



Synthèse de la session plénière et des résultats du sondage sur l'écologie routière et l'adaptation aux changements climatiques

Le comité de direction

Volume 143, Number 1, Winter 2019

Colloque sur l'écologie routière et l'adaptation aux changements climatiques : de la recherche aux actions concrètes

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1054110ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1054110ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

La Société Provancher d'histoire naturelle du Canada

ISSN

1929-3208 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Le comité de direction (2019). Synthèse de la session plénière et des résultats du sondage sur l'écologie routière et l'adaptation aux changements climatiques. *Le Naturaliste canadien*, 143(1), 5–7.
<https://doi.org/10.7202/1054110ar>

Tous droits réservés © La Société Provancher d'histoire naturelle du Canada, 2018

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>

Érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

<https://www.erudit.org/en/>

Synthèse de la session plénière et des résultats du sondage sur l'écologie routière et l'adaptation aux changements climatiques

Le comité de direction

À l'occasion du *Colloque sur l'écologie routière et l'adaptation aux changements climatiques*, en complément aux présentations formelles, aux activités de réseautage et à la visite sur le terrain, les participants ont été appelés à répondre à un sondage (réalisé avant l'évènement) et à prendre part à une session plénière. Le présent article vise à synthétiser les principaux éléments qui sont ressortis de ces tribunes d'échange et à déterminer les suites à donner au colloque.

Le sondage, composé de 10 questions, avait pour objectif de cerner les grandes préoccupations des participants sur des thèmes relatifs à l'écologie routière et de recueillir leurs propositions sur les enjeux mis de l'avant. Il a bénéficié d'un excellent taux de réponse (57 % des participants). Les informations recueillies ont notamment permis d'alimenter la session plénière qui visait à susciter la discussion et à faire émerger des solutions concrètes autour d'une question centrale : comment faire progresser le Québec en matière d'écologie routière ? L'objectif des discussions était de convenir des suites à donner au colloque pour s'attaquer aux priorités définies et pour concrétiser les solutions proposées, notamment en tentant de définir la forme que pourraient prendre les futurs travaux (groupe de travail, forum, rencontres régulières, etc.).

Quatre panélistes ont participé à la session plénière : Louise Gratton, consultante en écologie et conservation; Yannick Autret, responsable du programme Infrastructures de transports terrestres, écosystèmes et paysages (ITTECOP)-France; Nathalie Drouin, directrice générale de KHEOPS, un consortium international de recherche sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure; et Jochen Jaeger, professeur associé à l'Université Concordia à Montréal. Ces experts étaient invités à présenter brièvement leur point de vue sur les principaux thèmes abordés par le colloque, tout en s'inspirant des constats préliminaires qui en émanaient. Deux animateurs (Yves Bédard, de l'Association des biologistes du Québec, et André Champoux, de Corridor appalachien) étaient pour leur part responsables de diriger les interventions et d'animer la discussion en questionnant les participants sur 5 thèmes : 1) la connectivité et l'écologie routière, 2) la création d'une boîte à outils en écologie routière, 3) le développement d'un centre de ressources ou d'un registre de bonnes pratiques, 4) les partenariats et le financement, et 5) l'acceptabilité sociale des projets en écologie routière.

Les principaux constats que les participants au sondage et à la plénière ont fait ressortir sont les suivants.

Du retard à rattraper

Alors que l'Europe a créé de nombreuses structures pour faciliter le passage de la faune en contexte routier, l'Amérique du Nord en offre encore relativement peu. Même si le Québec a fait de grands pas dans le domaine de l'écologie routière ces dernières années, beaucoup reste encore à faire. Plusieurs participants ont souligné que le maintien et la restauration de la connectivité écologique, particulièrement en contexte routier, ne sont pas suffisamment pris en compte dans le processus de décision relatif à l'aménagement ou à la réfection de structures de transport et à l'aménagement du territoire. De nombreuses propositions permettant de pallier cette lacune ont été amenées par les intervenants, allant de la bonification de budgets consacrés au maintien de la connectivité à la mise en place de lois et de règlements spécifiques, en passant par une sensibilisation accrue des politiciens et la standardisation des protocoles d'identification des corridors naturels.

