

Lefebvre, J.-F., Guérard, Y. et Drapeau, J.-P. (1995) *L'autre écologie. Économie, transport et urbanisme : une perspective macroécologique*. Sainte-Foy, MultiMondes/GRAME, 370 p. (ISBN 2-921146-24-X)

Jean-Denis Marois

Volume 39, numéro 108, 1995

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/022536ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/022536ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

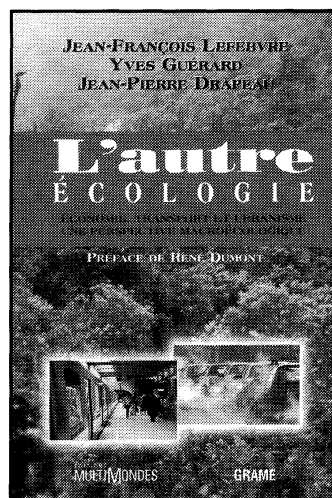
1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Marois, J.-D. (1995). Compte rendu de [Lefebvre, J.-F., Guérard, Y. et Drapeau, J.-P. (1995) *L'autre écologie. Économie, transport et urbanisme : une perspective macroécologique*. Sainte-Foy, MultiMondes/GRAME, 370 p. (ISBN 2-921146-24-X)]. *Cahiers de géographie du Québec*, 39(108), 561–562.
<https://doi.org/10.7202/022536ar>

LEFEBVRE, J.-F., GUÉRARD, Y. et DRAPEAU, J.-P. (1995)
L'autre écologie. Économie, transport et urbanisme : une perspective macroécologique. Sainte-Foy, MultiMondes/ GRAME, 370 p. (ISBN 2-921146-24-X)



Le 20^e congrès mondial de la route, qui se tenait récemment à Montréal, est venu nous le rappeler, l'environnement, l'économie, l'urbanisme et les transports sont désormais liés. Les membres du Groupe de recherche en macroécologie (GRAME) nous invitent à une réflexion sur la ville et les transports et leurs impacts sur la biosphère.

La première partie illustre le concept de macroécologie. Celui-ci a le mérite d'entrevoir les problèmes et les solutions au niveau supérieur de la hiérarchie écosystémique (biosphère). À ne pas en douter, notre planète court vers sa propre faillite, alimentaire évidemment, mais davantage celle provenant de la déstabilisation des grands cycles de la biosphère et de la disparition de la couche d'ozone, de l'acidification prononcée des précipitations et de l'accentuation de l'effet de serre. À cet égard, pour le GRAME, l'analyse traditionnelle des impacts environnementaux, circonscrite à un écosystème, est limitative, car les problèmes auxquels nous faisons face appartiennent à une toute autre échelle, d'où l'importance d'appréhender les problèmes biosphériques selon un angle écologique, mais également macroécologique.

En seconde partie, les auteurs affirment que la résolution des problèmes passe par la mise en place d'un développement économique durable. Or, pour que celui-ci soit opérationnel, il lui faut des outils performants. Les diverses réglementations environnementales n'ayant pas apporté les solutions escomptées, il faut dès lors trouver d'autres solutions. Plus qu'une simple taxe verte, les auteurs proposent la mise en place d'une «réforme écologique de la fiscalité» dans lequel cas les gouvernements auraient l'obligation de taxer toutes les nuisances environnementales. L'objectif est double. D'une part, réorienter l'économie en favorisant les modes de production et les produits écologiquement viables et, d'autre part, réduire le déficit et alléger le fardeau fiscal des moins nantis.

Finalement, les chercheurs du GRAME procèdent à une analyse écologique et macroécologique de la ville avec pour toile de fond la trilogie auto-

bungalow-banlieue. Aux yeux de ces environnementalistes, la banlieue et son corollaire obligé la voiture sont à la source de nombreux problèmes environnementaux et d'un gaspillage énergétique effarant. Cependant, l'étalement urbain n'est pas une fatalité. Il est le résultat de politiques (le plan de développement du ministère des Transports) et de décisions (les schémas d'aménagement) relevant des décideurs publics. C'est pourquoi les solutions à cette crise ne sont pas d'ordre technique (le carburant propre), mais relèvent davantage de la sphère politique (densification urbaine et mesures d'apaisement de la circulation) et fiscale (essence à deux dollars le litre, péages routiers).

L'autre écologie est avant tout un manifeste, la synthèse de la réflexion et des interventions du GRAME au fil des ans contre certains abus de notre société productiviste. Pour celui ou celle qui est familier avec la problématique de l'aménagement et de l'environnement urbains, cet ouvrage ne représente pas une contribution significative. Bien que les auteurs procèdent avec clarté, les arguments et les données qui articulent la démonstration sont connus et exploités depuis longtemps. Son originalité réside plutôt dans la place qu'occupe la réforme écologique de la fiscalité appliquée à l'espace urbain. C'est une piste intéressante qui mérite une analyse plus détaillée.

Toutefois, ce livre n'est pas sans faille. Au fil des pages, en plus du ton pontifiant, l'usage fréquent de la langue parlée devient vite agaçant. Sur le fond, l'argumentation est parfois redondante; des éléments exposés en première partie reviennent dans la partie finale sans ajouter quoi que ce soit à la démonstration.

De plus, si l'approche est à prime abord séduisante, elle comporte par ailleurs de nombreux risques. Plus l'échelle est importante (la biosphère), plus les possibilités d'erreurs sont grandes. Un exemple parmi d'autres, les études portant sur les conséquences d'une augmentation de l'effet de serre sur les communautés végétales et leur substrat en Amérique du Nord. Les chercheurs sont encore loin d'avoir trouvé la méthode qui leur permettra de vérifier avec exactitude les changements à venir au sein des communautés végétales; la grande variabilité entre les scénarios de circulation atmosphérique générale est en partie responsable de cet état de fait. Ainsi, devant l'incapacité de ces modèles à mesurer les changements à la grandeur de la biosphère, la prise en compte des enjeux environnementaux à l'échelle macroécologique m'apparaît à tout le moins incongrue.

Jean-Denis Marois
Département de géographie
UQAM