

La marche à la liberté

Pour une ville qui marche. Aménagement urbain et santé de Marie Demers. Traduit de l'anglais par Françoise Forest, Éditions Écosociété, 287 p.

Martin Blanchard

Number 221, July–August 2008

Écologie et politique

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/16866ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Spirale magazine culturel inc.

ISSN

0225-9044 (print)

1923-3213 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Blanchard, M. (2008). La marche à la liberté / *Pour une ville qui marche. Aménagement urbain et santé* de Marie Demers. Traduit de l'anglais par Françoise Forest, Éditions Écosociété, 287 p. *Spirale*, (221), 18–19.

La marche à la liberté

POUR UNE VILLE QUI MARCHÉ. AMÉNAGEMENT URBAIN ET SANTÉ de Marie Demers

Traduit de l'anglais par Françoise Forest, Éditions Écosociété, 287 p.

par **MARTIN BLANCHARD**

J'ai grandi dans le microcosme de la banlieue montréalaise. Je connais trop bien ses rues labyrinthiques, sans trottoirs, parsemées de bungalows et de maisons semi-détachées, rues multipliées par milliers et toutes semblables, se différenciant par des noms d'arbres, d'oiseaux ou d'écrivains français et qui débouchent invariablement sur un boulevard lugubre et bruyant. J'ai grandi dans cet univers où la marche, le vélo et les transports collectifs sont un pis-aller, une sorte d'antichambre de la vraie vie que l'on occupe, malgré soi, en attendant de vivre vraiment. C'est là que j'ai rêvé de ma première voiture, non pas pour m'enfuir, mais pour m'assurer un gage de liberté dans un monde que je concevais comme étant la normalité.

Un acte politique

J'ai ensuite vécu à Montréal, mieux desservie en transports collectifs que la banlieue, mais la voiture était déjà trop bien ancrée dans mes fantasmes pour être remplacée par autre chose. Il m'a fallu changer de continent et habiter Paris durant quelques années pour connaître les plaisirs et les avantages de la marche. J'ai peut-être secrètement désiré vivre à

Paris par fascination des noms de rues des banlieues que j'avais habitées. Qu'importe, c'est là que j'ai compris que la voiture est un objet inutile, coûteux, dangereux et facilement remplaçable par la marche, le vélo et les transports collectifs. Tandis que la marche en banlieue est un calvaire sans fin, traverser les arrondissements parisiens à pied, en prenant le temps de voir, de sentir et d'entendre, est un plaisir inépuisable. J'ai vivement apprécié la rapidité et la flexibilité du métro, du TGV et des trains qui sillonnent tout le pays. J'ai enfourché un vélo sur le tard, mais la piqûre était prise. Lorsque je suis revenu à Montréal, j'ai immédiatement compris que l'utilisation de moyens de transport alternatifs à la voiture n'était pas un acte individuel mais politique, à la fois un acte de résistance au misérabilisme imposé par la domination de la voiture sur nos vies et l'équivalent d'une prise de parole pour dire: une autre façon de se mouvoir est possible.

À l'époque de mon retour à Montréal, il y a un peu moins d'une dizaine d'années, je me sentais un peu seul dans ce combat. J'ai peu à peu rencontré d'autres passionnés du vélo, de mordus de la marche et d'apôtres du transport collectif. Mais depuis un certain temps, je me sens encore moins seul. Au soir d'un règne sans partage, la voiture semble en effet être en voie de devenir le symbole de ce qui a mal tourné dans les sociétés industrialisées.

Une transformation symbolique aussi importante ne se fait pas toute seule. Marie Demers ajoute sa voix à un concert de critiques avec un ouvrage très intéressant, bien écrit et qui mérite d'être applaudi. L'argument central du livre est aussi simple qu'efficace : en concentrant tous leurs efforts sur la voiture, les villes modernes ont contribué à ce que le citoyen délaisse la marche, une activité pourtant essentielle à un mode de vie équilibré. Le livre poursuit ce filon pour en étudier toutes les ramifications, parfois au péril de noyer la discussion dans une mer de statistiques. Malgré ce petit défaut (qu'il ne faut



Karen Trask, **Où vont les mots** (détail), galerie d'art d'Outremont, Montréal (2008). Photo : Karen Trask

Karen Trask, **Où vont les mots** (vue d'ensemble), galerie d'art d'Outremont, Montréal (2008). Photo : Karen Trask



surtout pas exagérer), il doit être lu, que ce soit pour étoffer un dossier critique contre la voiture ou pour se convaincre des vertus de la marche pratiquée comme mode de vie et comme moyen de transport.

