



Connecter la mosaïque urbaine

Compléments indispensables aux parcs et espaces verts, les corridors écologiques comptent parmi les moyens pour accroître la biodiversité en ville. Faisons une incursion au cœur de la trame urbaine.

Par Catherine Couturier, journaliste indépendante

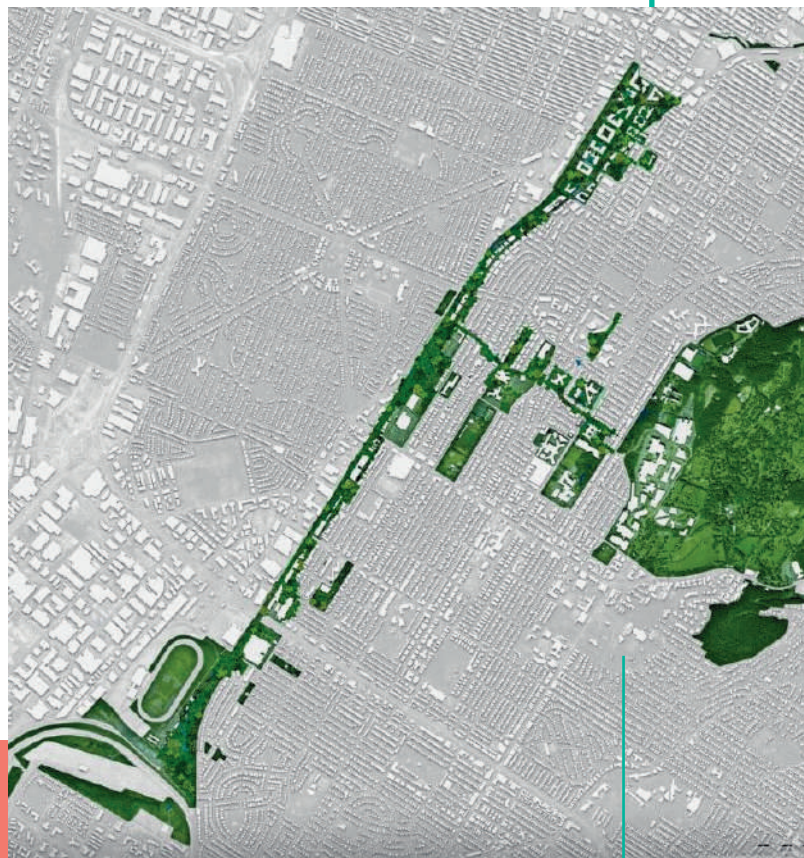
Le concept de corridor écologique a émergé dans les années 1970. «On a commencé à s'apercevoir que la diversité biologique d'un endroit dépendait de sa connectivité avec d'autres», se souvient Andrew Gonzalez, professeur au département de biologie de l'Université McGill. Reliant deux points, ces trames vertes permettent le déplacement des espèces. «Le vivant est très dynamique il se déplace dans le temps et dans l'espace», ajoute-t-il. S'il faut d'abord conserver les habitats – de plus en plus morcelés –, les corridors sont aussi des alliés pour protéger la biodiversité.

© Unité du Développement Durable de l'UdeM,
Projet Corridor écologique Darlington
(Marie LeMéléo et Alexandre Beaudoin)

Des projets à différentes échelles

Les corridors écologiques peuvent prendre plusieurs formes. «La taille importe peu: même un petit corridor est important», souligne Andrew Gonzalez. Voies ferrées, pistes cyclables incluant l'intégration d'éléments végétalisés, ruelles vertes... Il faut saisir toutes les occasions. C'est d'ailleurs l'idée du projet Trame verte et bleue de la Communauté métropolitaine de Montréal: proposer de multiples chemins verts qui s'insèrent dans le paysage urbain. «On ne veut pas ceinturer, mais s'immiscer dans le territoire», explique Jérôme Dupras, professeur au département des sciences naturelles de l'Université du Québec en Outaouais. En effet, si dans les années 1950 les ceintures vertes visaient à contenir l'étalement urbain, on cherche aujourd'hui à favoriser la protection et la connexion des espaces naturels à l'intérieur même de la ville.

L'approche la plus utilisée s'inspire des «pas japonais» et cible des zones de micro-interventions pour les aligner, telle une ligne pointillée. Des projets comme la déminéralisation d'un espace, la plantation d'arbres, l'aménagement d'un jardin mellifère ou le verdissement d'une piste cyclable se réalisent graduellement et finissent par constituer un corridor. «Obtenir un corridor continu peut cependant prendre du temps», constate Alexandre Beaudoin, conseiller en biodiversité à l'Université de Montréal et responsable du projet de corridor écologique Darlington.



© Unité du Développement Durable de l'UdeM, Projet Corridor écologique Darlington, (Marie LeMéléo et Alexandre Beaudoin)

Le corridor Darlington

Porté par l'Université de Montréal et l'arrondissement de Côtés-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, le corridor écologique Darlington veut relier le mont Royal au chemin de fer situé au nord de ce dernier et devenir une véritable «autoroute de biodiversité naturelle». Le projet s'étale sur plusieurs années et comprend de multiples actions de verdissement, d'agriculture urbaine et de gestion des eaux pluviales. «Au départ, on voulait relier les deux campus mais c'est devenu beaucoup plus que ça», confie Alexandre Beaudoin de l'Université de Montréal. Le projet permettra en effet la migration d'espèces comme le renard roux. L'amélioration de la vie des résidents du quartier est aussi au programme. La plantation d'espèces mellifères tout au long du parcours et, sur la place Darlington, d'arbres et d'arbustes fruitiers accessibles à tous, contribue à rendre le projet citoyen et durable.



