



Communiqué de presse  
Pour diffusion immédiate

Troisième lien Québec-Lévis  
**Six organisations lancent une pétition contre le projet dans le cadre de la mobilisation nationale *Non au troisième lien***

*En ligne, le 18 mai 2021* – Des représentantes et représentants d'*Accès transports viables*, du *Conseil régional de l'environnement - région de la Capitale-Nationale*, d'*Équiterre*, de la *Fondation David Suzuki*, de *Trajectoire Québec* et de *Vivre en Ville* unissent leurs voix afin de rallier les opposants au projet de troisième lien Québec-Lévis en lançant aujourd'hui la mobilisation nationale *Non au troisième lien*.

Tous les citoyennes et citoyens, ainsi que les organisations désirant dénoncer ce projet autoroutier peuvent, dès maintenant, signer la pétition sur le site [nonautroisiemelien.quebec](http://nonautroisiemelien.quebec).

« On offre une plateforme pour mieux comprendre les enjeux et pour que les citoyens puissent s'exprimer sur le projet de tunnel Québec-Lévis. Le gouvernement n'a toujours pas fait la démonstration de la nécessité de construire un nouveau lien entre la Rive-Sud et Québec, c'est le temps de faire le débat. Nous souhaitons aussi démontrer que le projet de troisième lien représente une menace réelle à l'aménagement durable du territoire, alors que nous sommes en pleine conversation nationale sur le sujet », explique **Marc-André Viau**, directeur des relations gouvernementales chez Équiterre.

**Une interprétation farfelue de la mobilité durable et du transport collectif**

Les groupes s'inquiètent que le gouvernement amalgame l'intégration entre les réseaux routiers et collectifs à de la mobilité durable. La mobilité durable, telle que détaillée dans la

Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement lui-même, consiste plutôt à réduire les distances de déplacement et à les transférer vers des modes plus durables.

En ce sens, le projet de troisième lien ne constitue pas un projet de transport collectif, mais bien un projet de transport autoroutier auquel le gouvernement tente, tant bien que mal, d'accoler une image « verte ».

### **Le troisième lien, un gaspillage de fonds publics**

Alors que l'on tarde à équilibrer les investissements entre les transports collectifs et le transport routier, il est inconcevable que l'énorme gaspillage de fonds publics que constitue le troisième lien se trouve toujours dans les plans du gouvernement du Québec.

Non seulement la priorité budgétaire devrait être accordée à des projets favorisant la mobilité durable, ce que le troisième lien n'est pas, mais surtout à des projets dont la pertinence est démontrée scientifiquement, ce qui n'est pas le cas du troisième lien.

« En choisissant d'engloutir près de 10 G\$ dans un projet autoroutier insensé de troisième lien entre Québec et Lévis, le gouvernement réduit sa capacité à réaliser d'autres projets bénéfiques pour la société québécoise, qu'on pense au développement de véritables transports collectifs, à l'entretien du réseau routier, à la construction de nouvelles écoles ou de nouveaux hôpitaux partout à travers le Québec. », affirme **Sarah V. Doyon, directrice générale de Trajectoire Québec**.

### **Une infrastructure injustifiée**

Les organisations insistent sur le fait que rien, à ce jour, ne justifie que la grande région métropolitaine de Québec se dote d'un troisième lien autoroutier.

En effet, entre 6h et 9h le matin, la capacité de 30 000 véhicules des 2 ponts existants n'est atteinte qu'au  $\frac{2}{3}$ . La pertinence d'une nouvelle infrastructure n'est donc pas démontrée. L'enquête origine-destination Québec-Lévis 2017 montrait ainsi que 76 % des résidents et résidentes de la Rive-Sud qui traversent les ponts en heure de pointe du matin proviennent de l'ouest de Lévis. Cette population ne bénéficierait pas, ou très marginalement, d'un troisième lien situé à l'est des ponts existants.

