

VANCOUVER

Un nouvel art de vivre au vert

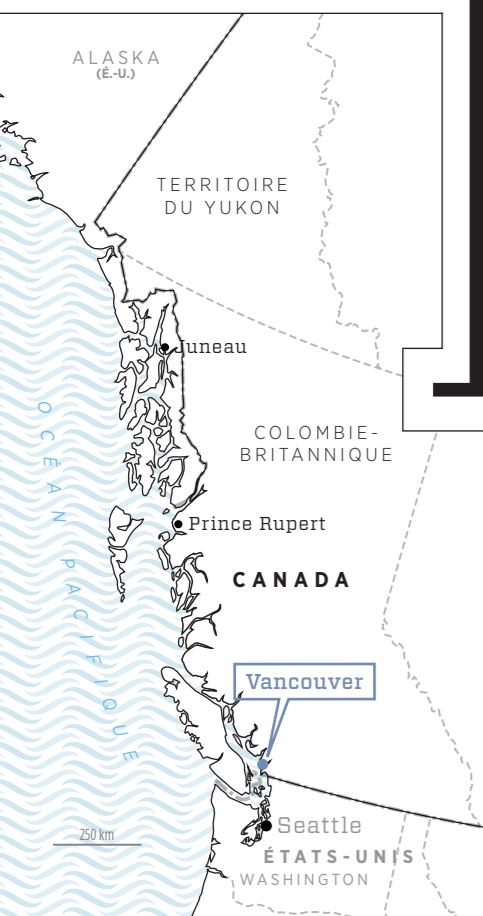
FORÊT URBAINE, TRANSPORTS ÉLECTRIQUES, ARCHITECTURE ZÉRO CARBONE...
COMMENT LA PLUS GRANDE CITÉ DE L'OUEST CANADIEN FAIT
TOUT POUR DEVENIR AUSSI LA PLUS ÉCOLOGIQUE D'AMÉRIQUE DU NORD.



Collection Christopher / Prisma

Vue sur les tours du centre et, de l'autre côté des eaux de False Creek, les quartiers résidentiels et les arbres du parc Charleston. Vancouver est pionnière dans le développement urbain à haute densité, avec une approche mêlant gratte-ciel, immeubles bas et espaces verts.

Ici, pour aller à son travail, on peut choisir le kayak ou le canoë



En ce matin d'été, la baie de Vancouver se réveille dans une clarté laiteuse. Une mosaïque infinie de forêts verdoyantes, montagnes noires et lacs bleu azur s'étire à travers le hublot, alors que l'hydravion entame sa descente vers le port. Sur le littoral, à perte de vue, les doigts bleus du Pacifique serpentent vers l'intérieur des terres. Surplombant des plages ourlées de sable blanc, des gratte-ciel scintillent au soleil naissant. À mesure que l'on approche du port, on distingue de curieuses formes sur la mer. Vues du ciel, elles ressemblent à des allumettes jetées sur les eaux. Ce sont en réalité des dizaines de personnes en train de pagayer dans la baie des Anglais et à False Creek – non pas pour leur séance de sport matinale mais pour se rendre sur leur lieu de travail en centre-ville. Comme si se déplacer en kayak ou canoë était tout ce qu'il y a de plus naturel... À ce moment-là, la voix du pilote retentit dans les casques audio des passagers : « Bienvenue dans la ville la plus verte d'Amérique du Nord. »

La plus grande ville de l'Ouest canadien et cœur battant de la Colom-

bie-Britannique figure régulièrement en tête des palmarès mondiaux des villes où il fait bon vivre. Ici, entre mai et octobre, au petit matin, plutôt que de se précipiter vers une salle de sport, les Vancouverois font leur footing sur les pentes du mont Grouse, à une dizaine de kilomètres au nord du centre. L'hiver, ils dévalent à ski les pistes du mont Seymour ou de la station de Cypress Mountain, à une demi-heure de route au nord. La vie au grand air.

