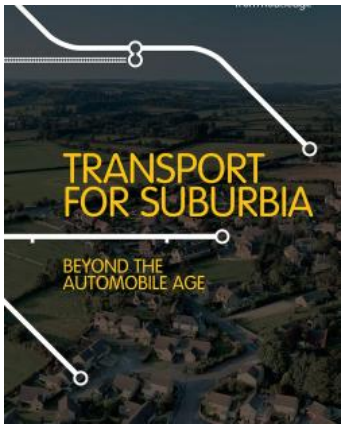


Transport for Suburbia: Beyond the Automobile Age, de Paul Mees

27 Mars 2025
Par (Sociologue)

La banlieue peut-elle échapper à la dépendance à la voiture ? Les zones à faible densité peuvent-elles bénéficier de transports publics de qualité ? La voiture électrique est-elle la principale solution permettant de réduire les émissions de carbone liées aux transports dans une ville diffuse ? Dans son livre *Transport for Suburbia*, l'Australien Paul Mees soutenait déjà en 2009 qu'il est possible de favoriser l'abandon de la voiture grâce à des systèmes de transports publics de qualité. En soutenant qu'il faut aller au-delà de la densité des aglomérations et de l'électrification des véhicules pour se donner les moyens de réseaux de transports en commun adaptés à tous les territoires, efficaces et élaborés avec les citoyens, l'ouvrage ici analysé apparaît d'une actualité étonnante.

Transport for Suburbia: Beyond the Automobile Age , de Paul Mees, Routledge, 2009.

Depuis plus de trois décennies, les chercheurs spécialistes de la planification des transports avancent que la morphologie urbaine – la façon dont les zones urbaines sont conçues, disposées et construites – détermine les schémas de déplacement , et que les densités de population et d'emploi dans les banlieues ne sont pas compatibles avec des transports publics viables. La ville compacte, tel est l'argument, est la condition préalable à des transports publics soutenables.

Dans *Transport for Suburbia* , Paul Mees, spécialiste australien des transports publics aujourd'hui décédé, conteste cette idée reçue et pose des questions qui n'ont rien perdu de leur pertinence depuis la publication du livre, il y a quinze ans : si la ville compacte est la condition préalable au transport soutenable, que faut-il faire des banlieues existantes et des autres zones à faible densité de population ? Est-il réaliste d'envisager des transformations

de la morphologie urbaine dans un laps de temps compatible avec les objectifs de réduction de l'accord de Paris ? Les densités de population et d'emplois sont-elles réellement les principaux facteurs qui déterminent les modalités de déplacement en ville ?

Paul Mees, fervent défenseur des transports publics, avance que le rôle de premier plan accordé à la densité dans les débats d'urbanisme reflète un manque d'imagination des universitaires, qui ont identifié les coûts sociaux et environnementaux de la dépendance à la voiture sans parvenir à proposer d'autre solution. Il renvoie aussi au manque de courage des fonctionnaires et du personnel politique, incapables de répondre aux aspirations de citoyens désireux de bénéficier de transports publics attractifs et de qualité, pour remplacer la voiture.

Mees souligne que le « problème » des transports publics est plus facile à résoudre qu'on ne le pense, mais qu'il faut pour s'en convaincre accorder moins d'attention à ce que la plupart des universitaires ont écrit sur le sujet, et davantage à ce qu'ont développé des urbanistes praticiens dans des villes aussi différentes que Zurich, Curitiba, Vancouver et Ottawa. Ces villes ont découvert ou préfigurent des aspects essentiels de ce que Mees appelle « l'effet réseau ». Cet effet « se produit lorsque les transports publics imitent la flexibilité de la voiture en reliant différents itinéraires et modes de transport pour former un seul réseau multimodal, [...] rendant presque indolores les correspondances entre différents itinéraires [1] . » Ces réseaux fondés sur les correspondances permettent des trajets multidirectionnels et multidestinations, reproduisant la flexibilité de la voiture, qui permet d'aller « n'importe où, n'importe quand ». Mees avance que la densité d'emplois et de population a bien un effet, mais qu'au lieu d'attendre des niveaux impossibles à atteindre, les villes devraient consacrer des fonds et des compétences organisationnelles à la mise en place d'un système de transport qui fonctionne réellement. En étudiant les villes qui ont développé des aspects essentiels de l'effet réseau, Mees cherche à proposer une réponse optimiste au problème du transport public. L'objectif du livre est d'offrir aux planificateurs et aux citoyens des pistes pour l'organisation d'un réseau.

Un intellectuel public en lutte contre la dépendance à la voiture

Paul Mees (1961 - 2013) était un urbaniste et planificateur des transports australien qui a enseigné à l'École de planification environnementale de l'université de Melbourne et à l'Institut royal de technologie de Melbourne. Son premier livre, *A Very Public Solution : Transport in the Dispersed City* (2000), est une étude comparative des politiques de transport à Melbourne et à Toronto sur cinquante ans, qui préfigure les principaux arguments développés dans Transport for Suburbia. Avant de devenir universitaire, Paul

Mees a entamé une carrière de juriste et était déjà un fervent défenseur des transports publics. Il a reçu à titre posthume la médaille de l'Ordre d'Australie en 2014 pour « services rendus aux transports publics et à l'urbanisme en tant qu'universitaire et défenseur de la création de villes durables ».

