social.

Cependant, le prix des billets ne couvre pas les dépenses de fonctionnement et ne permet pas d'assurer les investissements. Si d'autres leviers existent, la METRO semble vouloir revaloriser le prix des billets de transport.

¹ Source : site internet Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (LACMETRO)

Ces augmentations soulèvent des mécontentements, notamment de la part de la Bus Rider Union. Cette association d'usagers des bus a notamment pour objectif la baisse des prix des tickets et abonnement grâce à une baisse substantielle des investissements en infrastructures ferrées, les économies réalisées devant être réinjectées dans les coûts d'opération et d'investissement des autobus. La BRU fait néanmoins face à une difficulté, les fonds fédéraux et de l'Etat de Californie (qui sont les principales sources de financement) orientant les financements vers certains modes de transport (comme on le constate à travers le *Regional Transportation Improvement Program*). Ils ne sont légalement pas réversibles de l'investissement au fonctionnement, et d'un mode à un autre. Néanmoins, la BRU argue que l'autobus étant plus adapté à la morphologie urbaine de Los Angeles, il devrait obtenir davantage de financements. Par ailleurs, étant moins onéreux en termes de coût rapporté à l'investissement, le bus serait plus à même de desservir finement et efficacement les populations les plus défavorisées. Aux yeux de la BRU, investir de manière aussi importante dans le métro est donc injuste par rapport aux populations les plus pauvres. Par ailleurs, l'association pense que seule l'amélioration du réseau de bus est susceptible de réduire l'usage de l'automobile à Los Angeles de manière significative, et ainsi la pollution générée par les véhicules individuels. Pour sa part, la METRO considère que le transport ferré est plus écologique que le bus et qu'il est porteur d'une image valorisante pour une ville comme Los Angeles. On constate donc que le financement des transports est soumis à des discours d'acteurs ayant chacun leurs logiques : là où la BRU voit des dépenses inutiles et injustes, d'autres comme la METRO défendent le ferré au nom de considérations écologiques et économiques.

Au-delà du prix du billet, c'est la question du financement, tant des nouvelles infrastructures que du fonctionnement des structures actuelles, qui suscite de nombreuses discussions et débats. En effet, la politique des transports à Los Angeles est soutenue par des subventions de l'Etat mais aussi par des impôts locaux dont le plus emblématique, et problématique aux yeux de ses détracteurs, est la *Mesure R*, sorte de TVA permettant à la METRO de collecter dans les 30 prochaines années environ 40 milliards de dollars.

Ainsi, la gouvernance des transports à Los Angeles est dominée par une agence à l'échelle du comté et de la métropole : la METRO, qui joue à la fois le rôle d'opérateur et de planificateur des transports en communs. La METRO a été créée dans le but de conduire une politique unique de transports à une échelle large et sur le long terme. Elle propose un service qui est d'utilité publique (déplacer les individus) mais est aussi soumise à des enjeux économiques comme l'efficacité de son activité. Elle est alors à la croisée de discours parfois contradictoires qui supportent d'une part, un droit à la mobilité pour tous et, d'autre part, un objectif d'efficacité économique. En effet, le personnel de METRO tient à ce que les coûts de l'activité soient en adéquation avec le service rendu. Il ne s'agit pas de bâtir un réseau sous utilisé ou peu en rapport avec la demande, mais bien d'adapter l'offre à la demande, afin d'optimiser les coûts d'investissement et de fonctionnement. De nombreuses comparaisons sont effectuées avec les réseaux d'autres grandes villes comme New York ou Chicago, notamment via le prix du billet, la taille de ces réseaux et le niveau de service offert.

2. La mobilité en débat : approches, perspectives et place des modes

La politique de transport menée par la METRO a des conséquences sociales et économiques pour l'espace angevin et sa population. Tout d'abord, les déplacements sur le territoire de Los

Angeles entraînent une dégradation de la qualité de l'air et de vie qui est de plus en plus dénoncée. La pollution atmosphérique générée par la circulation automobile augmente année après année, nuisant à la santé de l'ensemble des angeleins.