Outre sa géographie spectaculaire, Vancouver se distingue par sa diversité culturelle, avec une population aux origines amérindiennes, européennes et est-asiatiques. Son cadre de vie a largement contribué à sa popularité et sa croissance démographique fulgurante : le nombre d'habitants a progressé d'environ 20 % entre 2007 et 2020 – ils sont désormais 2,6 millions.

PAS ENCORE LA VILLE LA PLUS VERTE, MAIS L'UNE DES PLUS AMBITIEUSES

Résultat, Vancouver est la ville la plus densément peuplée du Canada. Mais aussi l'une des plus ambitieuses au monde en matière d'écologie. Elle n'est pas encore la plus verte d'Amérique du Nord (l'indice 2022 Arcadis des villes les plus durables du monde distingue avant elle Seattle, San Francisco, Los Angeles et New York, Vancouver occupant la 17^e place) mais elle y travaille. Entre 2007 et 2020, Vancouver a diminué ses émissions de CO₂ de 15 % (à l'échelle de l'OCDE, la baisse est équivalente sur la même période mais avec une augmentation de la population moindre, de 8 %). Et elle vise une réduction de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 50 % d'ici à 2030, puis 80 % d'ici à 2050. Date à laquelle elle espère atteindre 100 % d'énergies renouvelables. Sa recette : architecture zéro carbone, espaces verts à foison et transports tout électriques.

Sur le fleuve Fraser, près de l'aéroport international, ou les eaux de Coal Harbour, dans le nord de la ville, à côté du ballet des bateaux taxis, des navires de croisière et des cargos, résonne le bourdonnement quasi incessant des dizaines d'hydravions, pouvant transporter chacun jusqu'à quatorze

Greg McDougall

«JE VEUX FAIRE DE CET HYDRAVION ÉLECTRIQUE LE TESLA DES AIRS»

P.-D.G. de la compagnie d'hydravions locale Harbour Air



Greg McDougall ne cache pas sa fierté en posant devant l'ePlane, son prototype d'hydravion électrique qui devrait entrer en service fin 2023, et faire de son entreprise la première compagnie aérienne électrique du monde. Passionné par l'aviation depuis qu'enfant,

il contemplant le ballet des hydravions sur l'île Nelson, à 90 kilomètres au nord de Vancouver, le patron d'Harbour Air affiche ses ambitions. « Je veux faire de l'ePlane le Tesla des airs d'ici dix ans, explique-t-il. Pour lutter contre le changement climatique et les nuisances sonores. »

Alana Paterson



2,6 millions d'habitants...
C'est la plus grande
ville de l'Ouest canadien,
et la plus agréable

Dick Darryl / CP / Abaca

Spectacle d'un autre temps sur les eaux de False Creek, au pied du musée Science World : durant l'été 2022, à l'occasion de l'inauguration d'une exposition, des membres des Premières Nations locales ont remis à l'eau des *glaw*, canoës traditionnels jadis utilisés en mer.

➤➤ personnes. Ils font la navette avec la ville de Victoria, capitale de la province, située sur l'île de Vancouver, et avec les communautés isolées vivant sur le chapelet d'îles longeant la côte de la Colombie-Britannique, ou habitant des péninsules boisées, pour beaucoup inaccessibles par la route.

L'hydravion est à Vancouver ce que le bus à impériale est à Londres ou le *cable car* à San Francisco : incontournable. Et c'est justement dans les airs que se prépare la prochaine révolution. Son nom : ePlane, un prototype d'hydravion de la compagnie aérienne locale Harbour Air. Le premier avion commercial 100 % électrique du monde, qui devrait être mis en service d'ici fin 2023. Alimenté par une batterie électrique, il peut transporter six passagers et proposera des vols neutres en carbone aux habitants du littoral de la mer des Salish qui baigne la zone de Vancouver. Greg McDougall, 66 ans, P.-D.G. et fondateur de Harbour Air, a lui-même pris les commandes de l'appareil en décembre 2019 lors d'un vol de démonstration d'une quinzaine de minutes.