Paul Mees a consacré sa vie à lutter contre l'idée que la voiture devait être le mode de transport dominant dans nos villes. Contrairement à d'autres défenseurs des transports durables, pourtant, Mees ne considère pas que la ville compacte est le cœur de la solution. Selon lui, la densité est importante, mais son rôle dans la réussite des systèmes de transports publics a été surévalué. Ainsi, la faible densité serait moins un obstacle à l'offre de transports publics qu'un argument permettant de justifier l'inaction. Mees se demande pourquoi les écologistes considèrent qu'il s'agit d'un problème de densité et non de manque de financement et de déréglementation des transports publics. Il suggère que cette célébration de la ville compacte cache une croisade morale contre les banlieues. Il ne s'agit pas d'une remarque accessoire : ainsi, souligne Mees, parce que la faible densité est utilisée par les lobbyistes pour défendre la poursuite des politiques centrées sur les routes, les écologistes fournissent un soutien involontaire à des politiques de transport non durables. L'idée selon laquelle il faudrait atteindre des niveaux de densité plusieurs fois supérieurs à ceux d'aujourd'hui avant toute transition de la conduite individuelle vers les transports publics est un argument en faveur de la perpétuation de la dépendance à la voiture.

Un militantisme attaché à la réalité des faits

Intellectuel public très impliqué dans les politiques de transport, Mees a sans cesse cherché à asseoir son militantisme sur les faits. Un imaginaire urbain qui s'affranchit du réel, observe-t-il, n'est ni possible ni désirable. Il consacre donc une grande partie de ses efforts à l'étude de deux postulats clés, sous-jacents à l'idée de la ville compacte : le premier est celui qui veut que la densité déterminerait le choix du mode de transport ; le second, celui de transports publics viables qui ne pourraient pas être exploités efficacement sous un seuil de densité variant, selon les estimations, entre 30 et 100 personnes par hectare. Mees conteste ces suppositions en s'appuyant sur deux types de sources d'une simplicité remarquable : les recensements des États, accessibles à tous et produits de façon régulière, et une analyse comparative d'exemples concrets de réussites dans le domaine des transports publics.

Mees recherche donc dans ces sources l'origine du seuil de densité minimum généralement admis [2]. Il trouve alors de nombreuses couches de citations successives qui finalement renvoient à une unique source commune : l'étude sur la région de Chicago (Chicago Area Study) de 1965. Cette analyse, explique Mees, « a attribué à tort la médiocrité des transports publics en banlieue à la faiblesse de la densité, alors que les véritables causes

étaient les politiques choisies et les échecs de planification [3]. » Ces chiffres sont devenus paroles d'évangile, régulièrement cités dans les débats sur la mobilité [4].

Mees se penche aussi sur les études plus récentes de Peter Newman et Jeff Kenworthy, dont les travaux sur le rôle de la densité urbaine dans la consommation énergétique ont fourni le principal fondement intellectuel et scientifique de la critique environnementale de la domination automobile [5]. Mees affirme que les données de Newman et Kenworthy contiennent des erreurs d'estimation de la densité urbaine. « Lorsque [ces erreurs] sont corrigées, les résultats révèlent seulement une corrélation très faible entre densité et utilisation des transports publics, et aucune corrélation avec la marche et le vélo [6]. » Mees considère que le calcul standard de la densité, fondé sur les limites administratives, est un mauvais indicateur de la densité réelle. Il propose plutôt une mesure de la densité basée sur une étendue de territoire urbanisé, et distinguant les zones résidentielles et non-résidentielles. Il souligne aussi l'importance de l'utilisation de définitions concordantes, pour la comparaison des densités de différentes villes.

En outre, se basant sur l'analyse comparative des success stories des transports publics, il souligne que l'attrait relatif des modes de transport différents et concurrents semble avoir davantage d'influence sur le choix modal que les différences de densité. L'abandon de la conduite individuelle au profit des transports en commun semble déterminé principalement par la commodité d'un système de transports offrant des itinéraires multidirectionnels et multidestinations. Mees affirme que les villes qui ont adopté une approche de planification en réseau réussissent considérablement mieux que celles qui ont privilégié les itinéraires directs (avec des lignes nombreuses et des passages peu fréquents).

La réponse de Newman et Kenworthy

L'argument sur le rôle du « mirage de la densité » dans de nombreuses politiques de planification attira une prompte réponse de Newman et Kenworthy, qui affirmèrent que Mees avait utilisé leurs données de façon sélective et n'avait pas pris en compte l'ensemble de la question. Ils accusèrent Mees de créer le doute dans l'esprit des décideurs, en leur donnant une excuse pour laisser libre cours à l'étalement urbain. Newman et Kenworthy soutenaient que la viabilité des transports dépendait à la fois de la densité et du niveau de service [7] :

> *L'intérêt d'offrir de meilleurs services sans attendre une augmentation de la densité est incontestable. [...] Le réseau ferroviaire électrique de Perth, développé entre 1998 et aujourd'hui, montre clairement la capacité des modes ferroviaires à procurer des services plus rapides, que les gens viendront massivement utiliser, y compris depuis des zones à faible densité, à condition que les gares soient correctement desservies par des modes d'accès. La fréquentation du système ferroviaire de Perth a explosé, de*

par des « cases à accès » [illegible] de plus, de 7 millions de passagers par an en 1992 à près de 60 millions en 2010 [8]. Mais l'intérêt d'une augmentation parallèle des services et de la densité est bien plus convaincant. Les preuves sont disponibles et l'argument peut être compris par tous – plus le nombre de personnes qui peuvent accéder à un service de transport en commun est élevé, plus vous avez de chances qu'elles utilisent ce service. Un facteur d'échelle et de densité intervient, pour améliorer et multiplier les éventuels atouts opérationnels [9].

