

## COMMUNIQUÉ CONJOINT

### Projet de loi 66 concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure **Le gouvernement Legault veut contourner les règles environnementales pour construire des autoroutes**

**Montréal, le jeudi 15 octobre 2020** - Alors que les parlementaires s'apprêtent à entamer l'étude du projet de loi 66 (PL66) concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure, le Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE), Équiterre, la Fondation David Suzuki, Greenpeace, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement (RNCREQ) et Vivre en Ville s'inquiètent du contournement des règles environnementales pour la construction, l'élargissement et le prolongement d'autoroutes.

À titre d'exemple, il est prévu que le prolongement de l'autoroute 25 dans Lanaudière, la construction de l'autoroute 19 entre Laval et Bois-des-Filion, le prolongement de l'autoroute 73 dans Chaudière-Appalaches et la construction de l'autoroute 35 en Montérégie bénéficient tous de mesures d'accélération.

Pour les projets nommés dans la liste en annexe du PL66, la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement serait allégée de manière à circonscrire nettement les conséquences environnementales prises en compte. De plus, deux projets seraient totalement soustraits à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, notamment le projet d'élargissement de l'autoroute 30 entre Brossard et Boucherville.

Selon les organismes, aucun projet autoroutier visant principalement à augmenter la capacité routière pour des déplacements quotidiens ne devrait pas faire l'objet de mesures d'accélération qui se feraient aux dépens de la qualité de leur évaluation environnementale.

#### Citations

« Le projet de loi 66 fait un pied de nez au régime d'autorisation environnementale en ne tenant pas compte des risques élevés pour l'environnement que présentent des projets d'agrandissement, de construction ou d'élargissement d'autoroutes. Au regard des enjeux environnementaux actuels, c'est inacceptable et cela peut créer un précédent dangereux. », maintient **Geneviève Paul, directrice générale du Centre québécois du droit de l'environnement**.

« L'augmentation de la capacité routière, en particulier lorsqu'elle contribue à l'étalement urbain autour des grands centres, ne s'inscrit pas dans la perspective d'une relance du XXI<sup>e</sup> siècle. Nous l'avons trop constaté par le passé, le développement autoroutier finit invariablement par créer une pression pour le développement sur les territoires agricoles et dans les milieux naturels. », déplore **Colleen Thorpe, directrice générale d'Équiterre**.

« Rien ne nous garantit que l'évaluation des impacts environnementaux pour les projets routiers se fera dans les règles de l'art dans le projet de loi. Par exemple, celui-ci introduit une application nettement moins exigeante du concept d'évitement et de minimisation pour des activités réalisées dans des milieux humides et hydriques. », affirme **Diego Creimer, directeur par intérim de la Fondation David Suzuki**

« Nous réclamons une relance verte et juste qui soit cohérente avec les exigences de la science du climat qui nous presse d'atteindre la carboneutralité avant 2050. Ajouter des autoroutes après avoir reconnu l'urgence climatique est l'équivalent de tenter d'éteindre un feu avec de l'essence. Le gouvernement ne doit pas gaspiller temps et argent pour construire des autoroutes et doit plutôt investir dans des projets verts comme les transports collectifs et actifs qui bonifieront nos efforts climatiques au lieu de les torpiller. », s'exclame **Patrick Bonin, responsable de la campagne Climat-Énergie chez Greenpeace.**

« Dans toutes les régions du Québec, les besoins en matière d'adaptation aux changements climatiques sont colossaux. Selon [une étude](#) du Groupe AGÉCO, avec la participation d'Ouranos, les coûts pour les cinq prochaines années s'élèvent à environ quatre milliards de dollars. Voilà des investissements qui nous apparaissent nettement plus prioritaires que l'accélération du développement autoroutier. », soutient **Martin Vaillancourt, directeur général du Regroupement des conseils régionaux de l'environnement.**

« Le réseau routier québécois est déjà très imposant et connaît un important déficit de maintien d'actifs. La priorité pour créer rapidement des emplois doit être l'entretien du réseau existant. La construction d'autoroutes a un énorme impact sur le territoire et les écosystèmes. Avec plusieurs des projets qui se trouvent dans le projet de loi, c'est la triste histoire de l'étalement urbain qui se répète encore une fois. », déclare **Christian Savard, directeur général de Vivre en Ville.**

– 30 –

Sources :

Sophie Turri, Centre québécois du droit de l'environnement, [sophie.turri@cqde.org](mailto:sophie.turri@cqde.org), 438-979-7951

Anthony Côté Leduc, Équiterre, [acoteleduc@equiterre.org](mailto:acoteleduc@equiterre.org), 514-605--2000

Diego Creimer, Fondation David Suzuki, [dcreimer@davidsuzuki.org](mailto:dcreimer@davidsuzuki.org), 514-999-6743

Loujain Kurdi, Greenpeace Canada, [loujain.kurdi@greenpeace.org](mailto:loujain.kurdi@greenpeace.org), 514-577-6657

Martin Vaillancourt, Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement.  
[martin.vaillancourt@rncreq.org](mailto:martin.vaillancourt@rncreq.org), 514 861-7022 poste 3523

Samuel Pagé-Plouffe, Vivre en Ville, [samuel.page-plouffe@vivreenville.org](mailto:samuel.page-plouffe@vivreenville.org), 514-714-6762