

## Des compétences en environnement

SYLVAIN PERRON ET JEAN-FRANÇOIS GINGRAS, *Choisir l'environnement*, Montréal, Éditions Somme toute, 2021, 148 pages

Pascal Chevrette

Volume 16, numéro 1, automne 2021

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/97288ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Ligue d'action nationale

ISSN

1911-9372 (imprimé)

1929-5561 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Chevrette, P. (2021). Compte rendu de [Des compétences en environnement / SYLVAIN PERRON ET JEAN-FRANÇOIS GINGRAS, *Choisir l'environnement*, Montréal, Éditions Somme toute, 2021, 148 pages]. *Les Cahiers de lecture de L'Action nationale*, 16(1), 8–9.



## Des compétences en environnement

Pascal Chevrette  
*Chef de pupitre, littérature*

SYLVAIN PERRON ET  
 JEAN-FRANÇOIS GINGRAS  
**CHOISIR L'ENVIRONNEMENT**  
 Montréal, Éditions Somme toute,  
 2021, 148 pages

Les enjeux de l'environnement exigent de revoir beaucoup de choses : modes de vie, consommation d'énergie, notre capacité à préserver et à restaurer l'environnement, etc. C'est toute notre vision de ce que nous pensions être le progrès et la prospérité qu'il faut réexaminer. Parce que c'est un mythe de croire en une croissance économique sans considération pour ses externalités, c'est-à-dire le prix qu'en a payé l'environnement au cours du dernier siècle. Et l'âge des limites a été atteint, comme l'a formulé avec justesse l'économiste Serge Latouche. Exigence lourde, urgente, elle ne laisse pas de répit ; c'est une tâche herculéenne et assez décourageante, il faut le dire. Car même si les appels pour sauver la planète se multiplient, gouvernements et institutions publiques semblent bien impuissants pour infléchir le mouvement général. Comment avancer ?

Dans ce cadre nouveau et ce regard qu'industrialisation et consommation nous forcent à poser sur l'état de la planète, il faut des orientations claires. C'est à cette recherche de solutions que se sont consacrés les auteurs Sylvain Perron et Jean-François Gingras dans *Choisir l'environnement*. Ce titre est le quatrième d'une série de publications initiées par le mouvement Parce que demain, un collectif qui croit au Québec et qui s'est donné pour objectif de lui redonner sa fierté. *Choisir l'environnement* rassemble plusieurs idées et ne fait pas dans le discours alarmiste. Mais il a choisi de se concentrer sur trois secteurs, décliné dans les trois sections du livre : la mobilité et les enjeux du transport, l'agriculture, les forêts et autres milieux naturels. Chaque section présente un état des lieux et procède à une revue de littérature sur les enjeux ciblés avant de présenter ses propositions.

### DES MOBILITÉS

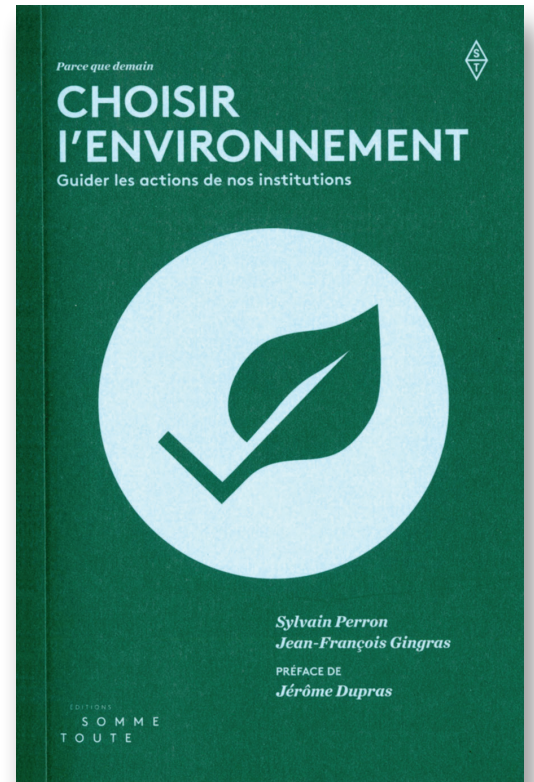
Il est bon de rappeler que le transport à lui seul occupe 80 % des émissions de GES au pays. Et jusqu'à présent, c'est l'automobile qui accapare la majorité des ressources, pas seulement en termes de pétrole, mais aussi d'asphalte et de structure des villes. Alors à quoi devrait ressembler l'avenir sur le plan des transports ? Perron et Gingras