Newman et Kenworthy imaginent une ville polycentrique, dont les centres connaîtraient de véritables augmentation de la densité, et seraient reliés entre eux par des transports publics de qualité. Cela créerait « le cadre permettant aux banlieues de faible densité de disposer du minimum de transports publics nécessaire à leur viabilité et à leur résilience [...] Ensemble, les services et la densité forment un partenariat indissociable pour permettre de créer ce type de ville », expliquent Newman et Kenworthy. Dans leur réponse à Mees, ils soulignent ce qu'ils ont en commun et remarquent :

> *Ainsi, ce n'est pas sans tristesse et sans regrets que nous nous trouvons en conflit avec quelqu'un que nous considérons foncièrement comme un collègue, plutôt que comme un détracteur, mais nous n'en devons pas moins défendre notre propre travail. Nous pensons qu'il y a de bonnes raisons pour traiter ensemble le problème de la densité, celui du service de transports, et les questions de qualité, afin de pouvoir continuer à travailler sur la situation dans son ensemble... pour faire des villes plus vivables, plus soutenables, plus justes et plus résilientes [10].*

En raison de sa maladie, Mees n'a pas pu répondre à Newman et Kenworthy avant sa mort, en 2013.

Densité et transports dans les rapports du GIEC sur l'atténuation

Mees a cherché à montrer que l'argument de l' « 'impossibilité' des transports publics de qualité en banlieue » était, à son sens, fragile. Il considérait qu'il s'agissait là d'une étape nécessaire pour la transformation des politiques publiques, du travail quotidien des fonctionnaires dans les petites villes aux recommandations d'organisations influentes comme le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat (GIEC) de l'ONU. Trois ans après le très commenté quatrième rapport du GIEC, en 2007, Mees écrivait :

> *Le rapport de synthèse [du GIEC] concentre son attention sur des réformes réglementaires comme les marchés de crédits carbone et les incitations financières, et contient peu de mentions directes du transport. Cela reflète le ton prudent du rapport du Groupe de travail sur les transports, qui exclut expressément les évolutions de la répartition modale de ses estimations des réductions d'émissions. Cette omission est le résultat d'une absence d'accord sur le potentiel du report modal : « L'offre de*

transports publics [...] et la promotion des transports non-motorisés peuvent contribuer à l'atténuation des émissions de GES. Toutefois, les conditions locales déterminent dans quelle mesure il peut y avoir un report vers des modes de transport moins énergivores. » Le problème est notre vieille amie la densité. Le potentiel de report modal est « fortement influencé par la densité et la structure spatiale de l'environnement bâti », mais « les densités diminuent partout » [11] .

La prudence du GIEC concernant le potentiel de report modal s'accompagne d'une mise en avant des « véhicules à énergie propre ». Rien de surprenant à cela, affirme Mees, au vu de l'expertise et des engagements institutionnels des membres du Groupe de travail sur les transports :

Les gouvernements paresseux ne sont pas les seuls à défendre des réponses techniques. Comme nous l'avons vu, même le Groupe transports du GIEC met l'accent sur les solutions technologiques, et se montre réticent à s'engager sur le report modal. Cela reflète la composition du groupe de travail lui-même : les coordonnateurs étaient un ingénieur brésilien spécialisé dans les biocarburants et un chercheur japonais travaillant dans le laboratoire recherche et développement de Toyota sur les « véhicules à énergie propre » ; les 15 autres contributeurs avaient des profils similaires. Apparemment, personne n'a été nommé pour son expertise dans la planification multimodale du transport, en dépit des nombreuses preuves du potentiel de report modal qui étaient disponibles juste devant la porte des bureaux du GIEC, à Genève [12] .

Les rapports suivants du GIEC, publiés en 2015 et 2022, mettent eux aussi l'accent sur la ville compacte et les véhicules électriques, ce qui reflète le rôle de Peter Newman, dans les deux cas, comme auteur principal pour le transport [13] . Le sixième rapport d'évaluation (2022) avance que transformer la morphologie urbaine, en augmentant par exemple la densité des villes pour réduire la demande de déplacements, est une « façon majeure » d'influencer les émissions de gaz à effet de serre et pourrait réduire d'un quart les émissions de transport d'ici à 2050, principalement grâce à un impact sur les villes à croissance rapide. Cette recommandation repose sur l'idée qu'en raison de la durée de vie élevée des infrastructures urbaines (comme les centres commerciaux en périphérie et les zones résidentielles), des interventions mal choisies pourraient enfermer les habitants dans des pratiques énergivores, comme l'utilisation de la voiture. Ainsi, éviter un nouvel étalement urbain est une condition nécessaire à la décarbonation. Les habitats dispersés et de faible densité, loin des emplois, sont présentés comme des obstacles à la création de mobilités alternatives. Pour les zones à faible densité existantes, le rapport recommande de créer des centres locaux (de logements, commerces, emplois, activités de loisir), d'utiliser les terrains disponibles pour construire des systèmes de transports publics ferroviaires, et de s'appuyer sur les mobilités partagées pour proposer des déplacements à la demande et faire le lien avec les transports en commun. Le potentiel d'atténuation du transport public est

conditionne par la création de zones urbaines denses, et, en retour, le rapport considère que les augmentations de densité nécessitent des investissements dans les transports publics [14].

Le sixième rapport d'évaluation du GIEC sur l'atténuation contient relativement peu d'informations sur les transports publics. Il met l'accent sur les véhicules électriques : « Si les réductions de la demande de déplacement et le report modal peuvent contribuer à réduire les émissions du GES du secteur des transports, les voitures continueront probablement à jouer un rôle de premier plan. Ainsi, l'amélioration de la performance des voitures sera cruciale pour la décarbonation du secteur des transports. » Le rapport ajoute que les véhicules électriques alimentés par « une électricité bas carbone offrent le potentiel le plus important dans le domaine du transport terrestre, sur la base du cycle de vie [15] ».