Des partenariats essentiels

Le colloque a permis de constater qu'il est de plus en plus courant de planifier des corridors visant à maintenir la connectivité écologique. Des initiatives, voire des mesures, sont mises en place pour faciliter le déplacement de la faune et favoriser la migration des espèces en réponse aux changements climatiques appréhendés. Les activités de science citoyenne et de participation des communautés dans le suivi des déplacements de la faune se multiplient. Les projets les plus porteurs sont fondés sur la collaboration de plusieurs intervenants (ministères, ONG de conservation, universités, municipalités, etc.) et pavent la voie à des partenariats puissants qui génèrent des retombées partagées sur le plan écologique et socioéconomique. L'importance de ces partenariats, tant pour commencer des projets que pour les mener à bien, a été soulignée à maintes reprises pendant le colloque. Les échanges ont aussi fait ressortir que la composante pluridisciplinaire de l'écologie routière impose la mise en place d'équipes multidisciplinaires, qui pourront développer une vision holistique des solutions à implanter et faire le lien entre la recherche et les plus récentes avancées mises en pratique.

De plus, puisque la connectivité des écosystèmes va au-delà des frontières, la nécessité a été soulignée de rassembler les acteurs dans des efforts qui traversent les juridictions, tant pour le partage des connaissances que pour les solutions de

financement. Le regroupement d'organismes sous la bannière SCI (Staying Connected Initiative¹) qui organisait une activité de réseautage dans le cadre du colloque s'inscrit d'ailleurs dans cette démarche.

L'aménagement du territoire au cœur des enjeux

Toujours sous l'angle des partenariats — et bien que le thème soit périphérique à l'enjeu de l'écologie routière et des changements climatiques — l'aménagement du territoire est ressorti comme un aspect central de la problématique dans le contexte du Québec méridional. Avec la tenure majoritairement privée des terres, le dialogue nécessite d'être renforcé entre les aménagistes, les urbanistes et tous ceux qui œuvrent d'une façon ou d'une autre au maintien de la connectivité des habitats. Des exemples inspirants (par exemple, celui de la municipalité d'Austin) confirment que cette ouverture existe au Québec. Les participants ont souligné le besoin d'une meilleure prise en compte, par les décideurs, des enjeux à grande échelle touchant à la fois l'aménagement du territoire, la conservation des milieux naturels et la connectivité.

Adaptation des infrastructures routières

À la question sur la façon de financer les infrastructures routières adaptées au maintien de la connectivité écologique et aux changements climatiques, que ce soit aux étapes de la conception, de la construction, de l'entretien ou du suivi de l'efficacité, de nombreux répondants ont répondu que l'essentiel de la responsabilité devait reposer sur les initiateurs des projets routiers. Cependant, les participants ont insisté sur l'importance de promouvoir les multiples avantages de ces projets (aspects fauniques, adaptation aux changements climatiques, maintien de la connectivité aquatique, etc.) afin de maximiser la mise en commun des ressources et les participations financières. Il a été suggéré que la mise sur pied par l'État québécois d'un fonds de démarrage pourrait jouer un rôle mobilisateur et favoriser la participation du gouvernement fédéral ainsi que celle des communautés et des investisseurs privés. Étant donné le lien étroit avec l'adaptation aux changements climatiques, certains ont également suggéré de mettre à profit des sources comme le Fonds vert du gouvernement du Québec ou des fonds de compensation en provenance du secteur privé.

Selon la directrice générale de KHEOPS, les modèles de gestion et des mécanismes décisionnels associés aux infrastructures de transport mériteraient d'être revus et améliorés. De fait, la majorité des recherches sur le sujet indique que ces modèles et mécanismes sont surtout centrés sur les enjeux financiers, les coûts et les échéanciers, et peu sensibles aux enjeux sociaux et aux effets de ces infrastructures sur les milieux de vie et l'environnement. Selon elle, la gestion, voire la performance des infrastructures d'aujourd'hui et de demain, devrait se mesurer à l'aide de nouveaux indicateurs, afin minimiser les impacts environnementaux en proposant des solutions de rechange, par exemple pour faciliter le

déplacement de la faune et s'adapter aux changements climatiques.

