

Calendrier de travail

Les transports à Los Angeles

Le travail de terrain mené par Jean Leveugle, Nicolas Toraille et Lucile Waquet, étudiants de l'École Normale Supérieure, encadrés par Guillaume Poirer et Cynthia Ghorra-Gobain, a duré quinze jours, du 1^{er} au 15 avril 2013. A travers ce terrain, il a été possible à la fois de pratiquer les transports de Los Angeles, de rencontrer les acteurs publics et privés de ces transports et enfin de confronter les différents points de vue, notamment universitaires, portés sur ce sujet. C'est donc une enquête qui mêle à la fois un travail d'observation, d'entretiens et d'analyse de discours. Etant à Los Angeles, le moyen de transport le plus employé et ce, chaque jour, fut la voiture.

Ce calendrier vise à mettre en lumière le travail de terrain ayant permis la construction et l'enrichissement du rapport final. L'objectif est tant de rendre visible ce travail que d'expliquer la démarche méthodologique choisie. Il se présente ainsi sous la forme d'un carnet de bord, illustré de photographies. Ces dernières sont situées sur une carte simple, où sont indiquées : en noir, la délimitation administrative de la ville de Los Angeles, en gris, le centre-ville ou *Downtown*, en bleu, l'océan, et en rouge, le point de vue.

Lundi 1^{er} avril

Arrivée à Los Angeles.

Mardi 2 avril

Organisation d'une réunion des membres du groupe transport. Définition d'un agenda pour les quinze jours de travail, organisation des entretiens et des objectifs de recherche. Analyse de la situation des transports à Los Angeles.

Mercredi 3 avril

Rencontre avec Carter Rubin¹, en thèse à UCLA au département d'*Urban Planning* et employé par la municipalité de Los Angeles. Il est spécialiste de la question des transports. Visite avec ce dernier d'une grande partie du centre ville de Los Angeles, le *Downtown*.

¹ Carter Rubin est urbaniste. Ses domaines d'expertise sont la planification, l'utilisation des sols et les parkings. Il a obtenu sa maîtrise en planification urbaine à l'école régionale de UCLA, en affaires publiques. Il est actuellement doctorant, sous la direction de Martin Wachs, de David Fischer et de Marianna Fellowship.



Autoroute urbaine 101, délimitant le Downtown au Nord-est, Los Angeles -
Photo Jean Leveugle



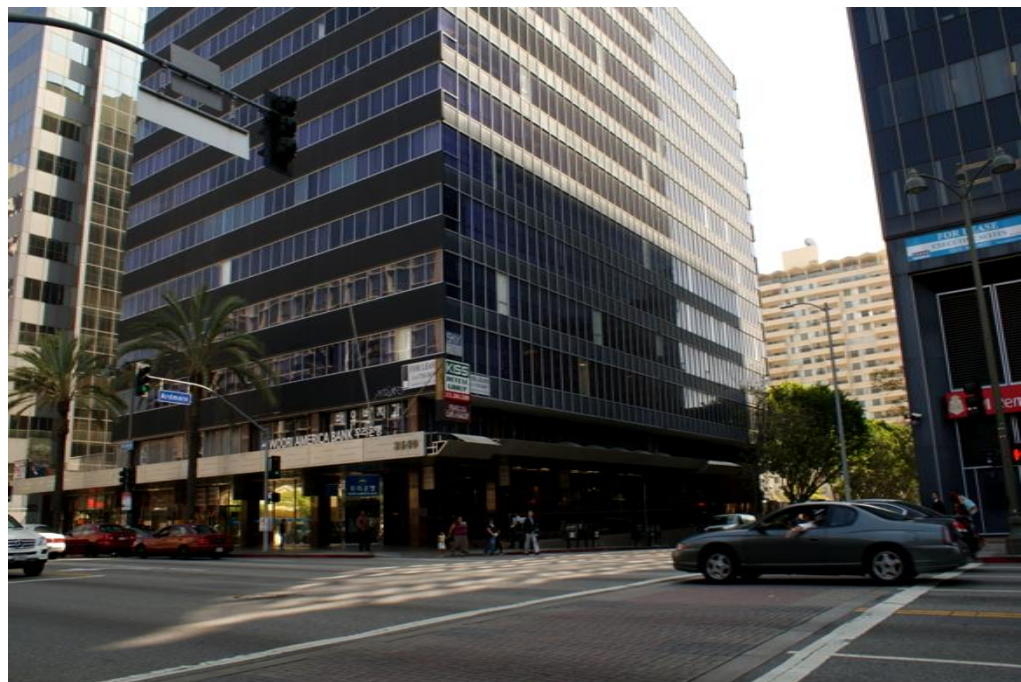
Autobus de desserte locale à Los Angeles, Downtown - *Photo Jean Leveugle*