Les transports sont également à l'origine d'inégalités sociales car souvent trop chers ou peu accessibles du fait de leur localisation. Une des principales inégalités engendrées par les transports à Los Angeles concerne la mobilité des individus. Un des concepts portés par Tim Cresswell pour expliquer les inégalités de mobilité dans la ville de Los Angeles est celui de *spatial mismatch*. Le concept de *spatial mismatch* a été proposé par J.F Kain en 1968. Concept propre à l'urbanisme américain, il met en lumière la distance croissante, pour les populations les plus défavorisées, entre les zones d'emploi et les zones de résidence, ce qui nécessite des déplacements importants difficiles à effectuer pour ces populations. Ce concept soutient une hypothèse visant à expliquer la hausse du taux de chômage des populations noires vivant dans le centre des villes américaines.

La politique de transports en commun peut être conçue comme un moyen de pallier ces difficultés, en facilitant la mobilité des populations pauvres. Reste à savoir quel mode choisir pour favoriser cette mobilité et quelle planification mettre en œuvre, tant sur le temps court que sur le temps long. Sur ce point, la BRU et la METRO se sont opposés et s'opposent toujours quant au choix des modes et types de déplacements. Si la BRU défend le bus perçu comme plus apte à favoriser les déplacements à Los Angeles, la METRO souhaite mailler le territoire avec des lignes de métro qui seraient articulées avec un réseau plus fin de bus. Ici, ce n'est plus la question des financements, mais de l'aménagement du territoire par les transports en commun qui est en jeu.

Cette opposition s'articule autour de discours de différentes natures et en premier lieu, économique. De fait, le choix d'un type de mode dépend du nombre d'usagers qui font un même voyage au même moment. Le choix des modes de transports privilégiés est fortement influencé par la demande de déplacement. Ce n'est que quand le flux de voyageurs est important que les investissements en infrastructures lourdes tels les métros sont justifiables, en termes d'efficacité fonctionnelle et économique. Les villes compactes produisent de grandes concentrations de passagers, ce qui justifie l'intérêt porté au métro. Lorsque la demande de déplacement est faible, dispersée ou irrégulière, l'emploi de bus ou de vans est plus efficace. Los Angeles est une ville située entre ces deux extrêmes. C'est pour cette raison, selon la BRU, que le bus est la solution de transport idéale. En réalité, la politique des transports à Los Angeles est avant tout l'affaire de choix à plus ou moins long terme. L'influence de ces choix est primordiale sur la conception de la ville : Los Angeles peut-elle être desservie par un métro alors qu'elle présente une faible densité, et inversement, la faible densité peut-elle être palliée par un métro ? A ce titre, la BRU met l'accent sur la dispersion des populations et des emplois, sur le coût élevé du métro et son absence de flexibilité une fois le tracé défini pour privilégier des investissements massifs dans les lignes de bus. La METRO, elle, tend à mettre en évidence une densification autour de certaines lignes, empruntées par 30 000 personnes par jour pour les moins fréquentées, afin de légitimer une politique de maillage et de restructuration complète de la desserte.

Au-delà de ces questions, la théorie du *spatial mismatch* fait l'objet d'une remise en question par certains auteurs (Blumenberg, Evelyn, Baldwin et Ong notamment) qui estiment qu'elle n'est pas adaptée à la situation réelle de Los Angeles : il s'agit moins de déplacer les pauvres ou de leur permettre le déplacement, que de savoir quel est le mode de transport le plus adapté à leur besoins. On est alors bien plus face à la problématique du *modal mismatch*, que du

spatial mismatch. Plus que la distance séparant zones d'emploi et zones de résidence des populations pauvres, c'est l'absence d'accès au bon mode de transport pour ces populations, en l'occurrence l'automobile, qui poserait problème. Ces chercheurs privilégient une politique d'un genre nouveau, visant à favoriser l'acquisition par les familles défavorisées d'une voiture pour faciliter leurs déplacements. Il s'agirait alors d'utiliser des subsides publics non pour corriger collectivement les inégalités via une politique de transport en commun, mais pour pallier ces défauts via des actions à destination des individus.

