

Opportunités et limites des corridors écologiques dans l'aménagement du territoire : retours sur plus de dix ans d'expérience dans les Alpes françaises

Dix ans après les lois issues du Grenelle de l'Environnement, que peut-on dire de l'intégration des « corridors écologiques » dans les documents d'urbanisme ? Dans un contexte de forte pression foncière comme les vallées alpines où les enjeux financiers pour les propriétaires peuvent être exacerbés, une forte implication et coordination des élus et acteurs est indispensable. Nous analysons ici quelques expériences menées en Isère et en Savoie pour découvrir comment cette volonté politique a pu se concrétiser et les leçons à en tirer en termes d'approches et d'outils.



Face à l'érosion de la biodiversité, les initiatives de mise en place de réseaux écologiques se sont multipliées à travers l'Europe depuis les années 2000, et notamment dans les Alpes : réseau écologique national suisse (REN), initiative allemande « Bayern-Netz Natur », et en France, le « réseau écologique du département de l'Isère » (REDI) mis en place dès 2001. Le REDI illustre une spécificité du contexte alpin où la plupart des massifs montagneux peu artificialisés sont séparés par des vallées densément peuplées concentrant les infrastructures, l'urbanisation et l'agriculture intensive. C'est particulièrement le cas le long du sillon alpin Genève-Chambéry-Grenoble-Valence.

Les vallées alpines constituent des obstacles significatifs au mouvement de la grande faune et au rétablissement de populations viables d'espèces menacées comme le lynx boréal. Conscient de cet enjeu, le syndicat mixte Métropole Savoie utilise le lynx dans sa communication sur les corridors biologiques : « *Aucun massif des Alpes ne peut accueillir cent lynx ou cent aigles, il est donc nécessaire qu'ils soient connectés afin d'assurer les échanges d'individus. Ceci ne pose aucun problème pour l'aigle royal qui franchira la cluse de Chambéry pour aller des*

Bauges en Chartreuse, cela l'est beaucoup plus pour un jeune lynx en mal d'émancipation, à la conquête d'un nouveau territoire, qui devra traverser routes, autoroutes et voies ferrées ».

Les vallées alpines ont joué un rôle précurseur dans cette problématique : dans la foulée du REDI de 2001, la branche savoyarde de la Fédération Rhône Alpes Protection Nature (FRAPNA ; devenue France Nature Environnement Savoie en 2019) a mené en 2004-2005 une analyse des corridors de Savoie et la Région Rhône Alpes a intégré dès 2006 les corridors dans sa politique pour la biodiversité, puis réalisé en 2007-2008 une « cartographie des réseaux écologiques ». Ces efforts ont contribué à la place importante prise par les « trames vertes et bleues » (TVB) dans le « Grenelle de l'Environnement », initié en 2007 et dans les lois qui en sont issues : obligation pour les régions de mettre en place des comités régionaux TVB et de définir un schéma régional de cohérence écologique (SRCE ; désormais intégré dans un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – SRADDET), dont la prise en compte était une obligation pour les schémas de cohérence territoriale (SCoT), auxquels les plans Locaux d'urbanisme (PLU) doivent se conformer.

Sur la même période, les obligations des aménageurs relatives à l'évitement, la réduction et la compensation (« en nature ») de leurs impacts sur les espèces protégées, les milieux naturels et les terres agricoles et sur les continuités écologiques, ont été renforcées. La transparence écologique des infrastructures linéaires est devenue un sujet central dans leur conception et leur gestion, tout comme la définition progressive de stratégies territorialisées d'évitement, réduction et compensation des impacts portées par certaines collectivités. Parmi celles-ci, la métropole de Chambéry a été précurseur avec son plan d'action en faveur des zones humides (PAFZH), voté dès 2012, qui identifiait le réseau de zones humides à restaurer avec les ressources générées par l'obligation de compensation écologique qui s'imposait aux aménageurs.

Parmi d'autres expériences pilotes en France, l'expérience alpine a inspiré et irrigué le cadre réglementaire national et les corridors écologiques sont encore un concept structurant pour l'action publique en matière de biodiversité dans les Alpes françaises, notamment pour la nouvelle région Auvergne-Rhône-Alpes. Dans cet article, nous examinons et tirons des leçons de cette expérience, en particulier en ce qui concerne l'ingénierie des projets territoriaux et les outils mobilisables par les acteurs publics et privés.