Mees était lui aussi partisan de la limitation de l'étalement urbain, était favorable à la concentration d'activités en banlieue dans des centres secondaires et se montrait prudent quant au potentiel d'atténuation des véhicules électriques – il faut garder à l'esprit qu'à l'époque où il écrivait, l'électricité bas carbone était moins largement disponible qu'aujourd'hui. Néanmoins, il s'inquiétait des nombreux impacts négatifs de l'automobile en ville, et il n'aurait sans doute pas apprécié l'accent mis par le GIEC sur les véhicules électriques. La ville idéale de Mees était structurée par les transports publics.

L'effet réseau

Dans de nombreuses villes australiennes, américaines et britanniques, l'offre traditionnelle de transports se compose souvent d'un ensemble de lignes concurrentes, séparées et non coordonnées, qui proposent des itinéraires directs entre le point de départ et la destination, et desservent chacune une petite fraction de marché (par ex. d'une zone résidentielle à un centre d'affaires). Si chacune de ces offres peut être extrêmement pratique pour un segment particulier d'utilisateurs, elles n'ont que peu d'utilité pour la majorité des clients potentiels. Ce système de transports sur mesure se caractérise souvent par de faibles fréquences, un taux d'occupation réduit et un coût d'émission par passager élevé. Il est aussi plus difficile à adapter à des évolutions de la demande de transport. L'un des principaux objectifs du maintien des lignes directes est d'éliminer les correspondances, qui sont considérées comme un obstacle à l'augmentation du nombre d'utilisateurs. Ce modèle axé sur la demande est souvent associé à une approche de dérégulation des transports publics [16].

Mees propose des transports publics axés sur l'offre, un système multimodal basé sur les correspondances, un réseau planifié et intégré couvrant l'ensemble de la région et destiné à tous. Les correspondances sont essentielles dans l'effet réseau, et elles sont considérées comme un avantage plutôt que comme un obstacle. Elles créent un réseau à partir de ce qui ne serait qu'une série de lignes indépendantes et permettent ainsi aux passagers de se

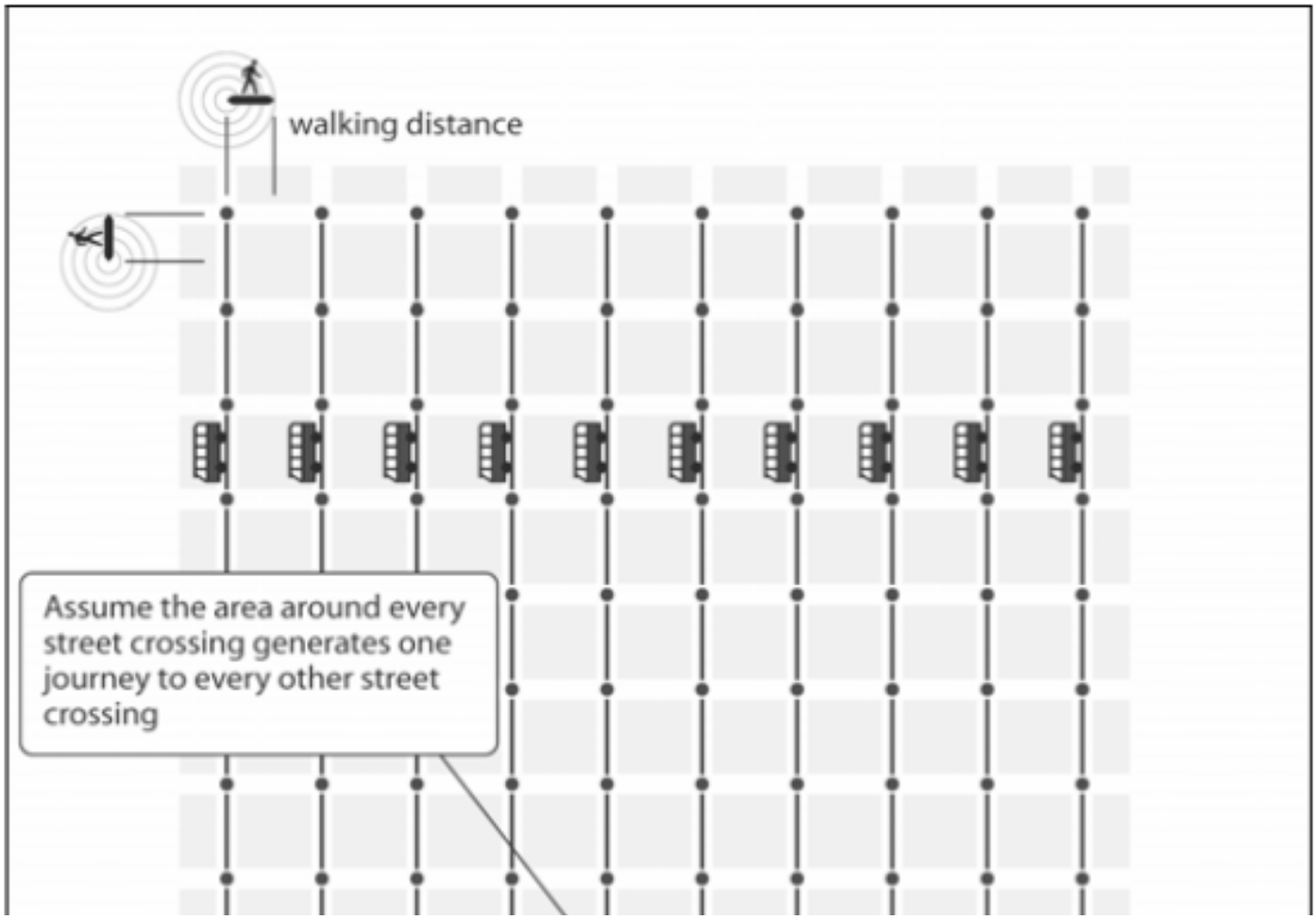
ne serait qu'une série de lignes indépendantes et permettent ainsi aux passagers de se rendre dans n'importe quelle partie de la ville, grâce à un ticket multimodal (impliquant des correspondances gratuites entre les lignes, les modes et les opérateurs).