Toutefois, malgré ces arguments scientifiques, aucun des acteurs que nous avons interrogés lors de notre séjour (Pamela O'Connor, maire de Santa Monica, la METRO et la BRU) ne semble intéressé par la possibilité de développer une telle politique de déplacement. Cela traduit un fort attachement institutionnel aux transports en commun. La possibilité de subventionner la mobilité individuelle est considérée comme une menace vis à vis du pilier environnemental, mais va aussi à l'encontre de la lutte anti-embouteillage que mène la METRO depuis des années. Cela traduit une volonté politique forte de changer les pratiques de déplacement : la plupart des acteurs souhaitent se concentrer sur les modes de transport collectif. La mobilité à Los Angeles, qui était depuis toujours essentiellement privée et individuelle, a pour vocation de devenir de plus en plus collective.

Cette politique a l'avantage de poser la question de la place de l'automobile dans le développement futur de Los Angeles. En effet, dans une ville construite depuis les années 1930 autour de l'automobile via le développement d'un réseau autoroutier dense, la question de la place future de la voiture est essentielle. Là encore, si des convergences s'observent dans la volonté de tous les acteurs de diminuer la place de la voiture, une opposition naît entre la BRU, qui vise une suppression à terme de l'automobile, et la METRO et UCLA, qui mettent davantage en avant un usage « raisonnable » de la voiture et la baisse de la pollution générée par ces dernières via le développement de véhicules dits verts parce qu'hybrides, voire électriques.

Cette opposition est lourde de sens à bien des égards. En premier lieu, on peut dire à la lueur des travaux actuels financés par UCLA que l'université se penche sur un usage raisonné de la voiture et une mutation progressive du parc pour générer moins de pollution, plutôt que sur la disparition de la voiture, voire un report modal important. Il s'agirait donc de penser la voiture durable plus que la ville durable, en considérant que les mutations de l'usage de la voiture et des types de voiture contribueront beaucoup à la durabilité urbaine. En second lieu, il est probable que le caractère radical et la dimension marginale de la BRU dans le débat public soient notamment la conséquence de leur prise de position sur l'usage de la voiture. Quand UCLA et la METRO font preuve de pragmatisme en constatant l'impossibilité de modifier les comportements sur le court et moyen terme et l'impossibilité politique d'une confrontation voiture/transport en commun, quand les usagers de la voiture sont numériquement plus nombreux et politiquement plus influents, la volonté de la BRU d'intervenir directement dans les comportements et de limiter l'usage imparté à la voiture mine son discours, le rendant politiquement inacceptable et pratiquement peu exploitable.

Un des avantages du métro, notamment en centre-ville, réside précisément dans le fait qu'il ne vient pas concurrencer spatialement la voiture puisqu'il s'inscrit en souterrain et non sur la chaussée. Si cette dimension n'est jamais explicite chez nos interlocuteurs, elle n'est pas absente des calculs et constitue une des forces du réseau de métro. La METRO, dont le rôle est plus institutionnel, est plus en phase non seulement avec les attentes politiques des élus, mais aussi avec les tendances fortes se dessinant au niveau fédéral, échelon qui finance

grandement certaines évolutions. De fait, l'Etat fédéral semble actuellement favoriser les investissements à destination des lignes de métro, ce qui contribue aussi à renforcer la volonté de la METRO d'engager des crédits dans cette direction. Là encore, la BRU semble se situer en dehors du jeu institutionnel, ce qui nuit à son message et conséquemment à son action.

Au-delà de ces questions, de nouvelles pratiques de mobilité émergent, notamment l'usage accru du vélo. A l'évidence, à l'échelle de l'ensemble des déplacements angevins, la part du vélo est plus que limitée. Cependant, une croissance à deux chiffres et l'organisation d'évènements festifs autour de la pratique du vélo indiquent que ce mode connaît un véritable engouement. Pratiqué par les populations aisées comme pauvres, le vélo fait l'objet d'une attention accrue des pouvoirs publics qui multiplient les pistes cyclables et sont à l'écoute des diverses organisations de cyclistes. Ces dernières se sont même vues reconnaître le droit de représenter les populations en situation irrégulière, la municipalité estimant qu'elles sont nombreuses à emprunter le vélo.