À grande échelle, les corridors ont vocation à relier des « réservoirs de biodiversité » comme les massifs préalpins (figure 1). À l'intérieur de ces corridors, il s'agit de relier des écosystèmes assez bien conservés (boisements, zones humides, etc.) grâce à la levée d'obstacles aux déplacements de certaines espèces (passages à faune, réduction de la mortalité routière, etc.) et à la restauration écologique de milieux naturels dégradés qui les entourent.

À cette échelle, c'est-à-dire à celle de la parcelle, plusieurs outils peuvent être mobilisés pour réaliser et pérenniser la fonctionnalité des corridors :

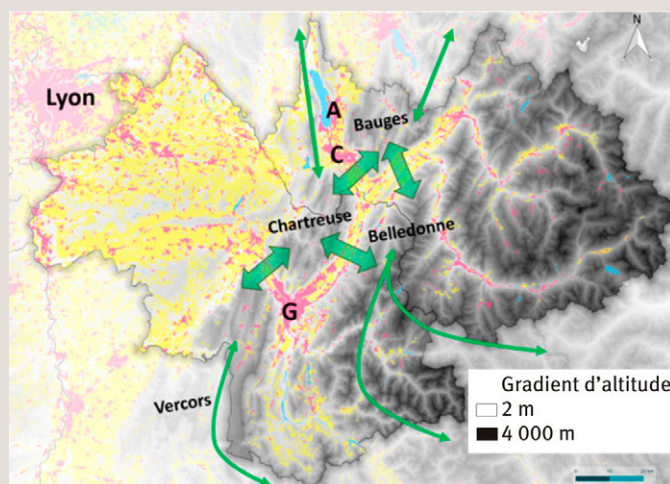
- la protection réglementaire, par exemple via un arrêté préfectoral de protection de biotope ;
- la pérennisation de la vocation écologique d'une parcelle via l'acquisition foncière par une structure dont c'est l'objet social : une collectivité dans le cadre de sa compétence de protection, un conservatoire d'espaces naturels, une association, une fondation ou un fonds de dotation dédié à la protection de la nature. Les Départements, en particulier, disposent d'un droit de préemption (Articles L113-8 et L215-1 du Code de l'urbanisme), tout comme les établissements publics fonciers (EPF, Art. L.321-1 et suivants du Code de l'urbanisme) et les sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER, Art. 143-1 et 2 du Code rural) ;
- l'inscription de la parcelle dans un zonage protecteur, inconstructible, comme une « zone prioritaire pour la biodiversité » (Art. L411-2 du Code de l'environnement) ou une « zone agricole protégée » (Art. L112-2 du Code rural), qui implique une procédure lourde pour son changement d'utilisation et qui s'impose aux documents d'urbanisme en tant que servitude d'utilité publique ;
- le classement de la parcelle dans un « espace de continuité écologiques » (Art. L113-29 et suivants du Code de l'urbanisme) via un zonage adapté au sein d'un document d'urbanisme opposable comme un plan local

d'urbanisme (PLU), sa protection par des règlements d'urbanisme et des orientations d'aménagement et de programmation (ciblant par exemple certains alignements d'arbres, des boisements ou des fossés) ou un classement en espace boisé classé (Art. L113-1 du Code de l'urbanisme) ; ces classements sont peu protecteurs et révisables au gré des décisions des élus locaux ;

