

Communiqué - Élections municipales – Le Collectif Virage demande aux candidats de s’engager clairement afin de placer la mobilité durable au cœur de leurs propositions

Communiqué de presse
Pour diffusion immédiate

Lévis, le 18 octobre 2021 – Durant la campagne électorale municipale, les candidats prendront des engagements en matière de mobilité et proposeront différentes orientations à la population afin de dynamiser la ville.

Le Collectif Virage demande aux candidats de s’engager dans des actions qui mèneront à une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au transport, à une diminution de la congestion routière, à une sécurité accrue des déplacements à pied et à vélo, ainsi qu’à une augmentation significative des parts modales associées aux transports en commun et actifs.

En matière de mobilité durable, les besoins sont grands et les attentes élevées. Lévis possède un lourd historique de développement favorable aux déplacements en véhicule, et particulièrement en auto solo. Le temps est venu de migrer vers un nouveau mode de développement urbain. L’accentuation de la crise écologique et l’augmentation considérable du trafic urbain ces dernières années l’exigent. Or, nous sommes persuadés que les différents candidats à l’élection de cette année comprennent l’importance d’investir davantage, et ce dès maintenant, dans le déploiement d’alternatives en matière de mobilité favorables à la protection de l’environnement et au maintien de la qualité de vie.

Ainsi, le Collectif Virage soumet ses huit demandes électorales¹ aux différents candidats et attend leurs engagements par rapport à celles-ci :

1. Suspendre l’appui de la Ville de Lévis au projet de 3e lien autoroutier du gouvernement du Québec tant et aussi longtemps que sa pertinence n’aura pas été démontrée en termes de besoin, d’efficacité et d’impact environnemental.
2. Demander au gouvernement du Québec, tout en collaborant avec celui-ci, d’identifier et de mettre en place rapidement un ensemble de moyens visant à freiner la congestion routière entre Lévis et Québec.

1. Des détails supplémentaires concernant les demandes figurent en annexe du présent communiqué.

3. Déposer dès la première année du mandat un projet de plan de mobilité durable avec des cibles chiffrées d'accroissement de la part modale des déplacements actifs (vélo, marche) et collectifs, ainsi que de réduction des émissions de GES.
4. Positionner le piéton au cœur de la mobilité durable à Lévis.
5. Planifier l'aménagement urbain et la mobilité dans la ville de façon à éviter la réalisation de toutes nouvelles artères routières majeures.
6. Mettre à jour la politique de foresterie urbaine et augmenter substantiellement les budgets associés au verdissement.
7. Développer le réseau cyclable pour en faire un réseau facilitant l'usage du vélo comme moyen de transport à des fins utilitaires.
8. Permettre et mener davantage de projets pilotes de réaménagement urbain ayant un impact sur la mobilité.

La Ville de Lévis doit poursuivre ses efforts en matière de mobilité durable

Les dernières années ont été marquées par des investissements importants de la Ville en matière de mobilité durable, que ce soit pour bonifier sa contribution à la Société de Transport de Lévis ou pour étendre son réseau de pistes cyclables sur l'ensemble du territoire. Il faut toutefois faire plus et diversifier les actions afin de pouvoir relever, entre autres, les défis liés à la crise écologique. Pour qu'elle soit atteinte, la mobilité durable nécessitera des gestes audacieux et transformateurs, comme le réaménagement de nos quartiers en milieux de vie à échelle humaine.

----30----

À propos du Collectif Virage

Fondé à Lévis en décembre 2019, le Collectif Virage est un regroupement citoyen ayant pour mission de sensibiliser les citoyens et les élus lévisiens à l'importance de développer une mobilité durable axée sur le transport collectif et actif.

Pour en connaître davantage sur le Collectif, visitez la page [facebook.com/collectifvirage](https://www.facebook.com/collectifvirage)

ANNEXE - Détails supplémentaires concernant les demandes

1) Suspendre l'appui de la Ville de Lévis au projet de 3e lien autoroutier du gouvernement du Québec tant et aussi longtemps que sa pertinence n'aura pas été démontrée en termes de besoin, d'efficacité et d'impact environnemental.

L'efficacité d'un 3e lien autoroutier pour améliorer la fluidité des déplacements entre Lévis et Québec ne serait que de courte durée en raison du phénomène de trafic induit. Si le projet voyait le jour, il ne serait en opération que dans dix ans, selon les scénarios les plus optimistes. Ses coûts seraient faramineux. Ce projet de tunnel aurait beau permettre au transport en commun d'y circuler, il aurait comme conséquence majeure d'augmenter le nombre de véhicules sur les routes, alors que c'est tout à fait le contraire que l'urgence climatique exige de nous. Pour l'ensemble de ces raisons et bien d'autres, les experts de la mobilité, de l'urbanisme et de l'environnement, nombreux au Québec, désavouent en bloc ce projet.