Ces nouvelles pratiques laissent à penser que Los Angeles semble « se verdier » sur le plan des déplacements. Chacun des acteurs met en avant l'environnement dans son discours sur la mobilité. UCLA a ainsi adopté un discours résolument tourné vers la question environnementale en tâchant d'analyser ce que pourrait être une Los Angeles plus verte et les différentes options qui s'offrent à cette ville pour diminuer massivement ses rejets de gaz à effet de serre. La METRO est également portée par ce discours, privilégiant des modes certes lourds mais présentés comme moins polluants, comme les lignes de métro. La BRU, connue pour avoir notamment souhaité l'équipement de la ville en bus fonctionnant au gaz naturel, est également attachée à ces questions. Elle met notamment en avant le fait qu'un réseau léger est in fine moins polluant et milite pour des lignes réservées aux transports en commun qui permettraient d'accroître la vitesse des bus. Néanmoins, c'est la question sociale qui prime dans le discours de l'association.

3. Une densification urbaine progressive mais non systématique inspirée d'autres métropoles

La refonte du réseau de transports collectifs de Los Angeles participe d'une volonté de transformer la ville, notamment par une nette densification le long des axes du métro, associée à la création d'une réelle centralité dans le *Downtown*. A une ville caractérisée par une forte multipolarité et l'absence d'une forte centralité tend à se substituer une ville marquée par des polarités fortes au sein de son *Downtown*, sous l'action tant de la municipalité, qui multiplie depuis une quinzaine d'années les réalisations dans le *Downtown*, que de la METRO qui, par le jeu de la structuration du métro crée une ville à la centralité linéaire le long du Wilshire Boulevard.

Cette politique s'inscrit manifestement dans une tendance récente aux Etats-Unis : le *transit oriented development (TOD)*. Il s'agit d'établir une politique mêlant transport et urbanisme autour notamment d'une densification manifeste du bâti le long des axes de transport en commun, et plus particulièrement des stations. Au travers de la mobilité se joue ainsi la question de la forme urbaine future que les politiques publiques cherchent à favoriser en encourageant un déplacement collectif plutôt que privé. Dans le cas présent, la METRO développe un réseau dense de métros, incitant à user de ce moyen de transport pour se déplacer, tandis que les municipalités sont encouragées à modifier l'usage des sols à proximité des stations pour permettre la densification.

Cette densification progressive semble s'inscrire en regard d'autres métropoles et, sensiblement de New York. Durant notre séjour, de nombreux interlocuteurs commentaient les dernières analyses du *census*, organisme de statistiques américain, estimant que l'aire métropolitaine de New York était en moyenne moins dense que celle de Los Angeles. A l'évidence, ces données démontraient le caractère particulier de l'urbanisation de Los Angeles autour du concept clé, quoique paradoxal, de *Dense urban sprawl* qui correspond à des densités relativement fortes sur de longues distances, les résidences étant fortement concentrées, contrairement à New York où elles diminuent rapidement avec l'éloignement au centre. Toutefois, au-delà de ces spécificités morphologiques, la comparaison constante avec New York semble aussi témoigner d'une attraction forte du modèle de la ville dense, proche de Manhattan. Si le *Downtown* de Los Angeles ne sera jamais aussi dense, la politique de densification permet cependant de rapprocher Los Angeles d'autres métropoles nord-américaines. Le modèle de la ville dense avec son réseau de métro semble ainsi prédominer dans la réflexion des aménageurs, mettant de côté, selon la BRU, la spécificité de l'urbanisme angelin.

La structuration du métro conduit ainsi à de nouveaux usages de la ville, à sa densification à certains endroits de même qu'à une certaine mutation des activités (passage notamment de l'industrie légère au tertiaire). Si les investissements de la METRO tendent désormais à favoriser l'émergence d'un réseau maillé, force est de constater que les premières réalisations tendaient à affirmer la centralité du *Downtown*.