La visite débute par la nouvelle gare de Los Angeles, véritable nœud de communication de la ville. Elle regroupe tant des flux régionaux via le réseau Metrolink que des flux nationaux via Amtrak. Les flux locaux sont également concernés via les lignes de métros et bus. La gare, dont le design a été en partie renouvelé constitue ainsi une zone attractive, où de nouvelles populations convergent. Les sans-abris, qui étaient nombreux auparavant ont quasiment disparu. Cette opération semble ainsi procéder d'une régénération de la gare accompagnée de processus de gentrification du centre-ville.



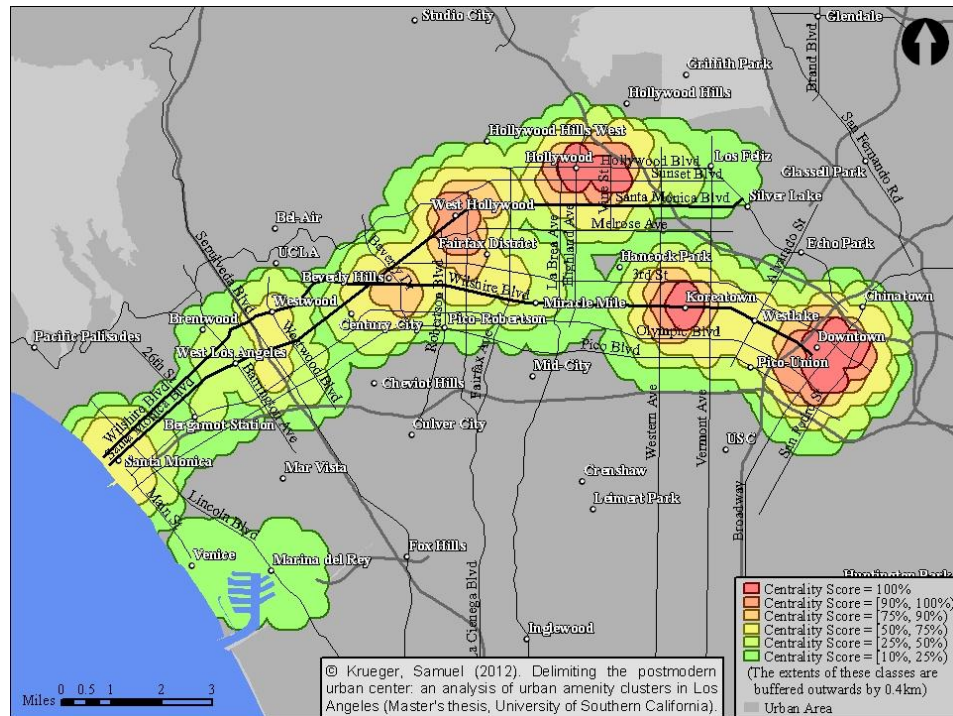
Gare de Los Angeles, Downtown, couloir principal - Photo Jean Leveugle

Cette visite est l'occasion d'un entretien durant le déjeuner avec Carter Rubin sur la question des bus, des tarifications et de la facilité de déplacement. Carter Rubin insiste particulièrement sur l'opposition entre les « villes-voiture » comme Los Angeles et les villes européennes où les déplacements à pied sont possibles. L'après-midi est ensuite consacrée à la visite de l'Est du *Downtown* et de *Koreatown* qui sont toutes deux des zones nouvellement densifiées. De fait, il s'agit de quartiers situés le long de Wilshire Boulevard, artère importante de Los Angeles, servant de pôle structurant d'un nouvel urbanisme, plus en hauteur, plus dense.