LES HÉRONS CÔTOIENT LES BORNES DE RECHARGE POUR VOITURE ÉLECTRIQUE

Et en août dernier, son ePlane a décollé du fleuve Fraser, près de l'aéroport international, et rejoint Victoria. 74 kilomètres en vingt-quatre minutes. Le premier vol digne de ce nom et une étape importante pour Greg McDougall, qui affiche ses ambitions : faire de l'ePlane un Tesla des airs d'ici dix ans. «Ce sera un tournant pour les voyages durables, dans un premier temps pour les déplacements de courtes distances.»

Vancouver a encore du travail à faire sur le chemin du développement écologique – elle n'a atteint que dix des 18 objectifs qu'elle s'était fixés à l'horizon 2020 –, mais la municipalité se réjouit des efforts accomplis : 330 kilomètres de pistes cyclables, 54 % de déplacements à pied, à vélo, ou en transports en commun... Et 13 % de véhicules électriques parmi les voitures neuves achetées en 2021 – soit le plus haut taux d'Amérique du Nord. La ville vise désormais aussi le zéro déchet d'ici à 2040. À ce titre, la petite ➤➤

➔ péninsule de Granville Island fait office de laboratoire. Depuis le centre de Vancouver, il suffit de quelques minutes à bord d'un miniferry pour traverser le bras de mer de False Creek et rejoindre cette ancienne friche industrielle aujourd'hui métamorphosée. Près de l'eau, des hérons côtoient des bornes de recharge pour véhicules électriques, tandis que des enfants s'ébattent dans les jets d'eau d'un parc aquatique gratuit. On y trouve des restaurants, des brasseries, des boutiques en tout genre, ainsi qu'un célèbre marché couvert aux étals ployant sous les saumons sauvages, flétans, pains artisanaux bio, fromages, fruits et légumes locaux... Ici, les commerçants ne distribuent plus de sacs en plastique ni de barquettes en polystyrène. Et prière de jeter ses déchets alimentaires dans les poubelles dédiées vertes afin qu'ils soient recyclés – en compost par exemple.

Alors, d'où vient cette détermination de Vancouver d'aller de plus en plus vite sur la voie durable ? La succession inédite de catastrophes naturelles de 2021 l'a montré, la ville subit de plein fouet le dérèglement climatique. Fin juin, l'année dernière, la métropole a vu s'installer un dôme de chaleur entraînant, des jours durant, des températures dépassant 40°C.

Un record dans cette zone au climat doux, y compris l'été. Et les effets ont été meurtriers : 800 décès entre le 25 juin et le 1^{er} juillet 2021, dont 619 imputés directement à la chaleur. Puis la province a dû faire face à d'énormes incendies : état d'urgence, évacuation de milliers de personnes, et 9 000 kilomètres carrés d'arbres partis en fumée.

Les arbres. Ils sont pourtant choyés ici. Pour preuve, le parc Stanley, une oasis de plus de 400 hectares plantée de 500 000 cèdres et sapins dans le nord-ouest de la ville. Et dans le centre, on compte aussi des dizaines de milliers d'érables, châtaigniers,



C'est l'un des lieux préférés des Vancouverois : le Seawall, une promenade côtière de 28 kilomètres pour piétons et cyclistes, qui longe le parc Stanley et se termine sur la plage de Spanish Banks.

Signe inquiétant : des températures de plus de 40°C, dans cette ville au climat doux l'été

bouleaux, hêtres et chênes, des cerisiers et pruniers. Mais c'est dans les rues des quartiers résidentiels de Kitsilano et Arbutus Ridge que l'on trouve les plantes et arbres les plus spectaculaires et les plus variés de Vancouver. Des érables, bien sûr, de grands saules pleureurs, des magnolias de Chine, qui se parent d'énormes fleurs roses au printemps, et tant d'autres.