Partage de l'information

Au-delà du financement et des partenariats, la majorité des participants avaient à cœur la centralisation de l'information et la mise sur pied d'un centre de ressources en écologie routière. En effet, 82 % des répondants au sondage (13 % n'avaient pas d'opinion sur le sujet et 5 % étaient en désaccord) et plusieurs interventions à la plénière ont mis en lumière cette nécessité de centraliser l'information, possiblement dans un centre de ressources facilement accessible et par lequel une panoplie de données pourraient être partagées (plans de construction, guides techniques, protocoles standardisés, exemples de projets réalisés ailleurs et de résultats, comparaisons de dispositifs de détection des mouvements fauniques, types de suivis, etc.). Faciliter un tel partage d'information permettrait de contribuer au développement de l'expertise dans le domaine, d'accroître la qualité des projets et d'optimiser l'utilisation des ressources. À cet effet, à la suite du Colloque, la plateforme bilingue *Portail Routes et Faune*² a été mise en place en septembre 2018. Les différents professionnels impliqués sont invités à bonifier son contenu régulièrement.

Acceptabilité sociale des projets d'écologie routière

Une inquiétude partagée par plusieurs participants est que beaucoup de citoyens ne sont pas au fait des enjeux liés à l'écologie routière et pourraient remettre en question certains investissements. Le manque de connaissances au sein de la population pourrait en effet entraîner un manque d'acceptabilité sociale et freiner la mise en œuvre de projets essentiels. L'espace médiatique potentiellement occupé par des opposants à de tels investissements peut être suffisant pour nuire à l'avancement de certains projets. C'est pourquoi il importe de réfléchir aux aspects communicationnels dans tout projet d'écologie routière. En parallèle, il faut reconnaître que tout ce qui a trait aux passages fauniques a un énorme potentiel de visibilité et d'attraction médiatique, comme l'a illustré l'Ontario Road Ecology Group lors de sa conférence. Ces projets d'infrastructure possèdent souvent une force emblématique et constituent des nouvelles positives à relayer aux médias, qui en sont friands. En ce sens, ils peuvent fournir des occasions incroyables d'éduquer le public sur l'importance de la connectivité et de l'adaptation aux changements climatiques. Dans le sondage, les participants ont mentionné que les meilleurs arguments à utiliser pour convaincre le public de l'importance d'investir en écologie routière étaient le maintien de la biodiversité pour les générations futures (38 %) et la sécurité routière (36 %). Lors des échanges en plénière, ils ont aussi fait ressortir la pertinence d'être plus proactifs en ce qui concerne la communication au Québec et la nécessité de doter chaque projet d'une stratégie de communication efficace.

1. stayingconnectedinitiative.org

2. <http://roadsandwildlife.org/French/>



Corridor appalachien

En conclusion

Alors qu'en mai 2011, le premier colloque québécois sur le thème de l'écologie routière portait essentiellement sur les routes et la faune terrestre, le colloque de 2017, avec la variété des thèmes abordés, nous a permis de constater la diversification des enjeux auxquels s'attarde maintenant la discipline : connectivité terrestre et aquatique, variété des espèces fauniques affectées, adaptation des structures aux changements climatiques, participation citoyenne, aménagement du territoire, etc. Un prochain colloque pourrait même avoir une couverture encore plus large en intégrant d'autres types d'infrastructures de transport comme les lignes ferroviaires ou énergétiques.

Étant donné l'ampleur des enjeux liés à l'écologie routière, il serait irréaliste de les faire porter uniquement par le ministère des Transports du Québec, dont le mandat est principalement d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises sur tout le territoire québécois, et ce, de façon sécuritaire. C'est pourquoi il faudra s'appuyer sur un leadership pleinement partagé, notamment avec les secteurs de l'Environnement et de la Faune de nos instances gouvernementales et avec les différents centres d'expertise dans le domaine (établissements de recherche, entreprises privées, organismes de conservation, etc.).

La Résolution 40-3 concernant la connectivité écologique, l'adaptation aux changements climatiques et la conservation de la biodiversité, adoptée en août 2016 par les gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et les premiers ministres de l'Est du Canada, constitue un autre puissant levier pour faire reconnaître l'importance de ces enjeux. L'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) vient également de mettre en place un nouveau groupe de travail spécialisé sur la connectivité (avec même un sous-groupe sur le transport) qui a pour mandat, d'une part, d'élaborer une série de recommandations pour la prise en compte de la connectivité, et d'autre part, d'inciter les juridictions membres à établir des aires prioritaires pour le maintien de la connectivité.

Cette récente reconnaissance internationale a créé un contexte particulièrement favorable au développement de solutions concrètes et novatrices aux enjeux globaux associés à l'écologie routière et à l'adaptation aux changements climatiques. Étant donné l'immensité du territoire québécois, il apparaît évident que des aires d'intervention prioritaires devront être définies. Peut-être est-ce là une des principales priorités pour le Québec en écologie routière ?