



Credit photo : rawkkim_unsplash_gratuit

Dossier spécial : Mobilité durable

MOBILITÉ ET DÉCROISSANCE

Yves-Marie Abraham

Professeur agrégé
Département de management
HEC Montréal

La manière la plus sûre de limiter le réchauffement climatique et de ralentir la catastrophe écologique consiste à mettre un terme à la croissance économique. Il n'y a jamais eu de croissance « verte » et une telle chose s'avère inatteignable à court terme (Haberl et al., 2020). Il faudrait donc commencer par produire globalement moins qu'on ne le fait aujourd'hui, ce qui requiert, par souci de justice, de partager davantage nos richesses et de décider ensemble à la fois des limites à fixer à la production et du partage de ce dont nous avons besoin (Abraham, 2019). Qu'impliquerait un tel projet en matière de mobilité ?

Une mobilité destructrice, injuste et aliénante

La croissance économique phénoménale des deux derniers siècles est indissociable de la croissance des transports, qu'il s'agisse de déplacer des individus ou ce qui est nécessaire à leur mode de vie. Et ces transports n'ont pu jouer un rôle aussi décisif dans la course à la production de la marchandise que parce qu'ils ont été progressivement motorisés¹. À présent, leurs effets pervers s'aggravent et se révèlent chaque jour davantage (Castaignede, 2022).

INSOUTENABILITÉS

En premier lieu, les transports motorisés des êtres humains et des marchandises s'avèrent très destructeurs sur le plan écologique. Leur responsabilité centrale dans le phénomène du dérèglement climatique est déjà connue, car ils constituent l'une des plus importantes sources d'émissions de gaz à effet de serre au sein de nos territoires, et même la plus importante au Québec (MELCCFP, 2024). Toutefois, les problèmes qu'ils génèrent vont bien au-delà. Les moteurs thermiques qui équipent encore la majorité de nos moyens de transport causent d'autres pollutions, telles que le bruit, la fumée et la dispersion de particules fines dans nos milieux de vie.

Certes, l'électrification progressive de ces moteurs permet d'éliminer ou de réduire ces perturbations. Cependant, pour fonctionner, les véhicules électriques n'ont pas moins besoin que les véhicules thermiques de vastes infrastructures et d'industries en tout genre qui participent activement à la catastrophe écologique. Par ailleurs, le plus répandu de ces moyens de déplacement, l'automobile, continue de tuer et de blesser quantité de personnes et d'animaux. En effet, l'automobile capture une grande partie de l'espace public dans nos villes, réduisant le milieu de vie des marcheurs et marcheuses ainsi que des cyclistes, ce qui constitue une autre nuisance de nature écologique.

Plus généralement, les transports motorisés sont indirectement responsables des destructions écologiques provoquées par la croissance économique de ces deux derniers siècles. En effet, leur développement a été et continue d'être l'une des conditions de possibilité de la croissance. Il a été possible de le constater de manière très concrète lors des premiers mois de la pandémie de Covid-19 : lorsque les transports de personnes et de marchandises s'arrêtent ou diminuent, ce sont à la fois l'activité économique et la dévastation écologique qui ralentissent.

1. « Transport motorisé » désigne ici les déplacements de personnes ou de biens effectués par des véhicules mus principalement par un moteur.

Plus particulièrement, les transports motorisés ont rendu possible le tourisme de masse, l'une des industries les plus florissantes actuellement, mais aussi l'une des plus destructrices qui soit sur le plan écologique et les plus paradoxales, car elle contribue à dégrader les lieux exotiques qu'elle fait miroiter à sa clientèle (Castaignede, 2022). Enfin, la critique écologique du transport motorisé ne serait pas complète sans souligner une autre de ses nuisances indirectes. À mesure que ces moyens de déplacement s'imposent dans nos vies, nous mobilisons de moins en moins notre propre capacité de déplacement. Ils contribuent donc aussi, paradoxalement, aux problèmes sanitaires que provoque la sédentarité.