Immeuble de la *Woori American Bank*, banque Sud-coréenne implantée dans le *Koreatown*, au croisement du *Wilshird Bvd.* et de l'*Ardmore Av.* - Photo Jean Leveugle

Le *Downtown* de Los Angeles a fait l'objet de nombreuses initiatives visant à en affirmer la centralité et en faire un pôle structurant au sein d'une agglomération que l'on qualifie volontiers de multipolaire, sans centralité majeure identifiable. De fait, le *Downtown* aujourd'hui dispose de nombreux aménagements publics (parcs, notamment à proximité de la mairie) mais aussi de bâtiments (musées, salles de concert, etc.) qui tendent à en accentuer l'importance à l'échelle de l'agglomération. Cette politique semble progressivement porter ses fruits puisque les travaux de thèse de Samuel Krueger démontrent un net renforcement du *Downtown* et l'émergence d'une centralité linéaire majeure le long des Wilshire Boulevard et Santa Monica Boulevard².



Carte des centralités du Nord de Los Angeles, selon Samuel Krueger. - Krueger, 2012, p.137, Figure 61

Il est à noter que l'organisation des métros, concentrée autour de cette centralité tend à vouloir la confirmer et l'accompagner. Le *Downtown* dans ses évolutions traduirait ainsi non seulement la volonté de densifier la ville qui semble devenir prépondérante dans les discours des responsables politiques mais aussi la manière dont les transports en commun paraissent s'inscrire comme appui du mouvement.

² KRUEGER S., « Delimiting the Postmodern Urban Center: An Analysis of Urban Amenity Clusters in Los Angeles », Thesis, Faculty of the USC graduate school, University of Southern California, 2012.



Le **Downtown**, nouvelle centralité densifiée - Photo Jean Leveugle

L'utilisation à plusieurs reprises de la *Red Line*, ligne de métro principale de Los Angeles a soulevé plusieurs interrogations. Nous avons pu constater qu'à certains horaires, le métro était relativement vide. De nombreuses places assises étaient disponibles tandis que les couloirs et quais semblaient désertés. Même en période de *rush hour* ou ce qui pourrait y être assimilé, le métro semblait peu fréquenté. Au niveau social et ethnique, une certaine diversité semblait cependant se dessiner dans la population fréquentant ce moyen de transport. Le groupe a ensuite rejoint Sarah Mekdjian, maître de conférences à l'Université Pierre Mendès-France Grenoble II pour une visite du *Little Armenia*. Ce quartier est situé aux abords de la station *Hollywood/Western (Red Line)*. Il a été possible d'observer une opération d'aménagement autour de la sortie du métro comptant, entre autres, des logements locatifs sociaux.



Logements locatifs sociaux aux abords de la station *Hollywood/Western* - Photo Jean Leveugle

Au cours de cette journée, une première perspective des aménagements actuels et des tendances nouvelles de la planification urbaine de Los Angeles a pu être dressée. Si l'on voit bien que le métro semble parfois d'un dimensionnement trop grand par rapport à la population l'empruntant, les opérations de densifications associées à la volonté d'une nouvelle manière de se déplacer en ville tendent à augurer de ruptures avec les périodes passées. Par ailleurs, après lecture des travaux de Tim Cresswell qui constatent un *spacial mismatch* à Los Angeles, nous avons été étonnés de voir que le métro était essentiellement emprunté par des populations mixtes mais en majeure partie, pauvres et n'ayant peu ou pas accès à la voiture. A partir de ces observations, nous avons décidé de porter notre attention sur le concept de *modal mismatch* qui nous semble correspondre d'avantage à la réalité. De fait, il nous a semblé que la discrimination entre riches et pauvres portait moins sur l'accès ou non aux transports en commun mais bien plus à la voiture.