Ce livre mobilise toutes les ressources disponibles permettant de démontrer que nombre de problèmes de santé modernes (obésité, diabète, hypertension, troubles respiratoires et cancers) sont, du moins en partie, causés par la dépendance des villes modernes envers la voiture. Le livre est divisé en quatre parties. Les deux premières parties relatent la manière dont la marche a été remplacée par la voiture en tant que moyen de transport urbain. Les deux parties suivantes montrent les effets nocifs de ce développement sur la santé, pour ensuite proposer des solutions qu'il faudrait adopter le plus rapidement possible. La mauvaise santé de la population ne découle pas de choix individuels, nous dit Marie Demers; elle est directement causée par un environnement « qui favorise l'obésité en décourageant l'exercice physique et en incitant à la surconsommation alimentaire ». Or la construction d'un tel environnement est un fait social et politique. Nous sommes ici au cœur de l'argument du livre : le problème est essentiellement politique et la solution, elle aussi, est politique.

Un modèle désastreux

Commençons d'abord par le problème de la santé. Il est de nature politique, selon Marie Demers, car les décisions et les choix qui causent et entretiennent ce problème sont pris par des acteurs collectifs et non individuels. Par exemple, les entreprises se sont massivement installées dans des quartiers industriels, à une époque, aujourd'hui révolue, où le développement industriel génère des polluants qu'il fallait éloigner des centres urbains. Il faudrait aussi ajouter que la loi de l'offre et de la demande fait monter les prix d'occupation de terrain dans les centres urbains — bien que Marie Demers ne le mentionne pas, il ne demeure pas moins qu'ici aussi, le problème est de nature politique. Pensons aussi aux centres commerciaux construits pour la plupart au confluent des grandes autoroutes et non dans les centres-villes ; à l'absence quasi totale de structures favorisant la marche dans la plupart des villes canadiennes ; ou encore à l'omniprésence de la malbouffe, que ce soit à la télévision, sur les panneaux publicitaires, dans les écoles et les festivals ; et enfin, à la célébration du moindre effort dont la télécommande est le symbole (c'est ainsi que je dois gérer pas moins de quatre télécommandes pour simplement regarder un film à la télévision). Comment alors s'étonner de la mauvaise santé de la population — qui à son tour génère un marché fort lucratif, comme le livre n'oublie pas de le souligner ?

Au banc des accusés, on trouve principalement la voiture. Il y a tout d'abord le comportement des conducteurs qui est en cause. Réservée autrefois pour la balade familiale, la voiture est aujourd'hui utilisée pour le moindre prétexte : conduire les enfants à l'école, faire les courses, aller au travail, etc. La vitesse tue, c'est connu ; mais il serait plus juste de dire que la voiture tue, peu importe à quelle vitesse elle se déplace. La pollution affecte tous les individus, tout comme la dégradation des structures urbaines favorables à la marche. C'est également la voiture qui rend possible l'étalement urbain dont profitent les mairies des banlieues. Les banlieues plus éloignées livrent une compétition féroce pour obtenir des revenus fonciers et quand elles gagnent leur pari, de nouvelles autoroutes doivent être construites pour desservir les nouveaux banlieusards. Sans énumérer ici tous les méfaits de la voiture sur la santé, disons que le livre de Marie Demers est très exhaustif. À noter, son ouvrage est une traduction de la version anglaise, *Walk For Your Life !*, publiée en 2006 ; c'est pourquoi il contient beaucoup plus de données sur les États-Unis que sur le Québec. Mais le lecteur pourra transposer sans trop de risques les données de nos voisins à notre société pas si distincte, tellement nous semblons suivre à la lettre leur modèle désastreux de développement social.