On croise souvent là le professeur Stephen Sheppard, ancien enseignant en foresterie urbaine à l'université de la Colombie-Britannique, aujourd'hui à la retraite, en train de discuter avec les habitants, au milieu de zelkovas du Japon, trapus et aux feuilles den-

telées, et de tulipiers de Virginie, au feuillage jaune vert et qui peuvent atteindre une cinquantaine de mètres de haut... «J'essaie de les sensibiliser aux bienfaits des arbres contre la chaleur urbaine, pour les pousser à en planter chez eux, explique-t-il. J'ai parfois l'impression de parler comme un prophète. Mais à l'échelle d'un quartier, une couverture arborée de 40 % peut faire baisser la température de trois à quatre degrés !» Et il sait de quoi il parle, ayant lui-même participé au projet municipal consistant à planter 150 000 arbres à travers la ville entre 2010 et 2020. Objectif atteint, ce qui a permis de porter ➔

Stephen Sheppard

«IL FAUT CONVAINCRE LES HABITANTS DE PLANTER DES ARBRES CHEZ EUX»

Professeur retraité de foresterie urbaine à l'université de la Colombie-Britannique



Même à la retraite, ce spécialiste de la reforestation en milieu urbain, qui a participé au projet de la ville consistant à planter 150 000 arbres entre 2010 et 2020, ne lâche rien. «Je tente toujours de convaincre les Vancouverois de planter des arbres chez eux,

dans leurs jardins, explique Stephen Sheppard. Car cela contribue à faire baisser la température, dans cette ville qui ne cesse de se densifier.» Comment savoir si la couverture arborée est suffisante ? «Si un écureuil ne peut sauter d'un arbre à l'autre... c'est que cela manque d'arbres !», dit-il.

**Michael
Green**

«LE BÉTON ET LE VERRE N'ONT PLUS LEUR PLACE DANS LE CENTRE-VILLE»

Architecte basé à Vancouver et spécialisé dans les constructions en bois lamellé



Alana Paterson

Plus de bois, moins d'acier et de béton : voilà le credo de cet architecte pionnier des constructions en bois lamellé, un matériau solide, résistant au feu et surtout capable de stocker du carbone. «Il y a eu beaucoup de *greenwashing* à Vancouver ces dernières années,

reconnait Michael Green. Le centre est plein de bâtiments en béton et verre, c'est même la marque de fabrique de la ville. Or, ces matériaux ont une faible efficacité énergétique. Mais les choses changent grâce aux immeubles et tours en bois lamellé qui essaient un peu partout.»

**Leslie James et
Frank Camaraire**

«NOS FERRIES, MOINS BRUYANTS, PRÉSERVENT LES ORQUES»

Ils œuvrent au développement durable chez BC Ferries, qui dessert la région de Vancouver



Alana Paterson

C'est en partie grâce à Leslie James et Frank Camaraire que les orques résidant l'été dans les eaux de Vancouver sont mieux protégées de la pollution sonore sous-marine causée par les bateaux. «Nos ferries, qui font jusqu'à 500 trajets par jour dans le détroit

de Géorgie et la mer des Salish, et transportent 22 millions de personnes par an, sont parmi les moins bruyants au monde», explique Leslie, directrice développement durable chez BC Ferries. Le fruit d'années d'efforts pour remplacer les ferries vieillissants par des modèles silencieux.

Près de la coulée verte, on observe les écureuils, on boit des latte...

➔ la couverture arborée de la ville à 23 %. Mais il faudra encore une vingtaine d'années avant que les jeunes arbres poussent suffisamment pour avoir un impact. Et la ville américaine de Seattle, 200 kilomètres au sud, possède déjà une canopée occupant 28 % de sa surface. Vancouver s'est donc fixé un objectif de 30 % d'ici à 2050. Or, un tiers des arbres poussent sur des parcelles privées, et leur entretien rebute les habitants. Stephen Sheppard a donc créé, avec le soutien de la ville, un guide interactif en ligne pour informer les habitants sur l'impact du réchauffement à l'échelle locale et leur donner des conseils pour rendre leurs quartiers et jardins plus verts et plus résilients. Pointant pruniers, charmes et ormes alentour, il insiste : «Les arbres sont l'emblème de la réconciliation entre les mondes naturel et urbain, poursuit-il. Vancouver est certes une ville verte à de nombreux niveaux. Mais elle est aussi de plus en plus urbanisée, ses quartiers se densifient. Le défi, immense, est de trouver comment doubler la population tout en augmentant le couvert végétal...»