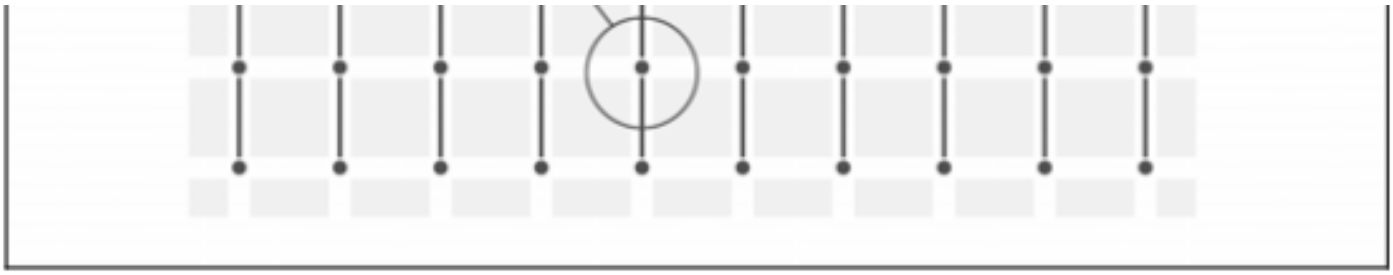
La simplicité est un élément clé du réseau de transports publics, qui doit être facilement compréhensible par les utilisateurs. Il comprend un nombre restreint de lignes fréquentes, et les flux de passagers sont concentrés dans des couloirs spécifiques, avec les mêmes modalités de desserte à tout moment (hautes fréquences et horaires stables pendant la plus grande partie de la journée, de la semaine et de l'année). Ces routes principales reliant des lieux de départ et d'arrivée importants croisent des branches périphériques provenant de lieux moins fréquentés. Idéalement, un réseau bien conçu devrait permettre de connecter toutes les zones de la région en une seule correspondance, ce qui est un moyen rentable d'augmenter la fréquentation.

L'illustration par la comparaison de 3 réseaux types

Pour illustrer le fonctionnement de l'effet réseau, Mees a créé le modèle stylisé de Squareville dont il décline les systèmes de transport. Source : Nielsen et al. (2005), adapté de Mees (2000) [17].