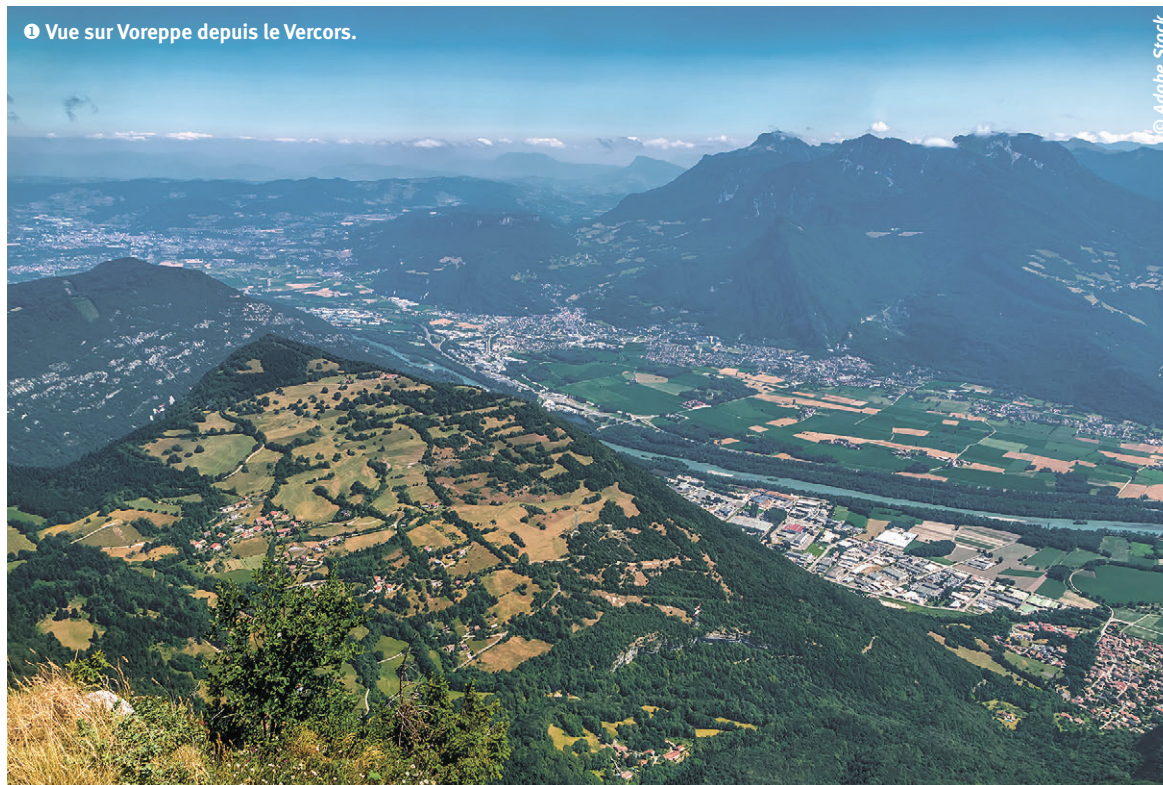
- l'engagement contractuel de l'exploitant ou du gestionnaire ou celui du propriétaire (par exemple via une obligation réelle environnementale), généralement associé à une contrepartie financière, dont font partie les mesures agro-environnementales financées par la Politique agricole commune, des financements des agences de l'eau ou des financements issus d'engagements de maîtres d'ouvrages de projets ayant des obligations de compensation écologique.

Le portage politique nécessaire au déploiement de ces outils ne peut pas se limiter à mettre en place une « culture corridors » en sensibilisant les propriétaires, les exploitants et les usagers par une communication astucieuse. Au contraire, il s'agit d'aboutir à ce que le maintien des conditions de circulation de la faune soit intégré à tous les projets structurant le territoire : pratiques et équipements agricoles, voirie et réseaux de circulation, aménagement et gestion des cours d'eau, etc. C'est d'autant plus complexe qu'un grand nombre et une grande diversité de propriétaires et d'usagers sont concernés et d'autant plus, quand les corridors ciblés dépassent les limites administratives locales et multiplient les structures publiques (collectivités) et parapubliques (SAFER, conservatoire d'espaces naturels, EPF locaux, etc.) concernées. Dans un contexte de forte pression foncière comme les vallées alpines où les enjeux financiers pour les propriétaires peuvent être exacerbés, une forte implication et coordination des élus et acteurs est indispensable. Nous analysons ici plusieurs cas concrets pour découvrir comment cette volonté politique a pu se concrétiser et les leçons à en tirer en termes d'approches et d'outils.

1 Localisation en Isère et en Savoie des corridors analysés, entre les massifs des Bauges, de Chartreuse, de Belledonne et du Vercors (doubles flèches larges), séparés des vallées densément peuplées et cultivées. Les espaces urbanisés sont en rose et l'agriculture en jaune. D'autres corridors alpins sont illustrés par des doubles flèches fines. Les villes sont indiquées par une lettre : G = Grenoble, C = Chambéry, et A = Aix-les-Bains.



