

PRÉCIS

L'INFRASTRUCTURE, LA GOUVERNANCE ET LE POINT D'ENTRÉE DE LOS ANGELES

Dans *Globalizing L.A.: Trade, Infrastructure and Regional Development* (2004), Steven Erie, professeur de sciences politiques à la University of California, analyse les raisons de la croissance économique étonnante de Los Angeles et des défis que cela pose. S. Erie avance l'argument à savoir que l'administration locale efficace de la construction et de la gestion de l'infrastructure commerciale a constitué un facteur catalytique dont on n'a pas tenu compte dans la transformation de Los Angeles en point d'accès de l'Amérique du Nord au Pacifique.

Pour ce qui est du PIB, la région métropolitaine de Los Angeles se classe neuvième au monde, juste derrière le Canada. Au tournant du millénaire, quatorze pour cent du commerce international de marchandises des É.-U. passait par Los Angeles comparativement à douze pour cent qui passait par New York. Plus de conteneurs passent par les ports de Los Angeles que toute autre ville au monde à l'exception de Hong Kong et Singapour. Le Sud de la Californie est également devenu un centre d'exportation de services, d'enseignement supérieur, d'immigration, de niveaux élevés d'investissement étranger direct et de l'industrie du cinéma. Les trois ports, deux compagnies ferroviaires, de nombreuses routes et six aéroports dominent les villes rivales de la côte ouest pour ce qui est de la capacité totale. En 2001, le corridor d'Alameda a été parachevé au coût de 2 milliards de dollars; cette voie rapide longue de 20 milles est utilisée par les trains et les camions qui transportent des marchandises entre le port et les grands chemins de fer transcontinentaux.

Les universitaires ont tendance à expliquer le succès de Los Angeles par des arguments économiques. L'«école de Los Angeles» considère la ville comme le point de rencontre de tout ce qui est capitaliste. Pour ce groupe de planificateurs, de géographes, de sociologues et d'historiens qui travaillent principalement à la UCLA, dont les plus connus sont Allan Scott et Edward Soja (1996), Los Angeles est le symbole d'une ville remodelée par un processus de restructuration global à plusieurs facettes. Les «New Boosters» (nouveaux propulseurs) dont Joel Kotkin (2001) est probablement le mieux connu, mettent l'accent sur le dynamisme d'entrepreneurs locaux reliés à l'échelle mondiale, notamment les entrepreneurs immigrants.

L'explication de S. Erie pour la réussite de Los Angeles est plus qu'économique. Pour lui, la clé de la croissance de cette ville a été sa capacité de construire et d'administrer efficacement une infrastructure commerciale supérieure à grande échelle. L'auteur prétend que ce que les administrations locales font pour fournir et gérer une infrastructure commerciale (p. ex. ports, chemins de fer et aéroports) est essentiel pour leur compétitivité internationale. Pourtant, les administrations locales doivent aussi équilibrer les impératifs économiques et les préoccupations communautaires et environnementales. Une grande partie de l'ouvrage porte sur les batailles des années 1990 entre les groupes

communautaires puissants guidés par le principe du PDMC ('pas dans ma cour'), les organismes de réglementation soucieux de l'environnement, et les promoteurs immobiliers et les entreprises. Pour M. Erie, la résolution de ces tensions nécessite une gouvernance urbaine plus efficace et plus innovatrice.

S. Erie explique la croissance de Los Angeles en analysant l'interaction historique entre l'administration locale, les entreprises et la construction de l'infrastructure. Dans les années 1870, fait paradoxal, le port médiocre de Los Angeles a été choisi comme plaque tournante ferroviaire parce que Southern Pacific Railroad voyait le magnifique port de San Diego, situé à proximité, comme une menace concurrentielle à ses installations portuaires de San Francisco. Entre 1880 et 1906, les milieux d'affaires, plus particulièrement Southern Pacific Railroad, ont dominé l'appareil administratif local et ont favorisé une croissance de laissez-faire. Toutefois, en 1907, la ville a officiellement fondé le port et créé, entre autres organismes, le Los Angeles Board of Harbor Commissioners. Ces organismes ont géré un large éventail d'installations portuaires et aéroportuaires et étaient dirigés par une «race visionnaire d'entrepreneurs publics». Leurs politiques expansives ont été avalisées et légitimées au moyen d'une série d'élections locales à faible participation, qui ont souvent nécessité la cooptation d'employés municipaux. L'administration locale est demeurée la proche alliée des entreprises tout au long au XX^e siècle. Ce qu'on a dénommé un « état développemental » ou un «étatisme de pointe» a émergé; une alliance efficace entre une bureaucratie d'État autonome, les électeurs et les entreprises, disposée à faire des investissements importants dans l'infrastructure commerciale (p. ex. les installations portuaires et aéroportuaires) en vue d'un gain économique à long terme.