• « Squareville » avec dix lignes de bus nord-sud

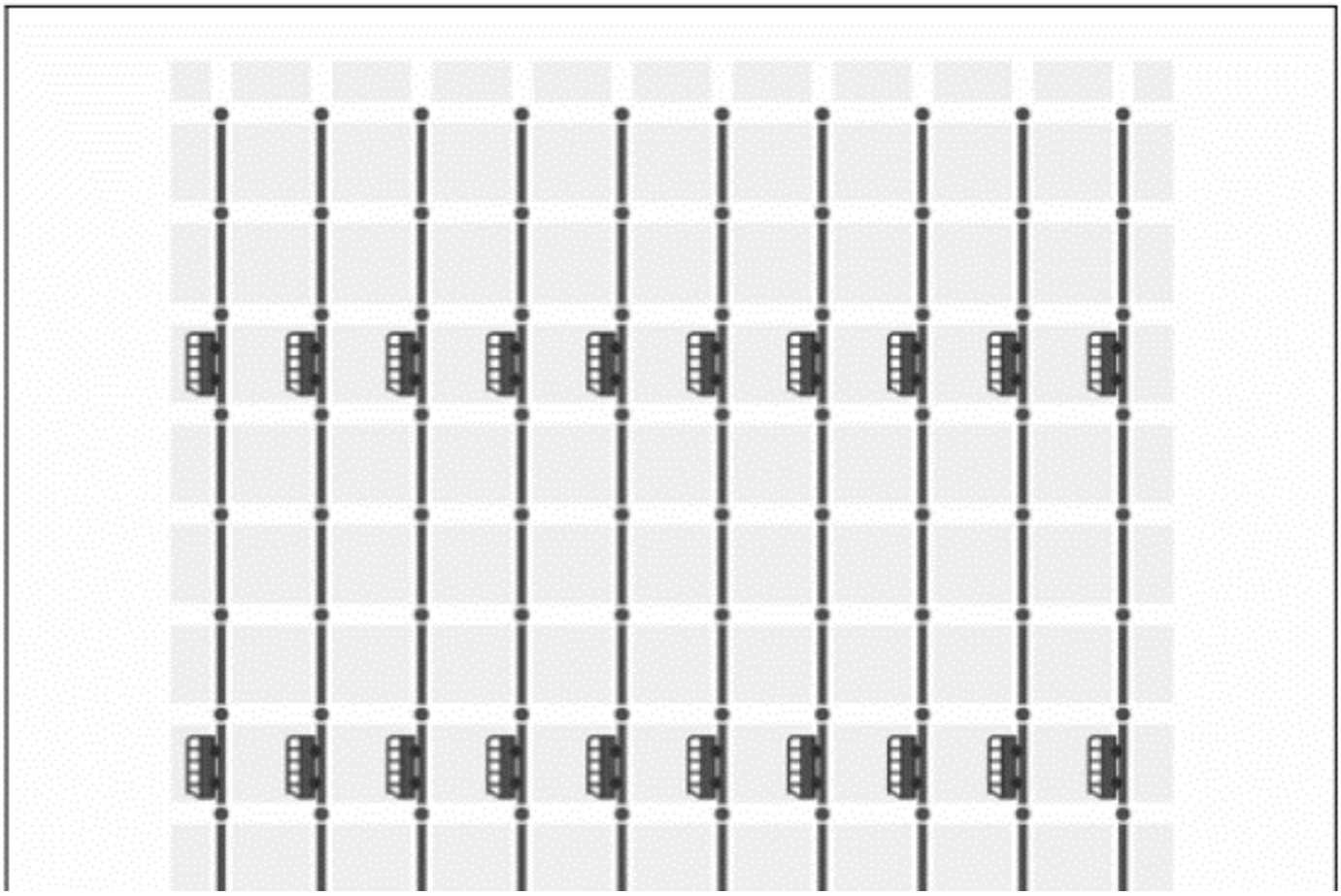


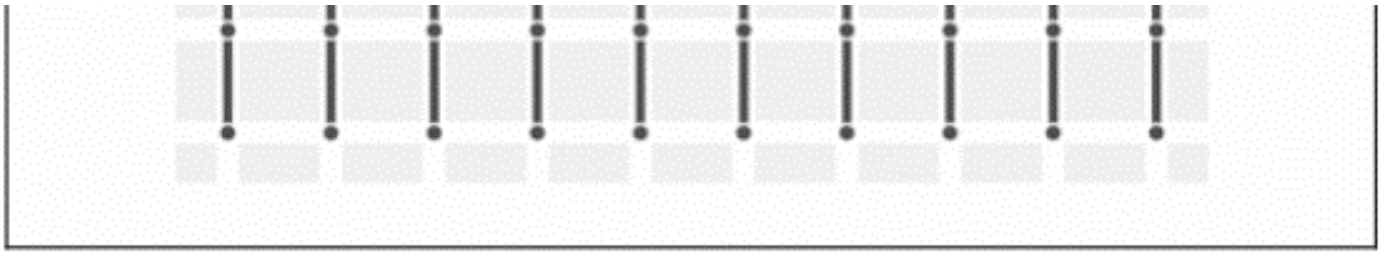


[Dans l'image : La zone autour de chaque croisement de rue génère un trajet vers chaque autre croisement]

La ville imaginaire de « Squareville » a un réseau de rues quadrillé. Les rues conviennent bien à un service de bus, car elles sont séparées d'environ 800 mètres. « Squareville » est une ville homogène, avec une demande de transports dispersée. Si l'on part du principe que la zone autour de chaque croisement de rues génère un trajet vers chaque autre croisement, cela produit au total 9 900 trajets par jour. Pour l'ensemble de « Squareville », les dix lignes de bus ne peuvent desservir que 900 trajets dans la ville, soit moins de 10 % du total de 9 900. En supposant que le service de transports publics attire un tiers des trajets qu'il peut théoriquement desservir, le total est de 300 trajets par jour, soit une part modale de seulement 3 % sur l'ensemble de la ville.

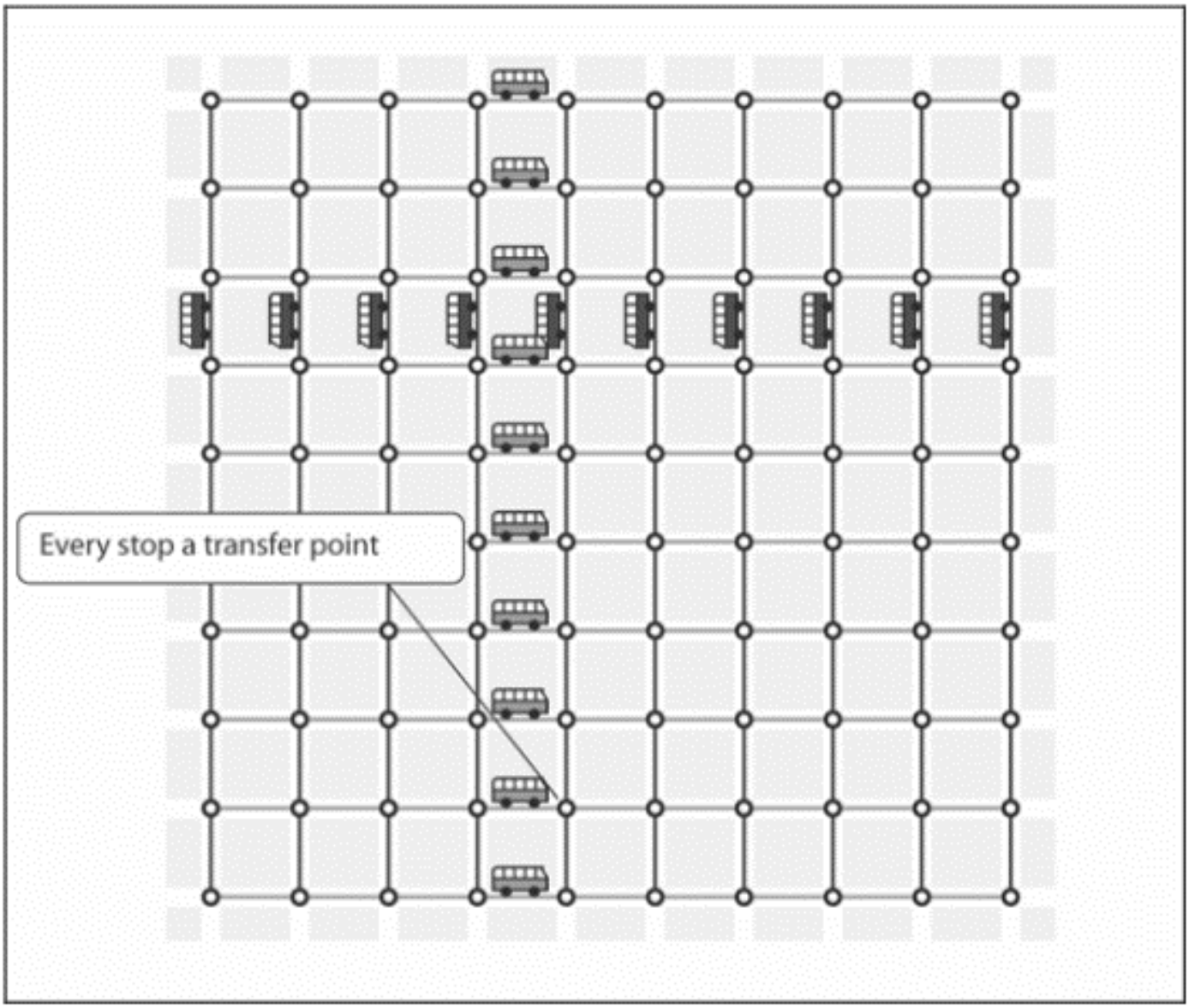
• « Squareville » avec dix lignes de bus nord-sud, fréquence double sur toutes les lignes.