En somme, nos principaux modes de transport ne sont pas « durables », *a fortiori* quand ils dépendent de la consommation d'hydrocarbures, source d'énergie non renouvelable à une échelle de temps pertinente pour l'humanité.

INJUSTICES

La course à la croissance est essentiellement une course à l'argent par la production et la vente de marchandises. C'est aussi une course contre le temps, d'où l'attrait des techniques qui nous promettent d'en gagner, comme c'est le cas des transports motorisés. Toutefois, ceux-ci sont coûteux. Les plus puissants et les plus confortables (avion, hélicoptère, TGV...) tendent à n'être accessibles qu'aux classes dominantes, celles qui contrôlent le capital et qui voient ainsi leur pouvoir renforcé. Les classes dominées, qui rassemblent les individus contraints de vendre leur force de travail pour subsister, doivent généralement se contenter des moyens de déplacement les moins puissants et les moins confortables, dont les techniques non motorisées (bicyclette, marche à pied), ce qui conforte leur condition subalterne.

Il est vrai que la civilisation industrielle a réussi à rendre l'automobile accessible à une majorité des membres de nos sociétés. Cependant, la valeur d'usage de ces engins s'est ainsi fortement dégradée : plus il y a d'automobiles, moins elles tiennent leurs promesses d'un déplacement libre et rapide. Cela s'est traduit aussi par une forte aggravation des pollutions et nuisances diverses associées à ce mode de déplacement. En matière de transport, comme dans le cas de la plupart de nos techniques les plus puissantes, il y a souvent contradiction entre l'exigence de soutenabilité et celle d'accessibilité.

Cela dit, de même que les principaux gains offerts par le transport motorisé sont réservés aux membres des classes dominantes, les externalités négatives de ce type de déplacement sont principalement assumées par les membres des classes dominées. On touche ici à l'une des injustices les plus criantes de nos sociétés :

les personnes les moins responsables de la catastrophe écologique sont les plus touchées par les manifestations de cette catastrophe (Martinez Alier, 2014). C'est particulièrement vrai en matière de transport.

Certes, à condition d'en faire le mode de déplacement principal pour tout le monde, le transport en commun motorisé réduirait les nuisances provoquées par la prolifération des voitures individuelles et ne viendrait pas renforcer les inégalités entre personnes usagères. Cependant, les moyens de transport comme le train, le métro ou l'autobus génèrent d'autres formes d'inégalités, non plus entre personnes usagères, mais entre transporteurs et individus transportés. En outre, leur fonctionnement requiert de vastes organisations hiérarchisées, reposant sur une division verticale du travail, qui favorise l'émergence de relations maîtres-serviteurs. Elles ont quelque chose d'intrinsèquement « autoritaire », comme le souligne Mumford (2021). Ce n'est donc pas une panacée en matière de justice sociale.

ALIÉNATIONS

En centrant le débat concernant la « mobilité durable » sur la recherche des meilleurs moyens de se déplacer, on risque de passer à côté d'une question pourtant essentielle : pourquoi les transports occupent-ils une place si considérable dans notre monde ?

Pour ce qui est de la mobilité humaine, force est de constater qu'elle est en grande partie contrainte par nos manières d'habiter ce monde justement. Nos vies sont organisées de telle sorte que nous devons nous déplacer continuellement entre un domicile, un lieu de travail ou d'étude, des zones d'achat et de consommation, des lieux de loisir. Or, dans la plupart des cas, il ne s'agit pas véritablement d'un choix, mais d'une nécessité. Nous avons en réalité l'obligation de bouger.

D'où vient cette contrainte de mobilité ? Elle trouve une partie de son origine dans le fait que le capitalisme s'est constitué sur la base d'une séparation stricte, tant légale que physique, « entre le ménage et l'entreprise » (Weber, 1964). Multiples sont les raisons pour lesquelles ces deux lieux se sont trouvés ensuite de plus en plus éloignés l'un de l'autre, ainsi que des lieux d'achat et de loisirs. Une chose est certaine : cet éloignement progressif a été largement favorisé par le développement des transports motorisés. La banlieue est dans une large mesure une création de l'automobile (Bussière, 1989) !