Plus récemment, le maire et le conseil municipal ont acquis un contrôle de plus en plus grand sur la gestion des installations d'infrastructure comme le port et l'aéroport. Il y a maintenant une administration municipale centrale qui contrôle un certain nombre d'organismes quasi-indépendants qui relèvent du maire, y compris le Port of Los Angeles, World Airports Authority (LAX, Ontario, Palmdale), Alameda Corridor Transportation Authority et le Department of Water & Power (ministère des ressources hydrauliques et électriques). Les dispositions actuelles en matière de gouvernance favorisent des investissements à long terme, le commerce et la croissance de l'emploi en prévenant une interférence politique locale indue.

L'administration locale dynamique de Los Angeles alliée aux entreprises et à l'électorat a été en mesure de tirer parti d'un certain nombre de possibilités dont la proximité du canal de Panama, l'investissement dans la marine, le commerce avec un marché est-asiatique en croissance et avec les partenaires de l'ALÉNA, et, dans le cas de Long Beach, de la découverte de pétrole. L'administration locale a également fait pression de manière efficace sur l'administration fédérale et les administrations des états. Washington est devenu un financier particulièrement important du développement de l'infrastructure, notamment pendant la Seconde Guerre mondiale. Los Angeles a également été en mesure de relever des défis. La ville a même réussi à se sortir de la Crise de 1929 avec des installations portuaires plus solides. Depuis 1990, les défis ont comporté des coupures dans les dépenses militaires, ce qui a affecté l'industrie importante de la défense dans la

région, les contrôles fédéraux sévères sur la qualité de l'air et les émissions de gaz, la menace de sécession de divers secteurs de la ville, la concurrence de la part des ports de la côte est pour les expéditions vers l'Asie, et le lock-out de dix jours des travailleurs du port en 2002.

Qu'est-ce que réserve l'avenir à Los Angeles ? Ses principaux défis vont du stress environnemental et des règlements visant l'environnement aux chutes de la demande intérieure et de la demande asiatique depuis le 11 septembre, en passant par les exigences au chapitre de la sécurité et des ralentissements aux frontières et des disparités marquées des revenus. Toutefois, pour M. Erie, le talon d'Achille de l'économie de Los Angeles est son aéroport. La nouvelle économie s'appuie sur plus que les télécommunications, mais aussi sur les aéroports point d'accès de grande capacité. L'importance commerciale de Los Angeles ne s'étend pas présentement au commerce par avion. En 2001, seulement douze pour cent du commerce américain s'effectuant par avion passait par Los Angeles comparativement à vingt-quatre pour cent qui passait par New York. L'auteur affirme que les concurrents régionaux comme Phoenix ou Las Vegas combleront l'insuffisance de trafic aérien et Los Angeles commencera à perdre sa place au sein de l'économie mondiale. Par conséquent, S. Erie avance l'argument selon lequel les propositions faites par le maire Hahn qui mettent l'accent sur la sécurité et la modernisation des aéroports doivent s'accompagner d'une expansion.

Steven Erie est catégorique: comme elle l'a fait depuis la fin du XIX^e siècle, Los Angeles devra continuer de bâtir son infrastructure pour soutenir la concurrence dans l'économie mondiale. Cela entraîne un certain nombre d'implications pour le contexte canadien :

- Los Angeles peut être, pour certains points, un exemple pour les villes du Pacifique et de l'Atlantique qui visent à se transformer en ports de transbordement.
- L'infrastructure apporte une contribution essentielle au développement économique d'un port.
- Aujourd'hui, une capacité aérienne importante est particulièrement importante pour la compétitivité mondiale.
- Une gouvernance judicieuse facilite le développement économique en accroissant la compétitivité mondiale de l'infrastructure. Une gouvernance judicieuse nécessite des organismes gouvernementaux assez autonomes mais coordonnés qui travaillent en partenariat avec les entreprises et la collectivité. Une gouvernance judicieuse, le développement de l'infrastructure et la croissance économique sont donc étroitement liés.
- Los Angeles fait face à divers défis importants sur les plans social, économique, environnemental et politique dans l'avenir.

Références

Erie, S. (2004) *Globalizing L.A.: Trade, Infrastructure and Regional Development*, Stanford: Stanford University Press.

Kotkin, J. (2000) *The New Geographer: How the Digital Revolution is Reshaping the American Landscape*, New York: Random House.

Scott, A.J. et Soja, E.D. (éd.) (1996) *The City*, Los Angeles: University of California Press.