Imaginons que le service soit doublé sur les lignes existantes, afin de pousser davantage d'habitants de « Squareville » à prendre les transports en commun. Selon la modélisation traditionnelle de la demande de transports, l'élasticité peut être évaluée à environ 0,5. Cela signifie qu'une augmentation de 100 % du service produira une augmentation de 50 % de la demande, soit un résultat de 450 trajets en transports publics par jour et une part modale de 4,5 %. Étant donné que les coûts d'exploitation augmentent probablement de plus de 50 %, le recouvrement des coûts par le prix du billet est susceptible de diminuer.

• « Squareville » avec vingt lignes de bus nord-sud et est-ouest



[Dans l'image : Chaque arrêt permet une correspondance]

Imaginons qu'à la place, les ressources d'exploitation supplémentaires soient utilisées pour faire fonctionner dix nouvelles lignes de bus est-ouest. Cela créerait un réseau quadrillé de vingt lignes. Le nombre de trajets directement desservis doublerait, pour atteindre 1 800 : les 900 trajets initiaux nord-sud et les 900 trajets est-ouest qui peuvent être réalisés sans correspondance. Mais si les passagers sont prêts à changer de ligne, alors les 9 900 trajets entre les pâtés de maison peuvent tous être desservis ; 1 800 directement et 8 100 par une correspondance. Supposons que la part modale des trajets incluant une correspondance corresponde à la moitié de la part des trajets directs, soit un sixième des trajets pour lesquels les usagers peuvent être attirés par le transport public. Cela donne un nombre total de 1 950 trajets en transports publics par jour (1 800/3 + 1 800/6). La part modale a augmenté considérablement, passant de 3 à 20 %.

Cela donne une élasticité théorique de la demande de 5,5 %, au lieu des 0,5 % habituels. Les revenus supplémentaires de la vente de billets pourraient alors couvrir largement la hausse des coûts d'exploitation, et le taux d'occupation des véhicules augmenterait. Nous n'affirmons pas que cette multiplication par 10 de la demande corresponde à un chiffre que l'on retrouvera dans le monde réel. Néanmoins, cet exemple illustre l'importance de l'effet réseau pour la demande de transports publics ; si une partie du potentiel théorique, au moins, est exploitable en situation réelle.

Une autorité publique centrale pour contrôler la planification

Dans le réseau stylisé de Mees, la demande est uniformément répartie, mais dans les villes réelles certains itinéraires et horaires sont plus rentables que d'autres. Afin de créer un réseau qui fonctionne, toutes les lignes doivent répondre à des normes élevées en permanence, y compris les branches périphériques, qui connectent les zones moins peuplées aux lignes plus rentables. Les réseaux performants sont planifiés et gérés par une agence publique qui donne la priorité à la qualité de service et garantit la répartition des financements entre les lignes radiales principales très fréquentées et celles qui desservent une demande plus dispersée.

La nécessité d'une agence publique ne signifie un service entièrement public. Les transports en commun entièrement publics ou entièrement privés sont l'exception partout dans le monde. Tous les systèmes se composent d'un mélange de public et de privé. La question est de savoir pour quelles tâches le public et le privé, respectivement, sont plus performants. Mees distinguait trois niveaux opérationnels. Les objectifs du système sont fixés au niveau stratégique. Ils sont traduits en stratégies de service à l'échelle du système

(par ex. conception des réseaux, coordination des horaires, choix des modes appropriés) au niveau tactique. Enfin, au niveau opérationnel, la planification tactique se traduit par le fonctionnement courant (par ex. embauche des équipes et emplois du temps, perception du prix du ticket, entretien de l'équipement).

Selon Mees, pour qu'un système de transports publics soit compétitif face à la voiture, il est essentiel que l'agence publique contrôle la planification tactique nécessaire à la fourniture d'un réseau intégré d'itinéraires et de services. Sa juridiction doit donc s'étendre à l'ensemble de la zone urbaine, sans se restreindre à la municipalité centrale, et elle doit contrôler les finances, afin d'assurer la mise en commun des recettes et les subventions croisées (qui permettent aux lignes et aux services moins fréquentés de continuer à fonctionner). Pour être efficace, l'agence publique doit aussi s'insérer dans un paysage politique favorable, caractérisé par l'association d'incitations à l'usage des transports publics et de mesures dissuasives pour réduire l'usage de la voiture. La planification d'un réseau nécessite à la fois des politiques de développement et d'amélioration des transports publics, et des politiques visant à décourager le recours à la voiture (comme la réduction des espaces de stationnement, l'abaissement des limites de vitesse, et les zones à très faibles émissions).