affirment que «les actions en mobilité se conjuguent avec des enjeux d'urbanisme et de planification du territoire» (p. 62). Qu'il faudrait passer d'un «parc automobile à essence», qui domine le paysage, à un «parc de mobilité diversifié et électrifié.» Cela est déjà initié, mais beaucoup d'alternatives demeurent dans l'ombre et le flou.

**En s'interrogeant sur les pouvoirs dont disposent villes et municipalités, en évoquant des exemples forts de stratégie de transport, en rappelant des politiques qui ont donné des fruits ou encore le rapport Pronovost, les auteurs de *Choisir l'environnement* montre que nos outils sont déjà là et qu'il faut se les approprier maintenant, pour mieux penser notre rapport à la nature, pour être compétents en environnement.**

Même s'ils voient d'un bon œil l'électrification des véhicules, les auteurs ne la voient pas comme un miracle. Ils en font certainement la promotion, mais en la combinant à d'autres alternatives : métros, trains, réseaux efficaces d'autobus, transport actif comme le vélo ou la marche. Cette diversification de l'offre de transports, déployée à l'aide des bonnes politiques, serait à leur avis structurante pour les collectivités du Québec, autant pour l'emploi que pour l'occupation du territoire. Par conséquent, elle devrait s'accorder avec les réalités singulières des villes et des municipalités, ce qui n'est pas encore le cas puisque pour l'essentiel, la population à l'extérieur des grandes villes demeure captive de l'automobile. Alors, il est pertinent, comme ils le font, de nous informer de certaines initiatives qui, bien que modestes, sont porteuses. Certains cas de politiques et d'organisation du transport se sont avérés, après tout, très réussis. Le cas du métro de Laval en est un. Mais moins connus sont ceux des villes de Granby (un véhicule par famille) et de Gatineau (réseau de Rapibus, stations qui assurent le lien domicile-travail en peu de temps) et qui peuvent faire évoluer notre vision de ce qui se fait actuellement en termes de mobilité.

L'une des grandes lignes directrices de *Choisir l'environnement* et des autres ouvrages de la collection est de redonner à l'État son rôle majeur, encadrant. Il est instructif de lire au sujet de diverses options existantes et qui pourraient être utilisées sans tarder. Elles sont peu connues du public, mal promues, et il le faudrait : taxe kilométrique, système bonus-malus pour l'achat des véhicules, tarification de la SAAQ selon l'usage des particuliers et des



immatriculations. Aussi, comme la majorité des villes ne disposent pas des ressources financières et nécessaires, et qu'elles ne disposent pas de société de transport pour effectuer une évaluation correcte de l'état de leur transport, un autre moyen proposé serait de constituer un organisme de gestion et de validation des projets qui, par son expertise, servirait les municipalités et les outillerait pour mettre de l'avant une meilleure offre de leurs services.

### DES AGRICULTURES

Au chapitre de l'agriculture, il s'agit de sortir du mode industriel. Souhait pieux. En tout cas, la faire sortir de plusieurs de ses traits et dépendances. Le mode industriel d'agriculture prédomine et les auteurs rappellent que les monocultures viennent avec l'érosion et l'épuisement des terres, qu'elle pollue rivières et ruisseaux, malgré les efforts. En s'appuyant sur la critique du ministère de l'Agriculture par l'agronome Louis Robert concernant l'usage des semences transgéniques et des pesticides, Perron et Gingras vont dans le même sens et dénoncent les partenariats avec les industries privées. Ils encouragent d'autres voies plus prometteuses, dont l'agriculture bio. Il y a quelques années, rappellent-ils, le rapport Pronovost formulait plusieurs recommandations pour diversifier l'agriculture québécoise et la rendre moins dépendante aux intrants chimiques et à ces types de semences manipulées génétiquement. Pourquoi ne pas revenir à ces propositions, s'interrogent-ils.