Jeudi 4 avril



Entrée du département Urban Planning, dans les bâtiments de la Luskin School of Public Affairs de l'Université de Californie, Los Angeles (UCLA) - Photo Jean Leveugle

Journée de rencontre organisée avec le département d'*Urban Planning* de l'université de UCLA (University of California, Los Angeles). Rencontre avec Martin Wachs³ directeur du département et l'ensemble de l'équipe des professeurs dont Michael Smart, Brett Williams et Stéphanie Pincelt. Martin Wachs propose une réflexion générale et introductive sur la question du transport à Los Angeles, comme objet fondamental du développement de la ville. Au cours de sa présentation, Martin Wachs insiste davantage sur l'importance des autoroutes dans la construction de Los Angeles. La ville, au départ simple village de quelques milliers d'habitants a connu initialement un développement axé sur le tramway qui permettait notamment des extensions urbaines à partir du centre via la vente de propriétés agricoles. Chaque propriétaire vendant son lot

³ Martin Wachs a été professeur de génie civil et environnemental à l'université de UCLA, ainsi que directeur de l'Institut d'études des transports. Trois fois directeur du département d'urbanisme, il est actuellement retraité et chercheur associé à la *Transportation, Space and Technology program*, au *RAND Corporation*. Ses travaux ont concerné pour la plupart les transports, l'aménagement du territoire, la qualité de l'air, les systèmes de transport et la mesure de performances de ces derniers. Il a aussi travaillé sur les questions d'équité et des inégalités territoriales, notamment en termes d'accès aux transports en commun.

organisait une ligne de tramway pour desservir ce dernier et en assurer ainsi la commercialisation. Toutefois, le financement de l'extension du tramway présupposait une certaine densification de l'habitat que les habitants refusèrent par vote. De ce fait, le tramway fut progressivement abandonné au profit de la voiture. C'est de ce vote que l'on date la réticence des Angelins pour la densité et leur choix d'un étalement important de la ville. En effet, le choix de privilégier un développement étalé se fondait sur le refus de densifier le bâti pour rentabiliser les investissements du tramway. On aboutissait donc à un refus de la densité corrélé à une absence de transports en commun car peu rentables. Les autoroutes furent construites via des subventions de l'Etat fédéral si bien que Los Angeles s'étala le long de ses nouveaux axes.

Ensuite, Michael Smart nous présente ses travaux sur la question des piétons et des cyclistes dans la ville de l'automobile. Il explique les politiques mises en place, les volontés de piétonniser certaines rues, la construction des pistes cyclables. Le vélo se développe en effet de plus en plus à Los Angeles même si sa part dans les flux totaux est minime. Sa croissance est à trois chiffres depuis plusieurs années tendant à montrer l'existence d'un réel attrait pour ce mode de transport. La municipalité et le Comté tendent à encourager ce mouvement par la planification de couloirs réservés au vélo le long des axes importants. Progressivement des axes de couleur verte émergent au sein des grands boulevards et sont fréquentés par des personnes relativement différentes. Il convient en effet de voir que le vélo n'est pas uniquement un mode de déplacement des catégories aisées de la population, bien au contraire. Un certain nombre de migrants tend aussi à en faire usage puisqu'il peut permettre un déplacement rapide vers de nombreux lieux en l'absence de voitures. Il est difficile de quantifier ses utilisateurs puisqu'ils sont moins visibles et moins organisés mais la municipalité a reconnu que la principale association de cyclistes de la ville représentait aussi les populations fragilisées qui s'exprimaient plus rarement et disposaient de capacité d'organisation moindre. Il s'agit là d'un point important en ce que cette reconnaissance marque bien l'existence d'un phénomène dépassant les clivages sociaux. Le vélo à Los Angeles ne se résume donc pas à une lubie de populations aisées. Son développement se structure autour d'une autre manière d'utiliser la ville et une réelle volonté de proposer des alternatives au tout voiture parfois de manière humoristique. Une photo présentée par M. Smart montrait ainsi des voitures coincées dans un embouteillage manifestement important tandis que sur un pont traversant l'autoroute, des cyclistes avaient déployé une banderole affirmant qu'en ayant pris leur vélo, les automobilistes seraient sans doute déjà chez eux à l'heure actuelle. Si cette assertion est sans doute discutable, sa présence tend à montrer que les cyclistes cherchent à provoquer une prise de conscience au sein des automobilistes pour renforcer l'usage de modes alternatifs de transport.

