Document généré le 12 août 2025 15:55

Cahiers de géographie du Québec

BUNTING, Mark (2004) *Making Public Transport Work*. Montréal, McGill-Queen's University Press, 161 p. (ISBN 0-7735-2607-2)

Jules Lamarre

Volume 49, numéro 136, avril 2005

URI : https://id.erudit.org/iderudit/012121ar
DOI : https://doi.org/10.7202/012121ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Département de géographie

ISSN

0007-9766 (imprimé)
1708-8968 (numérique)

Découvrir la revue

Citer ce compte rendu

Lamarre, J. (2005). Compte rendu de [BUNTING, Mark (2004) *Making Public Transport Work*. Montréal, McGill-Queen's University Press, 161 p. (ISBN 0-7735-2607-2)]. *Cahiers de géographie du Québec*, *49*(136), 111–111. https://doi.org/10.7202/012121ar

Tous droits réservés © Cahiers de géographie du Québec, 2005

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

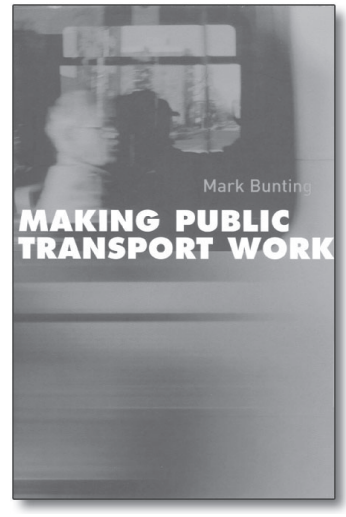
https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

BUNTING, Mark (2004) *Making Public Transport Work*. Montréal, McGill-Queen's University Press, 161 p. (ISBN 0-7735-2607-2)



L'ouvrage de Mark Bunting n'a pas pour objet de révéler la recette miracle capable d'empêcher les gens de fuir massivement le transport en commun dès qu'ils en acquièrent la capacité. Plus modestement, il signale l'urgence de réfléchir à la façon d'améliorer les services de transport en commun de manière à atteindre certains objectifs sociaux que nous nous fixons.

Si vraiment nous voulons cesser de polluer l'environnement et mieux contrôler l'étalement urbain tout en diminuant notre dépendance face aux sources d'approvisionnement en pétrole, nous devons nous tourner résolument vers l'utilisation du transport en commun. En effet, il n'existe pas d'autre option possible. Toutefois, selon Bunting, pour que se produise le revirement majeur de comportements que cela implique, il faudra rendre le transport en commun à ce point attrayant qu'il puisse rivaliser avec l'utilisation de l'automobile, non seulement comme moyen de se déplacer, mais également comme élément de style de vie. Évidemment, il ne s'agit pas d'une mince tâche. Concrètement, et dans l'immédiat, cela signifie que les responsables des services de transport en commun devront commencer par se mettre à l'écoute de leurs clients afin de leur offrir de meilleurs services.

Pour atteindre cet objectif, diverses avenues sont explorées dans l'ouvrage, comme le recours nécessaire à la privatisation – dont l'auteur reconnaît les limites –, la mise en place de nouvelles formes de tarifications, ou de nouveaux moyens de transport, etc. Et Bunting d'insister sur l'importance de ne pas laisser les responsables actuels du transport en commun veiller seuls à l'amélioration des services qu'ils offrent. L'ouvrage semble d'ailleurs avoir été écrit expressément dans le but de secouer la léthargie que l'on entretiendrait volontairement dans ce domaine, parce qu'elle ferait l'affaire d'un certain nombre d'acteurs importants, notamment les producteurs de pétrole ou les constructeurs d'automobiles. De plus, tout au long de l'ouvrage, on sent que Bunting souhaite que, dorénavant, la question de l'amélioration du transport en commun s'impose comme un véritable défi à l'imagination.

L'ouvrage intéressera certainement les géographes, parce qu'il invite à repenser toute la question du transport en commun dans une perspective à la fois organisationnelle et multiscalaire, quoique l'auteur n'ait jamais recours à cette dernière expression. Par contre, le livre risque de décevoir grandement tous les spécialistes habitués à aborder les problèmes de transport à partir de points de vue étroitement disciplinaires. Signalons que Mark Bunting, maintenant décédé, était un ingénieur en transport très réputé.

Jules Lamarre
Université Laval