1 Vue sur Voreppe depuis le Vercors.



Les précurseurs : les « Couloirs de vie » isérois

Avec la mise en place du « réseau écologique du département de l'Isère » (REDI) dès 2001, le conseil départemental de l'Isère a été précurseur dans l'identification et l'intégration de corridors écologiques dans l'aménagement de son territoire et en particulier, à l'amont de Grenoble (vallée du Grésivaudan, entre les massifs de Chartreuse et de Belledonne) et à l'aval de Grenoble (cluse de Voreppe, entre la Chartreuse et le Vercors, photo 1).

La concrétisation de l'intention de restaurer des liaisons entre les massifs a pris la forme d'un projet « Couloirs de vie » (2008-2014), sous la maîtrise d'ouvrage du conseil départemental, en liaison avec différents partenaires financiers et techniques : l'ex-Région Rhône-Alpes, l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée et Corse, des collectivités locales, le concessionnaire autoroutier AREA, l'Agence d'urbanisme (AURG), des associations de protection de la nature, l'Association départementale Isère-Drac-Romanche, les Fédérations départementales de chasse et de pêche, etc.

Doté d'un budget de neuf millions d'euros, ce programme a permis de coordonner des actions menées par différents maîtres d'ouvrages publics et privés, notamment en liens avec la transparence d'infrastructures routières et autoroutières et des aménagements des rives de l'Isère (les corridors fluviaux ont aussi bénéficié des travaux entre Pontcharra et Grenoble menés par le Syndicat mixte des bassins hydrauliques de l'Isère : le projet « Isère amont »). Une des actions les plus significatives a été la construction, dans la cluse de Voreppe, sur l'autoroute A48, d'un éco-pont de 12 m de large et de 40 m de long, entièrement végétalisé, pour un coût de plus de cinq millions

d'euros, financé à 85 % par l'exploitant de l'autoroute (AREA). Cet ouvrage complète trois passages à faune : deux créés sous les routes départementales 1085 et 121a et un amélioré au-dessus de l'autoroute A49. Il n'a été livré qu'en 2018, soit dix ans après le démarrage du programme. Malgré ce retard notable, le programme a permis l'amélioration des connexions écologiques à d'autres échelles : déplacements versants-plaine, connexions longitudinales le long des cours d'eau, connexions locales au sein de la plaine agricole et péri-urbaine.

L'efficacité de ces ouvrages est liée aux réseaux écologiques auxquels ils sont associés : les trames vertes et bleues qui conduisent les animaux vers ces passages préférentiels. Malgré des actions particulièrement développées en matière de concertation et de sensibilisation des acteurs, le programme a fait face à de grosses difficultés pour garantir la fonctionnalité de ces trames au-delà du foncier maîtrisé par les maîtres d'ouvrages.

L'évaluation sociologique du projet menée par l'Observatoire social de Lyon a montré la réticence de certains acteurs, notamment dans le monde agricole, aujourd'hui pris en étau entre un modèle intensif, une pression urbaine considérable et un mouvement en faveur de la prise en compte de l'environnement. Dans ce contexte, l'évaluation recommande explicitement d'imaginer des solutions intéressantes écologiquement et viables économiquement pour préserver et renforcer les connexions écologiques au sein des surfaces agricoles : plantation de haies, bandes enherbées, prise en compte des déplacements de la faune dans l'implantation des clôtures, gestion écologique des bords de routes et de chantournes, etc. C'est typiquement l'objet des approches contractuelles évoquées en introduction.

Les « contrats corridor » savoyards : les limites de l'approche contractuelle

En 2009, la Région Rhône-Alpes a publié son atlas des réseaux écologiques de Rhône-Alpes (RERA) et souhaité l'opérationnaliser à l'échelle de territoires-pilotes. Signés pour une durée de cinq ans, les contrats Bauges-Chartreuse (3 665 032 euros) et Chartreuse-Belledonne (1 610 942 euros) ont été structurés à l'image de contrats de bassin versant autour de programmes pluriannuels d'actions des agences de l'eau, tout comme le contrat isérois.

Initiés par la FRAPNA et le Conservatoire d'espaces naturels (CEN) de Savoie, qui en sont restés les maîtres d'œuvre centrales, ces contrats ont réuni l'ensemble des collectivités du territoire du corridor ainsi que ses acteurs socio-économiques (agriculteurs, pêcheurs, chasseurs, aménageurs d'infrastructures linéaires, etc.) au sein d'une structure de gouvernance politique et technique ad hoc, animée par Métropole Savoie.