Piste cyclable, Downtown -
Photo Jean Leveugle



Brett Williams évoque la question des voitures électriques à Los Angeles. Sa présentation met d'une part l'accent tant sur la diversité des modèles proposés qui se sont considérablement accrus depuis la Prius, premier véhicule hybride que sur l'importance du marché californien et significativement angelino dans ce domaine. Toutefois, les chiffres globaux tendent à relativiser la prépondérance de ce secteur. En effet, par rapport à l'ensemble des voitures achetées, les véhicules hybrides ou électriques représentent encore une part faible quoi qu'en augmentation. De fait, la présentation de B. Williams tend à montrer en quoi un certain nombre de difficultés techniques explique pour partie la relative faiblesse du marché. Il faudrait en effet prévoir notamment des branchements sur les lieux de travail pour assurer une bonne autonomie à la batterie mais aussi faire en sorte que les nouvelles résidences construites disposent de branchements également pour assurer l'alimentation des véhicules de manière aisée. Dans les copropriétés, des branchements partagés pourraient être prévus, etc. En d'autres termes, l'organisation des nouvelles constructions doit évoluer de manière sensible pour tenir compte de ces évolutions. Tout au long de cet exposé, la question des populations pauvres n'a pas été abordée : les voitures électriques ainsi que leur approvisionnement coûtent chers, aussi, les pauvres sont exclus de ces programmes. Il nous a semblé une fois de plus que la question du *modal mismatch* gardait tout son sens.

Stephanie Pincetl propose, quant à elle, un travail sur la durabilité de la ville de Los Angeles, tentant de montrer les possibilités de développement durable de la ville, tant sur la question des transports, de la gestion des eaux ou des énergies renouvelables. Le département d'*Urban Planning* insiste ainsi sur l'importance de la mobilité privée dans les déplacements à Los Angeles et sur son poids dans les réflexions sur les politiques de transport urbaines.

Suite à ces présentations, il a été possible d'obtenir un entretien spécifique avec Martin Wachs sur la question du *spatial mismatch* et des rapports entre la BRU et la METRO. Martin Wachs relativise l'idée de *spatial mismatch* à Los Angeles, se plaçant partiellement en opposition au texte de Tim Cresswell. De fait, il montre que les

Angelinos pauvres ne sont pas nécessairement très éloignés de leur lieu de travail. Selon lui, s'il devait exister un « mismatch » à Los Angeles, ce serait celui du *racial mismatch*. Néanmoins, il relativise très nettement cette idée en précisant que si certaines traces de ségrégations socio-spatiales sont encore très manifestes, dans l'ensemble, la ville et la répartition des populations semblent avoir beaucoup évoluées. De manière intéressante, Martin Wachs, ancien fervent soutien de la BRU pour le compte de laquelle il a jadis travaillé en apportant un soutien scientifique aux arguments qu'elle développait, semble aujourd'hui prendre ses distances vis-à-vis de cette association, considérant son combat comme dépassé et irréel par rapport aux enjeux actuels de Los Angeles. Il n'est pas devenu pour autant un partisan de la METRO mais analyse les évolutions récentes de la planification de la METRO comme la reconnaissance tardive du bienfondé des observations des chercheurs de UCLA sur la structure des transports. En effet, Martin Wachs remarque qu'une partie des reproches qui avaient été faits à la METRO ont fait l'objet d'un traitement progressif. La réalisation de lignes de bus rapides notamment, la construction de lignes de bus en site propre, bien moins onéreux que le métro témoigne d'une attention de la METRO aux coûts et à la production d'un réseau en adéquation avec la population desservie.

