

## **Pour combatte la crise du climat et de la biodiversité Plus de nature et moins de marchandise**

En ces temps de crises climatique et de biodiversité qui toutes deux s'aggravent exponentiellement, l'aménagement urbain est soumis au clash frontal de deux forces fondamentales. D'un côté, la croissance de la circulation des marchandises qui accapare de plus en plus le réseau routier et nécessite davantage d'espaces d'entreposage et de vente. De l'autre côté, il y a nécessité impérieuse de multiplier les espaces verts de toutes sortes afin de lutter contre la chaleur et absorber les gaz à effet de serre (GES) sans compter l'apaisement du buzz urbain pour la détente et la récréation. La nécessité vitale de plafonner immédiatement les émanations de GES puis les diminuer, alors que mondialement non seulement continuent-ils de s'accroître mais ils le font à un taux croissant ( <https://gml.noaa.gov/ccgg/trends/gr.html>) pendant qu'au Québec, les émanations de GES « *sont reparties à la hausse en 2022 [...], un signal inquiétant, car le gouvernement s'est pourtant engagé à réduire les GES de 37,5 % en 2030 par rapport à l'année de référence 1990.* »

(<https://www.ledevoir.com/environnement/809018/emissions-ges-encore-hausse-2022-quebec?>).

Faut-il rappeler que la COP15 sur la biodiversité, qui a eu lieu à Montréal en 2022, s'est engagé à « *la protection de 30 % des terres et des océans d'ici 2030. Cette cible a été présentée comme l'équivalent pour la biodiversité de l'objectif de Paris de limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C* » et en plus la COP15 « *propose de restaurer 30 % des terres dégradées* » y compris en milieu urbain (<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1942394/cop15-biodiversite-accord-montreal-chine-nord-sud>). Faut-il rappeler qu'« *[a]lors que la 15<sup>e</sup> Conférence des Parties (COP15) bat[tait] son plein, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) annon[çait] qu'elle adhère aux objectifs des Nations Unies visant à protéger la nature et à contrer la perte de biodiversité et s'engage[ait], à l'instar du gouvernement du Québec, à atteindre l'objectif de 30 % de milieux naturels protégés dans le Grand Montréal en 2030.* »

(<https://cmm.qc.ca/communiqués/protection-des-milieux-naturels-la-cmm-sengage-a-atteindre-30-en-2030/>).

Vous comprendrez que je suis éberlué par les recommandations 10 et 12 émanant de la première phase de consultation sur le "Plan de ville 2050" ayant eu lieu en 2022. Loin de falloir dédier à la logistique des marchandises des axes routiers précis, comme probablement le prolongement du boul. Assomption et de l'autoroute Souigny, il faut en soustraire impérativement. De même que loin de soutenir le développement et le rayonnement des activités aéroportuaires,

portuaires, ferroviaires, du transport routier et de la distribution des marchandises, il faut les restreindre. Ces soustractions et restrictions sont d'autant plus nécessaires que depuis plusieurs années, l'organisation Mob6600ParcNature se démène comme des diables dans l'eau bénite pour faire du secteur L'Assomption un parc nature. Pour tout dire, il faudrait plutôt exproprier la propriété de Raymond Logistique que la Ville de Montréal n'a pas su ou voulu empêcher à temps de construire sa plateforme dont la pollution sonore, visuelle et comme ilot de chaleur est une plaie dans le quartier populaire Hochelaga-Maisonneuve que j'ai l'honneur d'habiter.

Marc Bonhomme