Si elle a confirmé la pertinence de l'approche contractuelle comme outil de mobilisation coordonnée de ces acteurs autour d'un objet commun, à une échelle transcendant les frontières administratives et institutionnelles classiques, l'évaluation de ces contrats en a aussi révélé certains points d'achoppement et d'inefficacité :

- si la construction d'un passage inférieur sur la route départementale 1006 entre les Bauges et la Chartreuse (à hauteur de Chignin et Saint-Jeoire-Prieuré) a été une réussite notable, pour un coût de 1,5 M€, la mobilisation des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires ou autoroutières nationales (contrairement au conseil départemental pour les axes sous sa compétence) n'a pas porté ses fruits ;
- l'essentiel des efforts du contrat a porté sur des activités de restauration écologique ou de gestion conservatoire au sein des corridors identifiés. Les résultats tangibles ont toutefois davantage concerné des espaces déjà sécurisés ou des milieux déjà juridiquement protégés (notamment les milieux humides et aquatiques) ou des enjeux portés sur le plan politique ou appropriés par les acteurs locaux, du fait d'un intérêt bien perçu (espèces chassées ou pêchées). La mobilisation des acteurs agricoles, notamment, a été bloquée par l'inéligibilité des actions ciblées par les contrats corridors aux outils financiers (subventions) du secteur agricole ;
- l'échec de l'intégration de dispositions protectrices des continuités dans les documents d'urbanisme du fait d'un manque de synchronisation sur le tempo de révision des PLU des territoires concernés, lui-même gouverné par des décisions hors du champ d'influence des acteurs impliqués dans les contrats.

Quand bien même elle facilite l'émergence de consensus locaux, l'approche contractuelle reste assujettie au caractère volatile de l'engagement politique qui relaye ce consensus dans l'agenda décisionnel. Les outils déployés n'ont aucune force prescriptive et sont structurellement inadéquats face à des processus décisionnels institutionnalisés tels que la réglementation environnementale applicable aux infrastructures linéaires, les politiques agricoles ou la révision de documents d'urbanisme.

La place de la compensation écologique explorée dans les plans d'action en faveur des zones humides de Chambéry et du Bourget

C'est avec des outils prescriptifs qu'ont été mis en place des plans d'action pour les zones humides (PAFZH) sur les territoires de Chambéry Métropole (en 2012) et du Lac du Bourget (en 2013), pour limiter la dégradation des zones humides et les restaurer, les entretenir et les protéger. À Chambéry, 113 zones humides (totalisant 560 ha) ont été identifiées, dont 19 zones humides d'intérêt remarquable à protéger (405 ha) et 35 zones humides nécessitant des travaux pour restaurer leurs fonctionnalités (350 ha).

Une part importante de ces zones humides sont situées sur des propriétés privées et une politique d'opposition à déclaration (signée en 2014) a permis de bloquer réglementairement tout projet « d'assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais » tel que défini à l'article R.214-1 du Code de l'environnement. Ces dispositions complètent l'inscription des zones humides dans les documents d'urbanisme (zonage « Nzh ») avec la mise en place d'un règlement interdisant tout assèchement, mise en eau, remblaiement, déblaiement ou imperméabilisation. Afin d'inciter les propriétaires à vendre leurs parcelles, un dispositif d'incitation financière à la vente a été mis en place qui permet de doubler la valeur réelle de la parcelle, avec un minimum de 500 € par acquisition. Pour légitimer et sécuriser l'investissement de fonds publics sur du foncier privé, une procédure de déclaration d'intérêt général a été obtenue en 2016 (pour Chambéry). La maîtrise du foncier est un travail de longue haleine mais le PAFZH semble avoir obtenu des résultats plus tangibles que les contrats corridors avec 57 ha acquis ou conventionnés sur Chambéry.