La journée à UCLA témoigne ainsi des évolutions parfois sensibles d'une ville qui certes est encore très liée à la voiture mais tend aujourd'hui à s'en détacher progressivement. Ce visage nouveau interroge et incite à vouloir entrer plus avant dans la manière dont la Los Angeles future se structurera. Une chose semble certaine cependant pour nombre d'intervenants, la voiture a encore de beaux jours devant elle. Tous ces entretiens témoignent aussi des mutations dans la recherche menée par le département *Urban Planning* de UCLA : lorsqu'il s'agit des transports, les chercheurs s'attachent moins aux questions sociales qu'aux questions environnementales. Il faut certes nuancer ce constat par les travaux de Martin Wachs qui s'est intéressé à la mobilité des plus pauvres.

Vendredi 5 avril _____

Matin : nous proposons un premier rapport au terrain de manière concrète en étudiant la manière dont s'organisent les transports en commun. D'un point de vue organisationnel, il s'agit en premier lieu de bien identifier la spécificité de chaque moyen de transport en ayant une expérience concrète. De fait, un groupe se chargera des métros et bus en site propre tandis qu'un autre aura en charge l'étude des bus rapides (ligne rouge) et un autre les bus normaux (ligne orange). Il s'agit de mener un travail d'observation des différents modes de transport sur des itinéraires similaires : Bus, Bus rapide, Bus en site propre, Métro. Par ailleurs, le départ de l'hôtel se fait en métro pour calculer la différence de temps sur un trajet identique avec la voiture. Les divers articles scientifiques et journalistiques que nous avons pu lire insistent tous sur le relatif désavantage des transports en commun qui sont globalement plus lents que les voitures sur un trajet similaire. Nous tenons donc à le vérifier montre en main pour analyser les avantages et inconvénients que peut comporter un usage fréquent des transports en commun.



Station Union Station, Gold line – Photo Jean Leveugle

Premier constat sur le terrain, les lignes de métro léger sont certes séparées du reste de la circulation mais elles n'ont pas la priorité en toute occasion sur les voitures. En d'autres termes, les usagers des transports en commun doivent parfois patienter à un croisement tandis que le flot des voitures traverse la voie. Cette absence de priorité semble *in fine* peu incitative. Tout usager ayant le choix dans son moyen de transport privilégiera sans doute celui qui lui apporte le plus de confort et le minimum de temps, l'absence de priorisation dans les circulations du métro conduit à ralentir ce dernier ce qui contrevient à son rôle premier.



Métro léger, Blue Line, arrêt Vernon - Photo Jean Leveugle

La ligne golden met une quarantaine de minutes pour atteindre la gare Union soit une dizaine de minutes de plus qu'en voiture par circulation modérée. La ligne est relativement vide bien qu'elle traverse des zones populaires. Même le matin en *rush hour* la ligne est relativement peu fréquentée. Aussi, on peut en déduire que la voiture reste le moyen de transport privilégié et même par les populations desservies par la golden line.

Un groupe a choisi de gagner la gare de l'hôtel en utilisant les bus locaux. Dès le début du voyage il se trouve confronté à ce que nombre d'utilisateurs occasionnels des réseaux de bus nord-américains dénoncent, leur peu de praticité pour le public non averti. Les informations sont peu nombreuses, il est aisé de se perdre dans les entrelacs de lignes variées. Aucun arrêt de bus ne compte de descriptif détaillé de la ligne, ni d'indications sur les lignes le desservant, et, pour peu qu'il faille effectuer un changement de bus, il devient impossible de se repérer en regardant la destination du bus inscrite à l'avant. A l'évidence, l'avantage du métro vient aussi de sa relative commodité d'utilisation qui le rend plus appréciable pour les classes moyennes ne souhaitant pas se perdre dans le dédale des lignes angelines.