Dans leur boîte à idées, plusieurs autres pistes à suivre concernent l'alimentation



## UN DISCOURS CONSTRUCTIF, PAS ALARMISTE

En lisant *Choisir l'environnement*, j'ai compris qu'on ne pouvait éviter de s'interroger fortement sur le grand fautif, l'étalement urbain. Je me permets de dire que c'est, au fond, le grand thème de ce livre, la grande préoccupation dont nous fait part cet essai, peut-être plus que l'environnement. Comment harnacher la bête qu'est l'étalement urbain? Car c'est le problème majeur de notre temps: «l'expansion incontrôlée des villes», et tout ce qui vient avec!

En fait, le principal obstacle aux progrès en matière d'environnement, ce sont les intérêts privés des multinationales (en transport, en agriculture) et la pression des promoteurs immobiliers. L'étalement urbain n'est que l'expression de ces intérêts de marché. Ce sont les causes d'une détérioration de la planète, ils sont pointés du doigt dans le livre, ils font l'objet des analyses de *Choisir l'environnement*, mais je tiens à insister sur le fait que l'essai ne veut pas faire dans la seule dénonciation. Le ton choisi est plutôt celui de faire connaître ce qui est déjà là, de miser sur la confiance dans le geste et dans la volonté politique, de faire part d'idées fortes qui pourraient être mises en pratique par un gouvernement qui en aurait la volonté. Voilà, grosso modo, ce que signifie ce «choisir», ce choix pour l'environnement.

Des outils existent donc déjà et c'est le grand apport de cet essai de bien les faire voir. *Choisir l'environnement* développe un discours constructif et proactif en

regard de l'environnement, pas alarmiste. Lorsqu'ils présentent leurs solutions, les auteurs les chiffrent et en déclinent les impacts positifs, ressortent études et rapports pertinents, malencontreusement tablettés, négligés. Je note cependant que bien des thèmes ne sont pas couverts dans l'ouvrage, mais on ne peut évidemment pas tout voir, car la tâche, disions-nous, est

herculéenne: l'eau, les zones protégées, les innovations en termes de droit de l'environnement, l'aquaculture, le recyclage, une plus solide étude sur la part de l'électricité et des énergies renouvelables. Oui, on comprend que l'environnement exige immensément. Immensément de pédagogie. Immensément de sensibilité. Et ultimement: immensément de volonté politique. Un bel idéalisme, doublé d'un pragmatisme, voilà ce dont nous avons besoin. Il faut «choisir».

Quoi qu'il en soit, le souci qu'ont Perron et Gingras pour les institutions publiques est manifeste. Le rôle de l'État est, selon eux, déterminant pour l'avenir; son expertise doit être assurée dans la lutte contre les changements climatiques et il doit permettre de contrer les forces du marché qui ont amplifié le déplacement des humains, des biens et des capitaux, et ainsi favorisé un mode d'habitation et d'exploitation de la planète qui ne va pas dans le sens des écosystèmes et de leur biodiversité. Cela veut dire de pourvoir de compétences nouvelles les instances et les acteurs les mieux placés pour agir dans les trois secteurs ciblés dans le livre. En s'interrogeant sur les pouvoirs dont disposent villes et municipalités, en évoquant des exemples forts de stratégie de transport, en rappelant des politiques qui ont donné des fruits ou encore le rapport Pronovost, les auteurs de *Choisir l'environnement* montre que nos outils sont déjà là et qu'il faut se les approprier maintenant, pour mieux penser notre rapport à la nature, pour être compétents en environnement. Bref, ce choix – qui est un grand choix pour l'avenir de nos sociétés – implique un examen des compétences, pour tous les paliers décisionnels. ❖