Les PAFZH ont aussi permis de mettre en place un cadre opérationnel pour la recherche et la réalisation des mesures compensatoires aux projets d'aménagement : les maîtres d'ouvrages ayant des obligations de compensation du fait d'impacts résiduels sur des zones humides mettent en œuvre leurs mesures compensatoires en contribuant financièrement au PAFZH sur la base d'un ratio surfacique de 2 pour 1 (fixé par le SDAGE) et d'un coût forfaitaire de 2 euros/m², qui ne couvre pas le coût de gestion des zones humides une fois qu'elles sont restaurées. L'aménageur demeure juridiquement et financièrement responsable de la réalisation de ses mesures compensatoires, mais la mise en œuvre des phases de restauration et d'entretien est déléguée à l'agglomération. Ces dispositions sont illustrées par les mesures compensatoires prévues par l'arrêté préfectoral de 2017 autorisant l'aménagement de la zone d'aménagement concerté des Landiers Ouest (site des Epinettes), à la Motte-Servolex.

Les PAFZH ont été financés et animés dans le cadre du contrat de bassin versant du Lac du Bourget (2011-2017) dont l'évaluation à mi-parcours a souligné la faible lisibilité du « qui fait quoi ? » du fait du grand nombre d'acteurs réunis autour des agglomérations, du Comité intersyndical pour l'assainissement du lac du Bourget (CISALB), du CEN Savoie, des services déconcentrés de l'État (direction départementale des territoires, direction



► régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, etc.) et de l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse (principal financeur) ainsi que de la diversité des dispositifs de financement (contrat de bassin, contrats « corridors », compensation écologique, mesures agro-environnementales, etc.). L'acquisition foncière a aussi été laborieuse, avec environ 12 ha acquis et restaurés dans le cadre du PAFZH de Chambéry. Un nouveau contrat pour la période 2019-2023 prévoit toutefois de continuer la réhabilitation de zones humides (2 millions d'euros) et la gestion des plantes invasives et des rose-lières (1 million d'euros).

Conclusion et recommandations

Les expériences présentées ci-dessus montrent l'intérêt d'un objet frontière comme le « corridor » qui permet, par une approche contractuelle, organisée autour d'une coalition d'acteur et d'une gouvernance souple, que chaque acteur contribue, dans son espace de compétence et d'expertise, à un programme d'activités cohérent. Depuis le début des années 2000, cet objet a trouvé un ancrage territorial et généré un langage commun autour d'une réalité qui ne faisait pas du tout consensus au départ.

La nouvelle région Auvergne-Rhône-Alpes a repris à son compte cette approche avec les « contrats vert et bleu », comme celui signé en 2017 avec la métropole Grenoble-Alpes pour près de 11,5 M€ (dont plus de 70 % du budget est alloué à des travaux plutôt qu'à de l'animation ou des études).

Malgré ces avantages, l'approche contractuelle reste fragile : la concrétisation des engagements sur le terrain reste *in fine* sous-jacente aux processus décisionnels institutionnalisés, ancrés dans des réglementations sectorielles et son efficacité est conditionnée à son ancrage politique, technique et financier dans la matrice de ces processus.

Le cadre juridique français a évolué en faveur d'une institutionnalisation des corridors, sous le terme de trames vertes et bleues qui permet de définir des corridors cohérents entre échelles spatiales, l'affectation de la fonction de corridor à des parcelles cadastrales (par exemple « Aco » pour un corridor écologique dans une zone agricole, « Nco » pour un corridor sur zone naturelle) et l'inscription de cette fonction dans les documents d'urbanisme comme élément opposable aux décisions d'aménagement (si tant est que la collectivité joue le jeu), *via* les jeux de prise en compte et de comptabilité SRADDET/SRCE-SCoT-PLU.

La préservation de corridors écologique a été plutôt bien accueillie par la culture de préservation du foncier agricole ou potentiellement agricole des vallées alpines. De plus en créant une obligation, le cadre juridique facilite désormais le dépassement des barrières que certains acteurs opposaient au concept au démarrage (y compris chez certains agriculteurs), en complément de l'important travail de sensibilisation, généralement confié au monde associatif.

Il apparaît aujourd'hui que ce sont les intercommunalités qui sont les mieux placées pour articuler les orientations stratégiques et les compétences décisionnelles pour les opérationnaliser dans les différents secteurs concernés (infrastructure, éducation, écologie, etc.). Il peut être utile de prévoir une unité mutualisée d'assistance à maîtrise

d'ouvrage, multisectorielle pour accompagner les collectivités, les propriétaires fonciers et les usagers du territoire. C'est le rôle qu'a tenu le CEN Savoie dans les expériences savoyardes (corridors, PAFZH), mais sans la compétence nécessaire de valorisation économique de ces espaces, *via* le tourisme ou l'agriculture par exemple. Un duo entre un syndicat intercommunal et une agence d'urbanisme (intégrant une capacité en écologie) peut aussi être un bon pilote, à l'image de ce qu'a mis en place la métropole de Grenoble pour la préparation de son SCoT.