« Ce qui est particulièrement alarmant avec le troisième lien, c'est que les enquêtes de déplacements nous montrent qu'on n'en a tout simplement pas besoin. C'est moins de 3 % du trafic automobile de la grande région métropolitaine de Québec pour qui l'infrastructure est susceptible d'être utile. Pour un projet estimé à près de 10 milliards de \$, dans lequel on

peut espérer au maximum 50 000 véhicules par jour, ça veut dire plus de 200 000 \$ par automobiliste, c'est 5 fois le coût par véhicule du Pont Champlain... c'est insensé comme dépense! », déclare **Étienne Grandmont, directeur général d'Accès transports viables.**

Même en ajoutant une composante de transport en commun, les organisations estiment que l'achalandage prévu ne justifie pas une telle infrastructure. En effet, les infrastructures existantes ne sont pas utilisées au maximum. Il y aurait des gains à faire en privilégiant le transport en commun sur un des ponts existants, là où se font la majeure partie des déplacements, pour répondre aux besoins en mobilité des résidents et résidentes de la Rive-Sud.

« Il n'y a aucune base scientifique qui démontre l'utilité d'un troisième lien, même avec une composante de transport en commun. Sans compter que l'Institut national de la statistique du Québec prévoit que la population active de 18 à 65 ans, celle la plus susceptible de se déplacer en heure de pointe, va fortement diminuer dans la région d'ici 2041, soit très peu d'années après l'ouverture théorique du nouveau lien. », ajoute **Alexandre Turgeon, directeur général du Conseil régional de l'environnement – région de la Capitale-Nationale.**

### **Une menace à l'environnement et à l'aménagement durable du territoire**

Enfin, les organisations rappellent que, si l'ajout d'infrastructures autoroutières peut à court terme réduire le trafic, à moyen et long terme, cela ne règle pas le problème de congestion automobile.

Plutôt, l'ajout d'infrastructures autoroutières a comme effet de mener à l'augmentation des émissions de GES par trafic induit, de réduire la qualité de l'air, notamment dans les quartiers traversés, et de favoriser l'étalement urbain et la perte de terres agricoles.

« Un projet autoroutier comme le troisième lien aura un énorme impact sur nos émissions de gaz à effet de serre. Le secteur des transports représente 45 % des émissions de GES au Québec, il est impératif que les nouvelles infrastructures dans lesquelles nos gouvernements investissent encouragent la mobilité durable et non l'auto solo. », explique **Sabaa Khan, directrice générale pour le Québec et l'Atlantique de la Fondation David Suzuki.**

« Les nouveaux projets annoncés hier ne favoriseront pas l'utilisation des transports collectifs. Au contraire, toutes les études le démontrent : ajouter de nouvelles routes ou autoroutes, ça attire inévitablement de nouvelles voitures et ça ne règle jamais à long terme la congestion automobile. Si le gouvernement veut atteindre ses objectifs en matière de mobilité durable, il ne peut tout simplement pas aller de l'avant avec un troisième lien. », conclut **Christian Savard, directeur général de Vivre en Ville.**

## Renseignements

Angèle Pineau-Lemieux  
Conseillère en communication  
Accès transports viables  
Cell. 438 495-9892  
[a.pineau-lemieux@transportsviables.org](mailto:a.pineau-lemieux@transportsviables.org)

Mathiew Furino  
Chargé de communication  
Trajectoire Québec  
Cell 514 690-5294  
[mathiew@trajectoire.quebec](mailto:mathiew@trajectoire.quebec)

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

Charles  
Spécialiste, communications et affaires publiques  
Fondation David Suzuki  
438-883-8348  
[cbonhomme@davidsuzuki.org](mailto:cbonhomme@davidsuzuki.org)

Bonhomme

Alexandre Turgeon  
Directeur général  
Conseil régional de l'environnement - région de la Capitale-Nationale  
418 655-0592  
[alexandre.turgeon@cre-capitale.org](mailto:alexandre.turgeon@cre-capitale.org)

Samuel Pagé-Plouffe  
Coordonnateur – Affaires publiques et gouvernementales  
Vivre en Ville  
514 714-6762  
[samuel.page-plouffe@vivreenville.org](mailto:samuel.page-plouffe@vivreenville.org)