La définition d'objectifs systémiques clairs est également cruciale. Mees recommande de commencer par fixer des objectifs de croissance économique et d'utilisation des sols au niveau régional. Avec ce contexte plus large en tête, il est plus facile pour les planificateurs de définir précisément une série d'objectifs pour le report modal (par ex. déterminer quelle augmentation de l'usage des transports publics et quelle réduction de l'usage de la voiture sont réalisables et désirables dans un territoire à une date précise). Ces objectifs doivent être soutenus par les institutions et les ressources appropriées, qui varient en fonction du contexte de gouvernance de chaque ville ou région. Mees prend comme modèle institutionnel l'Alliance des transports zurichoise.

Des transports au service des citoyens

Mees était convaincu que les systèmes de transport jouaient un rôle fondamental dans l'émergence d'une ville vivable, et que les fondements d'une ville durable et juste devaient être d'intérêt public. Il imaginait une ville publique dans laquelle des citoyens actifs et bien informés dialoguent avec tous les niveaux institutionnels responsables des décisions affectant les habitants. Son rôle, en tant qu'intellectuel public, a été de garantir un débat sur la ville du futur qui ne soit pas inutilement restreint ou influencé par des opinions arbitraires ou mal informées sur ce qui est réalisable ou non. Par sa défense énergique des transports publics, et sa critique des idées reçues en matière d'urbanisme, il a cherché à éviter toute clôture prématurée de la discussion concernant les alternatives à la ville centrée sur la

clôture prématurée de la discussion concernant les alternatives à la ville centrée sur la voiture.

Les arguments apportés par Mees sont à la fois convaincants et inspirants quant à la nécessité de trouver des solutions en utilisant des technologies existantes et dans un délai compatible avec les objectifs de réduction de l'accord de Paris. Tous ceux qui s'inquiètent du rôle de premier plan accordé aujourd'hui à la voiture électrique dans les politiques climatiques et de transport trouveront dans son livre une contribution originale et opportune au débat.

Notes

1 Mees (2010, p. 8).

2 Voir par exemple Rudlin D. et Falk N., Building the 21st Century Home, Oxford, Architectural Press, 1999.

3 Mees P., « The Density Delusion? Urban Form and Sustainable Transport in Australian, Canadian and US Cities », World Transport Policy & Practice, 15 (2), 2009, p. 29-39.

4 Dans le livre, Mees s'intéresse en particulier aux villes anglaises dans lesquelles la part des transports publics dans les déplacements est moins élevée, en dépit de niveaux de densité similaires ou ou supérieurs à ceux d'autres villes européennes (qui font l'objet d'études de cas sur la réussite des transports publics).

5 Voir par exemple Newman P. et Kenworthy J., The End of Automobile Dependence: How Cities are Moving Beyond Car-Based Planning. Washington, Island Press, 2015. Newman P. et Kenworthy J., « Urban design to reduce automobile dependence », Opolis, 2 (1), 2006, p. 35-52.

6 Mees P., « The Density Delusion? Urban Form and Sustainable Transport in Australian, Canadian and US Cities », World Transport Policy & Practice, 15 (2), 2009, p. 29-39 ; Mees P., « Density and transport mode choice in Australian, Canadian and US cities », Proceedings of the 32nd Australasian transport research forum (ATRF), 2009.

7 Newman P. et Kenworthy J., « The density multiplier: A response to Mees », World Transport Policy and Practice, vol. 17, n°1, 2011, pp. 32-45.

8 Dans une interview pour ABC Radio, en avril 2022, Peter Newman donnait le chiffre de 70 millions. https://www.abc.net.au/listen/programs/perth-mornings/peter-newman-future-of-transport/13829800

9 Newman et Kenworthy, 2011, p. 41.

⑩ Newman et Kenworthy, 2011, p. 42-43.

⑪ Mees, 2010, p. 39.

⑫ Mees, 2010, p. 41-42.

⑬ Dans une interview à Radio Perth le 22 avril 2022, juste après la publication du sixième rapport d'évaluation du GIEC, Peter Newman déclarait : « Notre rapport est plein d'espoir. Il montre que les batteries solaires et les véhicules électriques, ensemble, sont aujourd'hui moins chers que toutes les autres possibilités basées sur des combustibles fossiles, donc si vous regardez l'ensemble, c'est une vision optimiste de l'avenir. [...] Les gens auront envie de vivre et de travailler dans ces endroits qui ont de l'énergie solaire et des véhicules électriques, et cela va créer beaucoup d'emplois à l'avenir. » Dans l'interview, Newman souligne aussi l'importance des déplacements actifs et des transports publics. https://www.abc.net.au/listen/programs/perth-mornings/peter-newman-future-of-transport/13829800

⑭ Ce point est souligné dans le livre de Newman et Kenworthy, The End of Automobile Dependence, op. cit. : « À la question de savoir si l'augmentation de la densité suffit à elle seule, nous répondons que des améliorations des transports publics sont aussi nécessaires – mais les deux vont ensemble, elles sont étroitement liées. » (p. 174).

⑮ GIEC (2022, p. 1061).

⑯ Nielsen G., HiTrans Best Practice Guide 2: Public Transport – Planning the Networks, EU North Sea Region / Rogaland County Council, Oslo, 2005.

⑰ Mees P., A Very Public Solution: Transport in the Dispersed City, Melbourne, Melbourne University Press, 2000. Nielsen G., HiTrans Best Practice Guide 2: Public Transport – Planning the Networks, EU North Sea Region / Rogaland County Council, Oslo, 2005.

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES

THÉORIES

Pour citer cette publication :

Javier Caletrío (27 Mars 2025), « Transport for Suburbia: Beyond the Automobile Age, de Paul Mees », Préparer la transition mobilitaire. Consulté le 07 Mai 2025, URL: https://forumviesmobiles.org/livres-clefs/16318/transport-suburbia-beyond-automobile-age-de-paul-mees (https://forumviesmobiles.org/livres-clefs/16318/transport-suburbia-beyond-automobile-age-de-paul-mees)