Il ne suffit pas de réunir les acteurs pour avoir une planification intersectorielle cohérente. Il faut aussi qu'il y ait une cohérence temporelle et une prise en compte dans les contrats des acteurs à la bonne échelle de décision. Certains secteurs et acteurs risquent de rester à la marge de processus exclusivement portés par une collectivité territoriale. Ainsi, la durée des contrats (cinq ans) et leur échelle spatiale ne sont pas cohérents avec celle des décisions de construction ou de réaménagement d'infrastructures de transport. Ce n'est que dix ans plus tard que l'éco-pont de l'autoroute A49 a pu être livré. Intégrer les directions nationales de la planification des grands linéaires plutôt que des délégations régionales peut être une solution. À l'autre bout de l'échelle, les mécanismes de financement mis en place par les Régions, désormais chefs de file sur la biodiversité, ne permettent pas toujours d'intégrer quelques parcelles d'une exploitation agricole dans un financement prévu au niveau d'une exploitation...

L'expérience iséroise et savoyarde met aussi en évidence le caractère stratégique de la politique foncière des collectivités et leur capacité à piloter une stratégie cohérente de conservation, de restauration et de valorisation économique et sociale des corridors et des espaces naturels et agricoles associés. Ceci met des acteurs comme les EPF, les SAFER et les Départements au centre du jeu, et une ingénierie financière spécifique peut être nécessaire pour faire fonctionner le tout avec la bonne granularité. Les PAFZH du bassin du Lac du Bourget ont été précurseurs dans ce domaine, et le Département de la Drôme a initié en 2020 la préparation d'une stratégie ERC (« Éviter-Réduire-Compenser ») à l'échelle départementale qui pourra organiser le traitement conjoint de la conservation et de la restauration des corridors écologiques avec l'évitement et la compensation des impacts des projets d'aménagement sur les milieux naturels. Malgré l'opportunité d'un traitement conjoint de ces deux sujets et son inscription réglementaire (articles L371-1 à -6 du Code de l'environnement), leur intégration reste encore nouvelle et peu appliquée. ■

Les auteurs

Fabien QUÉTIER et Eva BOYER

Biotope, 22 Boulevard Foch, F-34140 Mèze, France.
✉ fquetier@biotope.fr / ✉ eboyer@biotope.fr

Naïg COZANNET

Consultante indépendante ayant mené l'évaluation des « contrats corridors » savoyards, aujourd'hui à l'Agence Française de Développement.

Gilles RAYÉ

Consultant indépendant, ancien élu local (2008-2020) à Saint-Jeoire Prieuré (Savoie) et délégué de la commune au comité de pilotage du « contrat corridor Bauges-Chartreuse » (2008-2020), ancien président de FNE Savoie (2003-2008).



EN SAVOIR PLUS...

- 📄 **CISALB**, 2015, Contrat de bassin versant Lac du Bourget – Bilan à mi-parcours du Contrat 2011-17, Comité intersyndical pour l'assainissement du lac du Bourget, Chambéry, 62 p.,
🔗 http://grand-lac.fr/wp-content/uploads/2015/07/bilan_mi_parcours_cbv_2011_17.pdf
- 📄 **COZANNET, N.**, 2016, Contrats Corridor Bauges – Chartreuse – Belledonne : Évaluation finale, Métropole Savoie, Chambéry, 94 p.
- 📄 **DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE**, 2015, Couloirs de vie – Synthèse de l'évaluation scientifique et technique, Grenoble, 64 p., 🔗 <https://www.isere.fr/sites/default/files/corridors-evaluation-scientifique.pdf>
- 📄 **OBSERVATOIRE SOCIAL DE LYON**, 2013, Évaluation sociologique du projet « Couloirs de vie », projet de restauration et de préservation des corridors biologiques du Grésivaudan, Département de l'Isère, 56 p.
- 📄 **VIDÉO**, L'aventure des corridors biologiques, 2015, 🔗 <https://vimeo.com/132416714>