Et en effet, ici, les arbres changent aussi la donne dans l'urbanisme. La ville est célèbre pour son approche pionnière de développement de haute densité, appelée le «vancouverisme», mêlant tours de verre, bâtiments bas et espaces verts. Et depuis quelques années y fleurissent des immeubles de bureaux ou résidentiels en bois lamellé – un assemblage de lamelles en bois massif collées les unes aux

autres, produisant un matériau solide, insensible aux variations de températures, résistant au feu. Et qui, contrairement au béton et à l'acier, stocke le carbone. Cerise sur le gâteau, ce bois est d'origine locale et sa transformation peu énergivore. «Ce matériau est en train de remodeler la skyline», souligne Michael Green, architecte spécialisé et consultant auprès du gouvernement canadien. Ainsi, la Brock Commons Tallwood House, une résidence étudiante sur le campus de l'université de la Colombie-Britannique, immeuble de 18 étages, 54 mètres de haut, pouvant accueillir 400 étudiants, fut, à son inauguration en 2017, la plus haute structure en bois lamellé du monde. L'utilisation du bois a permis d'économiser et de stocker l'équivalent des émissions de gaz à effet de serre de 511 voitures pendant un an. Une centaine de projets de ce type sont en cours, dont un, d'une valeur de 120 millions d'euros, pour un immeuble de 37 000 mètres carrés de logements sociaux et commerces dans le quartier historique de Gastown. D'ici à 2025, la ville espère ainsi réduire à quasiment zéro les émissions de gaz à effet de serre de ses nouveaux bâtiments.

AVEC L'ARBUTUS CORRIDOR, LA VILLE AURA UN JOUR SA «HIGH LINE»

Autre projet d'envergure dans l'ouest de Vancouver, où piétons et cyclistes ont un nouveau terrain de jeu : l'Arbutus Corridor, une ancienne voie ferrée désaffectée de neuf kilomètres. La mairie a fait construire une piste bitumée le long des rails, qui leur est réservée. Les travaux de cette future coulée verte sont loin d'être finis mais déjà, des parents s'y attardent avec leurs enfants pour observer des écureuils, des promeneurs font escale dans les cafés avoisinants servant latte et cheesecakes vegan. Objectif : faire des lieux, d'ici à 2034, l'équivalent de la High Line de Manhattan, à New York, célèbre promenade suspendue au-dessus d'une ancienne voie ferrée qui a donné une seconde vie aux quartiers traversés. Un pas de plus pour aider Vancouver à se convaincre qu'elle restera maîtresse de son destin. ■

MIKE MACEACHERAN

NOS CONSEILS POUR DÉCOUVRIR VANCOUVER

PRENDRE DE LA HAUTEUR

Harbour Air deviendra peut-être la première compagnie aérienne électrique du monde. En attendant la mise en service de son hydravion silencieux fin 2023, on peut monter à bord d'un appareil classique au départ du port, pour découvrir Vancouver vue du ciel : forêts urbaines, côte accidentée, montagnes... Vols d'une heure, toute l'année à partir de 77 €.

harbourair.com



SE BALADER À VÉLO

C'est sans aucun doute le meilleur moyen de prendre le pouls de la ville. On peut louer un vélo électrique près du parc Stanley, et se lancer sur les 28 kilomètres du Seawall, une promenade côtière qui débute au Vancouver Convention Centre, au nord, longe l'immense parc Stanley et les eaux de False Creek, avant de passer au sud de la péninsule de Granville Island et son célèbre marché couvert, pour finir sur la plage de Spanish Banks. Le tout avec les meilleures vues sur le détroit de Géorgie et la métropole.

22 € pour 2 h, 52 € la journée.

yescycle.com

MANGER LOCAL

Chez Forage, restaurant du centre-ville, on ne sert que des plats à base de produits de saison et du terroir local. Au menu, carpaccio de bison, charbonnier (poisson du Pacifique nord), huîtres et caviar d'esturgeon d'élevage. Plats de 24 à 54 €.

foragevancouver.com