Responsabilité collective et individuelle

Il est toutefois permis de se demander si l'analyse de Marie Demers n'aurait pas gagné à creuser la question de la responsabilité du problème qu'elle expose. Tout se passe en effet comme si le problème identifié était entièrement imputable à un système socioéconomique favorisant exagérément la voiture et la surconsommation alimentaire, au lieu de faire porter la faute au comportement des individus qui habitent le système. Bien que je sois persuadé que le principal problème soit celui de l'hégémonie d'intérêts privés

qui s'imposent à la société, ce qui me rend sympathique à l'accusation lancée par Marie Demers, il aurait fallu mieux étayer cette accusation. Ce n'est pas moi qu'il faut convaincre, ni ceux ou celles qui sont déjà déçus de la situation actuelle. Ce sont plutôt les adeptes de la liberté individuelle, qui pensent que le problème est à régler au niveau des comportements individuels.

Certes, le livre montre bien que la solution ne peut pas passer par la modification des comportements individuels. Manger mieux n'a pas réglé le problème; il a plutôt créé un nouveau marché que l'industrie alimentaire s'est empressée de dominer. Mais c'est une chose de dire que la solution doit faire intervenir des acteurs collectifs, pour des raisons d'organisation et d'efficacité, comme le fait la dernière partie; c'en est toute une autre de dire que la responsabilité de la faute est à imputer principalement aux acteurs collectifs et que la solution passe donc par eux. Bien que j'en sois persuadé et que je n'aie pas à en être convaincu, ce n'est pas le cas d'une bonne partie des gens. Ce sont ces mêmes gens qui évitent de critiquer les institutions en place, par couardise ou par ignorance, et font porter le blâme sur un voisin qu'ils n'estiment pas assez vertueux. C'est ainsi qu'ils achètent leur inaction au prix dérisoire d'une perspective cynique, la faute étant celle d'un voisin peu vertueux et tout cela ne dépend pas de soi mais du bon vouloir d'autrui.

Pour parer à une telle réplique, le livre de Marie Demers aurait eu avantage à montrer plus clairement que ce n'est pas la cupidité, la paresse ou l'égoïsme qui est en cause, mais la manière dont les institutions sociales et politiques, d'une part, ne permettent pas aux individus de poser des actes vertueux sans effort surhumain (par exemple, se rendre au travail en transport collectif) et surtout, d'autre part, la façon dont ces mêmes institutions encouragent une situation moralement intolérable, celle où des acteurs privés gonflent leurs revenus en flattant les passions antisociales et égoïstes des individus. Voilà, au fond, la source du problème qu'il aurait fallu faire ressortir : la combinaison d'une indifférence des élus et d'un laisser-faire économique qui poussent les citoyens à se représenter eux-mêmes comme un simple engrenage d'un système qui les domine. Une démonstration de ce genre aurait cloué le bec à qui aurait répliqué à Marie Demers qu'au fond, le problème vient d'individus non vertueux qui ne veulent pas changer leur mode de vie. Bien entendu, ce n'est pas à moi qu'il faudrait servir cette démonstration, mais à une masse critique d'individus qui, dans notre société de plus en plus obèse, diabétique et cancéreuse, veulent faire porter le blâme sur autrui et s'assurer de ne pas avoir à bouger le moindre petit doigt pour changer l'ordre des choses. Ceci revient aussi à dire que le problème auquel fait face le livre est, en partie, celui d'un système politique qui ne donne pas aux citoyens tous les outils dont ils ont besoin pour assumer leur maturité politique.

Mais c'est la seule lacune de cet ouvrage, dont on peut de toute manière excuser l'auteur, car elle a signé ici la meilleure documentation disponible à ce jour sur l'importance des ressources dédiées à la marche en ville. Il m'a fallu un voyage transatlantique et un séjour dans la Ville lumière pour m'ouvrir à une réalité de cet ordre. Espérons que d'autres n'auront qu'à lire le récent opus de Marie Demers pour y voir plus clair. ●