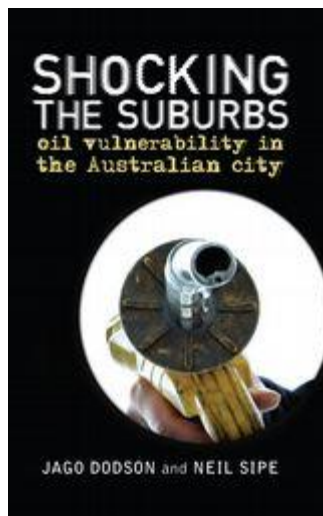


Jean-Philippe Raud Dugal  
21 novembre 2008

## **Shocking the suburbs. Oil vulnerability in the Australian City (Jago Dodson, Neil Sipe)**

Jago Dodson, Neil Sipe, *Shocking the suburbs. Oil vulnerability in the Australian City*, University of New South Wales, 2008.



Le phénomène du sprawl et l'identité des suburbs américains ont été déjà, à maintes reprises, étudiés. L'Australie aurait-elle des points communs avec le géant américain ? La ville serait-elle aussi parvenue aux limites de la mobilité ? Quel rôle joue la hausse du prix du pétrole pour les classes sociales qui vivent dans ces banlieues loin des villes ? Quelles solutions peuvent offrir les hommes politiques à cette crise ? Cet ouvrage, en quelques pages, offre de nombreuses interrogations et esquisse des solutions à l'échelle des villes australiennes qui permettent de prendre en considération ces remarques pour observer les communes périurbaines européennes en général et françaises en particulier.

Les auteurs discutent des hausses de pétrole et des controverses autour de l'idée du « peak oil » ou de la déplétion pétrolière. Les débats font rage pour savoir si ce seuil a été atteint ou non. En Australie, la production nationale de pétrole est en baisse et la dépendance vis-à-vis de l'extérieur devient de plus en plus grande même si les autorités fédérales ne l'ont pas encore reconnu. Cette nouvelle donne remet en cause les fondements même du rêve australien, qui a été récemment illustré par les écrits de [Fiona Allon](#), la possession d'une maison individuelle. Partout dans les suburbs australiens, des centaines de milliers de familles doivent faire face à la pression des emprunts immobiliers, de la hausse du prix des denrées alimentaires et, bien sûr, de celle du prix du pétrole. Alors que le prix à la pompe de l'essence était de 20\$ le baril au début des années 2000, il a atteint plus de 130\$ au premier semestre 2008, et est en constante hausse depuis 2006. Deux premières conséquences sont soulignées par Jago Dodson et Neil Sipe. Tout d'abord, le nombre de passagers dans les transports en commun est en permanente augmentation pour ne pas avoir à supporter les coûts supplémentaires de cette hausse du prix du pétrole. A Sydney, 11 millions de trajets de plus ont pu être constatés entre

2005 et 2006 et le même chiffre entre 2006 et 2007. La seconde conséquence est à trouver du côté de la baisse dramatique de la construction automobile en Australie, pays du 4x4.

L'inflation sur les taux d'intérêts et sur le prix du pétrole produit une pression insupportable pour des milliers de familles qui ont choisi, depuis les années 1980, de vivre là où le prix du terrain est le plus bas. Pour Sydney, il s'agit plus particulièrement de l'Ouest de la ville. Les auteurs ont créé un indice pour mesurer la vulnérabilité des communes périphériques par rapport à ces augmentations. Cette partie intéressera le plus grand nombre car elle permet, en quelques pages, de pouvoir nommer les crises spatiales de manière réticulaire. Cet indice nommé VAMPIRE (!) (*Vulnerability Assessment for Mortgage, Petrol and Inflation Risks and Expenditure*) individualise quatre types d'espaces vulnérables. Tout d'abord, les espaces faiblement vulnérables où les habitants utilisent massivement les transports en commun et vivent, pour la plupart, à proximité du CBD. Le second type individualise les espaces moyennement vulnérables qui représentent les espaces intermédiaires des grandes villes qui sont plus touchés par la hausse du prix du pétrole que le type précédant. Ensuite, les espaces vulnérables dans les communes médianes (*medium suburbs*) ou extérieures (*outer suburbs*) et enfin les espaces très vulnérables les plus touchés par la hausse du prix de l'énergie mais aussi qui comprennent des populations à revenus plus faibles qui ne peuvent pas s'arranger d'une hausse importante des taux d'intérêts. Cet indice montre mieux qu'aucun autre les divisions socio-spatiales des villes australiennes à l'heure de la crise économique et d'une inflation mal (voire pas du tout) maîtrisée. A qui la faute ? Les auteurs insistent sur l'accumulation de décisions gouvernementales depuis les années 1950 qui ont favorisé cet étalement urbain et leur manque de volonté politique aujourd'hui pour faire face à la crise à travers une nouvelle politique de planification urbaine. La dernière partie de l'ouvrage est très intéressante car elle fait intervenir une expertise géopolitique pour analyser les conséquences de ces hausses sur les résultats électoraux dans les communes périphériques des grandes villes australiennes. Les résidents qui se trouvent dans les deux derniers types de l'indice VAMPIRE ont fait le choix du Labor Party en 2007 car leurs problèmes n'ont pas été pris en compte par le gouvernement libéral de John Howard.

Les nouvelles problématiques de la gouvernance se réalisent dans la capacité des politiques à répondre à la demande des ménages des communes suburbaines de pouvoir profiter de transports publics de qualité. Le problème est que la planification a été longtemps absente des débats politiques et, ainsi, reléguée au second rang des préoccupations des gouvernements des Etats. Pendant des décennies, la politique des transports s'est concentrée sur la construction de grandes voies autoroutières structurant et accompagnant l'étalement urbain. Aujourd'hui l'ensemble des gouvernements des Etats de la fédération se sont dotés d'outils de planification qui permettent de réfléchir sur la pertinence des transports publics. L'idée d'une ville dense est-elle la solution pour l'avenir ? Les auteurs préfèrent envisager la structuration de l'existant par une politique de planification faisant la part belle à l'interconnexion des transports publics pour tous.

Fait intéressant, le « mini-budget » adopté début Novembre par le gouvernement de la Nouvelle Galles du Sud, dans le contexte de la crise économique actuelle, a créé des controverses multiples. En effet, l'abandon de la construction de la nouvelle ligne ferroviaire en direction des communes périphériques (*outer suburbs*) de l'Ouest et la fin de la liaison rapide en Jetcat entre Manly et Circular Quay (15 minutes au lieu de 30 en ferry traditionnel) couplés à l'augmentation des taxes de passages vers le CBD et du doublement des frais de parking dans le centre-ville conduisent, selon de nombreux acteurs, à des impasses pour de nombreuses catégories de population de ces communes périphériques. Une campagne d'un

journal de Sydney demandant le renvoi du nouveau premier ministre de l'Etat connaît un franc succès. Tous les jours, les forums, les journaux et les blogs font état de cette défiance. Comment cela se traduira t-il dans les urnes si la mandature va a son terme en mars 2011 ?

Compte-rendu : Jean Philippe Raud Dugal

© Les Cafés Géographiques - [cafe-geo.net](http://cafe-geo.net)