En choisissant de prendre le bus pour se rendre dans le *Downtown* le groupe bus local a dû emprunter des bus des compagnies municipales, les *Montebello buses*. Ce faisant, il a constaté qu'il existait une intégration partielle des frais de transport entre la MTA et les compagnies locales. En effet, le prix d'un billet est inférieur lorsque l'on possède un titre de transport issu de la MTA et que l'on monte dans le bus. Néanmoins, il n'existe pas de *fair integration*, ou la possibilité d'utiliser un même ticket pour plusieurs trajets (correspondances). L'absence de *fair integration* renforce notre impression d'un manque de vision globale du réseau de transport : chaque mode étant pris séparément voire mis en concurrence par rapport aux autres. Arrivés à la gare Union, les groupes se séparent à nouveau pour prendre chacun le mode désigné sur un même trajet.

Après-midi : étude de différents arrêts de la ligne bleue du métro (la plus ancienne), ayant pour spécificité de traverser les quartiers de South Central et de Watts, quartiers pauvres, non mixtes et réputés dangereux. Arrêt à plusieurs stations pour évaluer l'absence manifeste de densification et/ou de planification autour des arrêts de métro dans ces quartiers mais encore évaluer ou non la présence de processus de gentrification. Nous avons tenu à savoir si la présence d'une station de métro dans un quartier, et ainsi l'accessibilité au réseau de transports en commun, entraînait une gentrification. Le long de la *Blue line*, desservant notamment le quartier de Watts, nous n'avons pas observé de dynamique de gentrification à l'œuvre sans pour autant pouvoir dire si la pauvreté de ces quartiers était entretenue par le métro. De fait, les pouvoirs publics ont investi dans des travaux de rénovation et d'amélioration de cette ligne qui relie le *Downtown* au port de Los Angeles en passant par les quartiers les plus pauvres de la ville. Ces investissements se sont essentiellement concentrés sur l'infrastructure de transport, délaissant les alentours des gares et les populations à proximité.



Quartier de Watts, dont l'absence de densité et d'entretien des espaces publics sont manifestes - Photo Jean Leveuqle

Samedi 6 avril

Rencontre et entretien avec le maire de Santa Monica, Pamela O'Connor. La ville de Santa Monica se situe à l'Ouest de Los Angeles et prévoit d'accueillir d'ici 2015 l'arrivée de plusieurs stations de métro dans le cadre du projet d'extension de la *Purple line*. Le maire de Santa Monica fait partie du conseil d'administration de la METRO. Terrain d'étude autour de ces arrêts et constat d'une certaine densification, visite de l'Olympic station (en travaux). La maire de Santa Monica défend vivement les projets d'extension du métro par la METRO et critique l'action de la BRU qu'elle juge infondée. Selon elle, l'arrivée du métro permettra de relier le *Downtown* à la côte pacifique et ainsi d'offrir à la population l'accès à la plage sans avoir besoin de recourir à sa voiture. Le trajet entre le centre de Los Angeles et Santa Monica est actuellement estimé à 1h de voiture. La maire de Santa Monica s'est avérée être fermement en faveur de la mobilité des plus pauvres.



Travaux pour la future station de métro Olympic Station à Santa Monica – Photo Jean Leveugle



Opérations immobilières récentes et denses autour des futures stations de métro, Santa Monica – Photo Jean Leveugle

Descente en automobile jusqu'à la ville de Long Beach, terminus de la ligne bleue du métro. Quartier aisé, dense et relativement neuf, avec de nombreux bars et des magasins « *trendy* ».



Espace public neuf d'une opération immobilière récente à Long Beach – Photo Jean Leveugle

Repérages autour de la station de métro. Départ jusqu'au port de San Pedro, à quelques kilomètres, permettant de mesurer la distance entre l'arrêt de métro le plus proche (Long Beach) et la zone d'emploi importante du port industriel, distance bien trop importante pour être faite à pied. Aussi, on en déduit que le métro n'est pas suffisant si l'on souhaite se rendre au port et que la voiture, une fois de plus, reste le mode de transport le plus pratique pour la population.