C'est tout le paradoxe de ces moyens de déplacement. Présentés comme les instruments d'une plus grande liberté — aller plus loin, plus vite, plus confortablement —, nous en sommes aujourd'hui dépendants. En matière de déplacements, ils exercent ce que Ivan Illich a nommé un « monopole radical » (Illich, 2003) : nous ne

pouvons pas nous permettre de ne pas y avoir recours. Certes, les personnes les mieux nanties réussissent à habiter certains centres-villes sans pratiquement les utiliser. Cependant, leur existence continue de dépendre étroitement des transports motorisés, ne serait-ce que pour accéder aux marchandises dont elles ont besoin pour assurer leur subsistance.

Ce sont donc au moins deux libertés fondamentales qui nous ont échappé avec le développement de nos machines à bouger : celle de ne pas avoir à nous déplacer continuellement et celle de ne pas avoir l'obligation d'utiliser ces machines, donc de participer à financer tout ce qui leur permet de fonctionner et de contribuer par conséquent aux désastres dont elles sont la cause.



Principes d'une mobilité plus soutenable, plus juste et plus émancipatrice

Il y a donc tout lieu de remettre en question la centralité des transports motorisés dans nos vies, non seulement pour des raisons écologiques, mais aussi au nom de ces deux valeurs essentielles qui fondent en principe nos institutions : l'égalité et la liberté². Cela dit, l'être humain est un animal qui aime se déplacer et qui peut en avoir besoin. Si nos idéaux de justice et de liberté exigent que l'on défende notre droit à ne pas devoir nous déplacer, ils réclament tout autant que soit protégé notre droit à nous déplacer.

ÉLOGE DE LA MARCHÉ

Les techniques à privilégier dans une perspective de décroissance doivent autant que faire se peut : 1) bénéficier aux êtres humains sans aggraver la destruction de leur milieu de vie — en particulier le dérèglement climatique ; 2) être accessible à tous et à toutes, sans créer ni maîtres ni esclaves ; 3) permettre aux personnes utilisatrices de mieux se prendre en charge, tout en restant contrôlables, ce qui suppose en premier lieu que leur usage ne devienne pas obligatoire (Abraham, 2019).

La technique de déplacement qui satisfait le mieux cette triple exigence est incontestablement la marche à pied. Il s'agit bien d'une technique, mais d'une technique sans machine, ni même sans autre « outil » que notre corps. Elle fait partie de ce que l'anthropologue Marcel Mauss a justement proposé d'appeler les « techniques du corps » (Mauss, 2021). Comme toute technique, la marche suppose une transmission et un apprentissage. L'être humain ne sait pas marcher à la naissance et il n'est pas certain qu'il y parviendrait (aussi vite) sans l'exemple ni l'aide de ses semblables plus âgés.

D'un point de vue écologique, cette technique est irréprochable. Non seulement ses « externalités négatives » sont très réduites, voire inexistantes, mais ses « externalités positives » sont nombreuses. En particulier, la marche contribue à la bonne santé de celles et ceux qui s'y adonnent, ce dont bénéficie grandement la collectivité dont ils font partie. En matière de justice sociale, c'est un moyen de se déplacer qui reste très accessible, puisque la plupart des êtres humains sont équipés de jambes fonctionnelles et qu'ils parviennent généralement à s'en servir au bout de quelques mois d'efforts.

2. Dans la mesure où il permet le travail et le commerce en ligne, Internet a pu sembler offrir des solutions aux problèmes soulevés plus haut. Il n'en est rien. L'impact écologique de cette mégamachine est colossal. Les activités dans le cyberspace sont plutôt venues intensifier les transports motorisés que s'y substituer. Enfin, ces techniques numériques commencent elles aussi à nous priver de la possibilité de ne pas les utiliser.