© Jean-Paul Augurusa



© Jean-Paul Augurusa

Service donné, services rendus

« Les corridors écologiques urbains sont complémentaires aux grands corridors migratoires. On l'oublie souvent, mais en ville la fragmentation et la destruction des habitats sont des problèmes bien réels », expose Alexandre Beaudoin. En connectant les petits points déjà existants, les trames vertes facilitent le transit pour les animaux et les plantes, mais aussi la mobilité.

En ville, ils ont également un effet positif sur les îlots de chaleurs, la filtration de l'air, le stockage du carbone, la rétention des eaux de ruissellement, ainsi que sur les coûts de climatisation et de chauffage. Bref, ils améliorent la résilience des cités. « Ils répondent à de multiples enjeux de santé publique, comme les déserts alimentaires ou la lutte contre les espèces envahissantes », ajoute Alexandre Beaudoin. On peut en effet y favoriser l'agriculture urbaine et la plantation de végétaux, comme l'a fait l'arrondissement de Saint-Laurent dans son corridor de biodiversité.

Même si, selon Jérôme Dupras, les avantages sont plus grands que les inconvénients, tout n'est pas rose. Faciliter la circulation des espèces signifie en effet rendre la vie plus facile pour les espèces invasives ou ravageuses végétales ou animales (tiques, coyotes, etc.). Plus de verdure peut également augmenter le sentiment d'insécurité chez les citoyens, particulièrement la nuit. Il faut donc s'assurer de bien sélectionner les milieux à connecter et de les entretenir correctement.

© Jean-Paul Augurusa





© visites guidées - 16/42 tours

Mignonnes ruelles vertes ? Oui, mais...

Les ruelles vertes sont un bon exemple d'aménagement de corridor écologique en ville. Elles contribuent positivement à une foule d'autres dimensions socio-économiques : augmentation de la qualité de vie, du sentiment de sécurité, de la valeur des propriétés, de la mobilisation de la communauté, etc. Elles peuvent cependant générer des grincements de dents (notamment quand il est question de l'utilisation des véhicules motorisés) et sont parfois une source de tensions sociales et économiques au sein d'un quartier ou d'un îlot urbain.

Rendez-vous manqués et à venir

Même si l'idée n'est pas neuve, les projets d'aménagement de corridors écologiques se multiplient. « Il y a vraiment un mouvement à l'échelle internationale. Dans toutes les grandes conventions, on met des cibles sur la connectivité », explique Andrew Gonzalez, qui a participé à des travaux pour le gouvernement du Québec et la Communauté métropolitaine de Montréal visant à planifier des réseaux de corridors et à évaluer les endroits protégés pour maintenir un maximum de connectivité.

À Montréal, la réflexion sur le sujet remonte aux années 1980 avec le projet Archipel, un projet de réseau vert à l'échelle de la ville, puis avec la production d'un plan directeur du réseau par le Bureau d'urbanisme de la Ville de Montréal en 1992. Deux projets qui ne se sont jamais concrétisés. Assurer la pérennité d'initiatives vertes n'est jamais simple vu la multiplicité du nombre d'intervenants et l'absence d'acteurs pivots pour faire le pont entre les différents niveaux de gouvernance. « Planter un arbre, c'est facile, mais l'amener à maturité, c'est ça le défi », illustre Jérôme Dupras.

Aujourd'hui, « le vent a tourné », croit Andrew Gonzalez. Les annonces de subventions et de projets se multiplient, comme celle faite récemment par la Fondation de la faune du Québec, qui financera six nouveaux projets, dont un à Montréal : le corridor de biodiversité de Saint-Laurent constitué notamment du boisé Marcel-Laurin, du parc-nature du Bois-de-Liesse et du ruisseau Brook. Cet important projet qui s'étalera sur 20 ans connectera les noyaux de biodiversités de l'arrondissement Saint-Laurent (boisés, parc nature, ruisseaux) grâce à la végétalisation et à l'aménagement de terre-pleins en friche et au verdissement des toits. La Ville de Montréal prévoit aussi l'aménagement d'un réseau de 5 corridors verts, totalisant 110 km, permettant de relier les parcs aux milieux de vie.

« Les infrastructures naturelles font partie de l'arsenal pour la lutte et l'adaptation aux changements climatiques », rappelle Jérôme Dupras. Les bénéfices psychologiques du contact avec le milieu naturel n'étant plus à démontrer, on ajoutera les corridors écologiques à la liste des lieux de nature en ville où il fait bon de prendre l'air.



Pour en savoir plus

Le corridor Darlington :

<<https://www.corridorecologiquedarlington.org/>>

Trame verte et bleue de Montréal :

<<https://cmm.qc.ca/projets/trame-verte-et-bleue/>>