Pont traversant le port industriel de Los Angeles, à San Fernando - Photo Jean Leveugle

Dimanche 7 avril _____

Journée libre permettant une multiplicité de déplacements dans les différents quartiers de Los Angeles, et l'emprunt de transports en commun divers.

Lundi 8 avril _____

Réunion du groupe pour établir le planning de la semaine, faire la prospective des acteurs à rencontrer et prendre rendez-vous. Echange entre les membres du groupe sur les impressions par rapport au terrain, discussions autour des acteurs fondamentaux et secondaires.

Mardi 9 avril _____

Élaboration des différentes grilles d'entretien. Choix d'une problématique, d'un plan et de plusieurs hypothèses après visites de terrain et premiers entretiens. Inscriptions à l'AAG.

Mercredi 10 Avril _____

Participation à l'Association of American Geographers (AAG), cycle de conférences et séminaires sur de multiples thèmes des géographies sociales et physiques.

Jeudi 11 avril _____

Entretien avec le département d'*Urban planning* de la société des transports de Los Angeles, anciennement appelée MTA, désormais nommée METRO. Questions sur la prospective du groupe, les choix d'investissement, les questions sociales, la politique générale et la collaboration avec les autres autorités, entités administratives et associations dans les processus de décision. Entretien d'une heure et demie avec Martha Welborne, Directrice du *Countywide Planning*, et deux autres membres de la direction, en plus de Pamela O'Connor, maire de Santa Monica. Cet entretien visait à connaître les stratégies de la METRO concernant les transports à Los Angeles et comment elle comptait appliquer la *Measure R*. Nous avons aussi souhaité confronter leur point de vue avec les travaux de Tim Cresswell et les revendications de la BRU. La METRO s'est montrée très ferme quant à la théorie du *spatial mismatch* mais encore plus face aux accusations de racisme portées par la BRU. Leur discours s'est essentiellement porté sur la nécessité d'améliorer l'accessibilité aux transports et en particulier d'étendre le réseau du métro.

Vendredi 12 avril _____

Entretien avec la BRU (*Bus Rider Union*), auprès de Daniel Kim. Suite à la présentation du représentant, entretien d'une heure et demie sur les politiques générales de transport à Los Angeles, les perspectives d'avenir, les conflits, les financements et les problèmes sociaux liés à la mobilité. Daniel Kim nous explique les revendications de la BRU dans le cadre de la planification de la ville, et déploie une vision relativement radicale d'un « tout-au-bus », qui repose principalement sur les résultats de Ryan Snyder, chercheur,

urbaniste, et ancien élève de Martin Wachs⁴. L'idée de cet entretien est de confronter les points de vue, entre METRO et BRU, la BRU étant en quelque sorte l'opposant historique de la METRO. Il ressort de cette rencontre l'impression que la BRU est aujourd'hui marginalisée dans les cercles décisionnels. Si elle fait l'objet de critiques acérées de la part de la METRO, il est très clair que la BRU a perdu la place qu'elle occupait lors du procès contre la MTA, tant sur le plan politique que universitaire. Aujourd'hui, elle apparaît plus comme un groupe militant précaire et sans moyens d'action. Néanmoins, ce groupe s'inscrit dans un radicalisme aux idées relativement abouties, et qui font « sens » à ceux qui veulent bien les entendre : minimiser les coûts d'investissements dans le métro, forme infrastructurelle inadaptée à une ville étendue et aux flux autant multiples que dispersés, afin de développer un réseau de bus tant en investissement qu'en fonctionnement, moins onéreux et de fait plus accessible aux différents individus (tant sur le plan physique que tarifaire).

Samedi 13 avril _____

Journée libre

Dimanche 14 avril _____

Départ.

⁴ Pour une lecture synthétique des arguments de la BRU, lire SNYDER, R., *The Bus Rider Union Transit Model: Why a Bus-Centered System will best serve U.S. Cities*, The Labor/Community Strategy Center, avril 2009