Enfin, la marche est le mode de déplacement qui offre le plus de liberté, car elle permet d'aller à peu près partout où se trouve un sol, contrairement à nos techniques motorisées, qui sont bien moins polyvalentes. Elle est en outre largement contrôlable par la personne qui l'utilise, qu'il s'agisse de fournir au corps l'énergie dont il a besoin, de lui imprimer des rythmes différents ou encore d'assurer son entretien — la marche elle-même constituant une manière simple et efficace de prendre soin de cet « instrument ».

RÉHABITER LA TERRE

Dans des sociétés dont les territoires ont été aménagés par et pour les transports motorisés, le marcheur ou la marcheuse n'y a guère sa place. Pourtant, si l'on souhaite limiter le réchauffement climatique et, plus largement, ralentir la catastrophe écologique en cours, et si l'on tient en outre à la justice et à la liberté, c'est la technique de déplacement qu'il convient de privilégier. Cela suppose de réorganiser nos vies tout autrement, en reconstituant des villages et des quartiers où l'essentiel de ce dont nous avons besoin pour vivre se trouvera à portée de pied.

Il ne s'agit pas d'enfermer les êtres humains dans de tels milieux. Ils doivent évidemment pouvoir en sortir et se déplacer où bon leur semble, ce que notre civilisation interdit d'ailleurs à quantité d'entre nous et d'une manière inédite à l'échelle de l'histoire de l'humanité. Toutefois, ces déplacements se feront à pied ou en recourant à



d'autres « techniques démocratiques » (Mumford, 2021), telles que la bicyclette, la traction animale ou le bateau à rame ou à voile.

L'enjeu de cette réorganisation de nos vies est de réapprendre à habiter un territoire et à s'y sentir tellement bien que le désir de s'en éloigner deviendra moins pressant. Tout le contraire en somme de la situation présente : nos milieux de vie sont si désagréables, notamment à cause des transports motorisés, que les plus riches d'entre nous les fuient dès que possible.

Quid des personnes qui ne peuvent marcher ? Remarquons tout d'abord que les inconvénients de ce handicap seraient amoindris par le développement de lieux de vie relativement denses, où le nécessaire se trouve à proximité immédiate. Cependant, il faudrait aussi que ces personnes puissent compter sur la solidarité de leur voisinage, ce qui constitue un autre des principes fondamentaux que la décroissance entend remettre à l'honneur et dont l'application devrait être facilitée par ce mode d'habitation.

RÉFÉRENCES

Abraham, Y.-M. (2019). *Guérir du mal de l'infini. Produire moins, partager plus, décider ensemble.* Montréal : Écosociété.

Bussière, Y. (1989). L'automobile et l'expansion des banlieues : le cas de Montréal, 1901-2001. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 18(2), 159-165.

Castaignède, L. (2022). *Airvire ou le mythe des transports propres.* Montréal : Écosociété.

Haberl, H., Wiedenhofer, D., Virág, D., Kalt, G., Plank, B., Brockway, P., Fishman, T., Hausknost, D., Krausmann, F., Leon-Gruchalski, B., Mayer, A., Pichler, M., Schaffartzik, A., Sousa, T., Streeck, J., et Creutzig, F. (2020). A systematic review of the evidence on decoupling of GDP, resource use and GHG emissions, part II: synthesizing the insights, *Environmental Research Letters*, Volume 15, Number 6.

Illich, I. (2003). *Œuvres complètes. Volume 1* : Paris : Fayard.

Martinez Alier, J. (2014). *L'écologisme des pauvres. Une étude des conflits environnementaux dans le monde.* Paris : Les Petits Matins.

Mauss, M. (2021). *Les techniques du corps* (1^{ère} édition : 1936). Paris : Payot.

MELCCFP (2024). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2022 et leur évolution depuis 1990.* Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, Direction des inventaires et de la gestion des halocarbures, 74 p.

Mumford, L. (2021). *Techniques autoritaires et démocratiques* (1^{ère} édition : 1964). Saint-Michel-de-Vax : La lenteur.

Weber, M. (1964). *L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme.* Paris : Plon.



© Auteur(s), 2026. [Le Climatoscope dispose d'une licence non exclusive de publication et de diffusion. Article publié sous licence CC BY 4.0.](#)