suite de la page 8

et l'agriculture: diminuer la consommation de viandes; recourir à Hydro-Québec pour remettre sur pied des tarifs préférentiels pour la serriculture; introduire, comme cela se fait au Danemark, de la nourriture bio d'ici dans les menus de nos institutions publiques (écoles, hôpitaux, etc.). Ce choix diminuerait en effet nos importations alimentaires (celles-ci se chiffrent actuellement à 50 %), en plus d'être meilleur pour la santé des Québécois. Ça assurerait logiquement au Québec une plus grande souveraineté alimentaire. Encore ici, malheureusement, ignorance chez les Québécois: malgré les nombreux efforts déployés depuis des années pour certifier que les produits sont d'ici, il semblerait que seulement 5 % des consommateurs sont sensibles à la provenance de leurs aliments.

## LES FORÊTS COMME INFRASTRUCTURES ?

Le volet sur la forêt est plus court. On rappelle avec raison que les forêts sont vulnérables, qu'elles sont vitales, et que les municipalités devraient avoir la responsabilité de s'en occuper mieux, ce qui n'est pas le cas. Voilà un aspect majeur examiné par les auteurs: les pouvoirs dont disposent les villes et les municipalités pour veiller à leurs milieux naturels sont négligeables. Elles n'en ont pas les compétences. C'est la même lacune que dans le monde agricole où il manque de ressources pour l'application des règlements pour les protections des terres.

Ce qui me semble intéressant à relever dans ce volet, c'est que la nature n'est pas présentée à la manière romantique comme cette nature vierge à sauvegarder et isoler du sort abject que lui réservera la main de l'homme. Il s'agit de reconnaître son apport dans nos vies et son utilité. La forêt ne pourrait-elle pas être vue pour les zones densément peuplées comme une infrastructure, apportant un meilleur apport d'oxygène, étant un espace de vie et de santé? En majorité, on la voit ainsi, cela n'est pas nouveau; mais il n'y a pas de champs de compétences assez forts pour que s'incarne vraiment ce principe. Les auteurs prennent donc soin de rattacher leur examen de la forêt québécoise, principalement dans les zones urbaines, à l'état de nos milieux naturels. Ils les lient à d'autres enjeux: santé publique, qualité de l'air, aménagement des villes. Ils en font, en somme, une sorte d'infrastructure écologique et prévoient un cadre pour la valoriser, vraiment.

Comme dans le cas des terres agricoles, la forêt et les milieux naturels font souvent face à des pressions des promoteurs immobiliers et les villes peuvent difficilement contrer ces pressions du marché. La construction de nouveaux quartiers résidentiels semble être devenue le *modus operandi* des villes, qui tirent leur revenu des taxes immobilières, encourageant ainsi l'étalement urbain, empiétant là où devrait se tenir un arbre. Penser la «connectivité des milieux naturels» devrait, encore ici, faire partie des prérogatives des municipalités et de nouveaux pouvoirs, de nouvelles compétences: «Nous demandons maintenant plus de responsabilités aux villes, dont la protection des milieux naturels.» (p. 113) Concrètement, les auteurs proposent de créer une commission chargée de surveiller les milieux naturels, sur le modèle de la Commission sur la protection des terres agricoles. Les outils à développer, notamment le fait d'outiller les villes, financièrement et en termes d'organismes-conseils, favoriseraient la protection de nos forêts.

**En fait, le principal obstacle aux progrès en matière d'environnement, ce sont les intérêts privés des multinationales (en transport, en agriculture) et la pression des promoteurs immobiliers. L'étalement urbain n'est que l'expression de ces intérêts de marché. Ce sont les causes d'une détérioration de la planète, ils sont pointés du doigt dans le livre, ils font l'objet des analyses de *Choisir l'environnement*, mais je tiens à insister sur le fait que l'essai ne veut pas faire dans la seule dénonciation.**