A ce processus de densification se joint également un processus de gentrification partielle, notamment dans le centre-ville à *Koreatown* ou encore le long du nord de la *Golden Line*. Des condominiums (immeubles en copropriété) pour jeunes actifs sont construits à proximité des nouvelles stations pour favoriser la venue d'une nouvelle classe sociale. Demeurent cependant des logements sociaux, preuve de la volonté d'assurer une certaine mixité sociale.

Reste que le métro n'entraîne pas nécessairement une densification de l'habitat, ni une gentrification. Le long de la *Blue Line*, qui dessert des quartiers très pauvres, notamment ceux de *South Central*, on n'observe guère de changement, ni dans l'usage du foncier, ni dans les catégories socioprofessionnelles résidentes, même si la BRU dénonce une tendance à la gentrification. Cela s'explique par le fait que la politique foncière d'un côté et la politique de transport de l'autre ne sont pas articulées. Il n'existe pas de schéma d'aménagement angelin autour des stations. La METRO n'a aucun pouvoir sur l'usage des sols autour des stations et ne semble pas souhaiter en disposer, préférant accompagner les municipalités le désirant pour permettre une densification localisée. Les politiques de transport semblent donc indépendantes des potentialités locales préexistantes, puisqu'il n'y a pas de volonté avérée de gentrifier un espace via une ligne de métro.

Il n'en demeure pas moins que la ville se densifie et semble moins s'étaler. Il ne faudrait pas en conclure trop hâtivement à un changement durable du mode de vie angelin, marqué par la prédominance de l'habitat individuel et l'usage de l'automobile. Les condominiums sont majoritairement destinés à une catégorie de population issue de la classe moyenne supérieure, ce qui laisse entendre que les autres sont soit non souhaitées, soit non intéressées. Par ailleurs, Los Angeles est le témoin d'une mutation générationnelle intéressante. Les jeunes générations semblent en effet adopter plus aisément tant l'usage des transports en commun que celui de la voiture, tandis que la densification paraît également avoir leur faveur, notamment en centre-ville. On peut cependant s'interroger sur le caractère durable de ces mutations.

Conclusion

Si de nouvelles pratiques de mobilité se développent, modifiant la morphologie urbaine, il faut se garder d'en conclure trop hâtivement que le visage de Los Angeles sera radicalement modifié dans la décennie à venir. L'extension des lignes de métro existantes et le développement de nouvelles lignes à Los Angeles se veulent une réponse aux défis des métropoles modernes via le développement de modes de déplacement alternatifs à la voiture. La METRO et l'Etat fédéral semblent ainsi privilégier un mode perçu comme rapide et peu polluant. Ce faisant, ils négligent les observations de la BRU qui critique un mode peu adapté à la morphologie de la ville et aux mobilités des usagers.

Le discours qui sous-tend ces politiques s'inscrit dans une perspective de ville verte et durable. C'est notamment sous cet angle que s'inscrit une partie des travaux menés à UCLA qui se focalisent notamment sur les mutations possibles du secteur automobile pour polluer moins ainsi que sur les adaptations nécessaires de la ville pour accompagner ces mutations.

Cependant, les nombreuses comparaisons faites avec la ville de New York et son métro mettent en évidence la dimension de marketing urbain que prennent inmanquablement ces réalisations. Le métro correspond à un modèle urbain dense qui semble aujourd'hui faire figure d'alpha et d'omega de la politique urbaine, même dans une ville comme Los Angeles qui en est a priori très éloignée. Au travers de la construction de ces nouvelles lignes semble se jouer l'image d'une ville moderne, adaptée aux enjeux de la durabilité du XXI^e siècle. Le métro apparaît alors comme un indispensable vecteur de modernité, un élément nécessaire de toute métropole de dimension internationale : la comparaison avec New York, rivale de Los Angeles dans le territoire états-unien, démontre la valeur symbolique du métro qui dépasse sa dimension de moyen de transport pour devenir un instrument d'affirmation métropolitaine à plusieurs échelles. La multiplication des villes nord-américaines se dotant d'un réseau de métro ou de tram train incite à mettre en évidence cette dimension marketing d'un mode qui est tout à la fois objet de transport et signe d'appartenance à un club métropolitain.