2) Demander au gouvernement du Québec, tout en collaborant avec celui-ci, d'identifier et de mettre en place rapidement un ensemble de moyens visant à freiner la congestion routière entre Lévis et Québec.

La congestion automobile entre Lévis et Québec aux heures de pointe est un problème réel et il continuera à augmenter si rien n'est fait rapidement. Plusieurs moyens simples, peu coûteux, respectueux de l'environnement et contribuant à l'atteinte des cibles québécoises de diminution des GES pourraient rapidement être mis en place. À titre d'exemples : la création de stationnements incitatifs aux entrées de la ville, avec services express d'autobus, pour les automobilistes en provenance de Bellechasse, de la Beauce et de Lotbinière; une offre de service des traversiers revue et améliorée; des projets pilotes comme une diminution des coûts pour l'utilisation du transport en commun, incluant les traversiers; ou encore un pont de Québec revampé et dédié en priorité aux transports collectifs et actifs.

3) Déposer dès la première année du mandat un projet de plan de mobilité durable avec des cibles chiffrées d'accroissement de la part modale des déplacements actifs (vélo, marche) et collectifs, ainsi que de réduction des émissions de GES.

La Ville de Lévis s'est engagée en mai dernier à produire un plan de mobilité qui offrirait une vision intégrée de la mobilité durable. Des cibles en matière de parts modales et de GES sont incontournables pour faire de ce plan un plan de mobilité durable pleinement effectif. Compte tenu des enjeux criants en matière de mobilité sur le territoire lévisien, ce plan devrait être déposé le plus rapidement possible, d'où l'horizon d'un an. De plus, pour favoriser l'atteinte des objectifs, il est primordial que ce plan soit fortement endossé par les Lévisien(ne)s. Une approche d'urbanisme participatif, à une échelle de proximité que sont les quartiers, est donc fortement encouragée pour l'élaboration du plan.

4) Positionner le piéton au cœur de la mobilité durable à Lévis.

En théorie, le piéton est le premier maillon de la mobilité durable. En pratique, il ne l'est pas. Lévis, à l'instar de la plupart des grandes villes nord-américaines, doit redonner aux piétons la priorité que ceux-ci ont perdu au profit du déploiement des voies routières. Concrètement, cela signifie une accessibilité universelle à la marche en toutes saisons, en toute sécurité, s'appuyant sur un entretien de qualité supérieure des infrastructures et sur l'amélioration de l'aménagement et du design urbain. La Ville de Lévis doit inscrire le piéton au cœur de son plan de mobilité durable et consacrer des ressources financières conséquentes en redonnant, entre autres, une place prépondérante à une culture de proximité fondée sur l'accès aux services, sur la valorisation des attraits historiques et culturels, ainsi que sur une riche vie de quartier, loin du recours constant à l'automobile.

5) Planifier l'aménagement urbain et la mobilité dans la ville de façon à éviter la réalisation de toutes nouvelles artères routières majeures.

L'urgence climatique nous oblige à faire des choix différents du passé pour la mobilité et l'aménagement urbain. Pour maximiser l'utilisation des transports collectifs et actifs, pour freiner l'augmentation du nombre de véhicules en circulation et pour limiter l'étalement urbain sur son territoire, il est impératif que la Ville de Lévis oriente son développement en fonction de critères environnementaux reconnus. Le prolongement de la rue Étienne-Dallaire vers l'ouest, à partir de la route du Président-Kennedy, est un exemple de développement routier majeur qu'il faudrait éviter.

6) Mettre à jour la politique de foresterie urbaine et augmenter substantiellement les budgets associés au verdissement.

L'adoption de la dernière politique de foresterie remonte à l'été 2012. À ce jour, la Ville de Lévis ne dispose pas d'objectifs officiels en termes de nombre d'arbres plantés. La présence d'arbres le long des voies routières est bénéfique à plusieurs niveaux : elle contribue à créer un environnement sécuritaire et agréable pour les piétons, à embellir la ville et, de manière plus générale, à combattre les îlots de chaleur. Or, l'ampleur de la tâche à exécuter pour assurer une meilleure couverture végétale, tant sur les grandes artères routières que dans les rues des quartiers actuels et des nouveaux développements, est grande.

7) Développer le réseau cyclable pour en faire un réseau facilitant l'usage du vélo comme moyen de transport à des fins utilitaires.

La ville de Lévis possède déjà un vaste réseau de pistes cyclables qui dessert la quasi-totalité de son territoire. Néanmoins, jusqu'à ce jour, ce réseau a été pensé essentiellement pour un usage du vélo à des fins récréatives. Les prochains investissements en matière d'infrastructures cyclables devraient être davantage orientés vers une pratique du vélo à des fins utilitaires. Cela suppose entre autres la conception de liaisons plus directes entre les différents quartiers de la ville. Les aménagements en faveur de ce réseau utilitaire doivent pouvoir garantir la sécurité des cyclistes et permettre autant que possible un entretien des voies cyclables été comme hiver.

8) Permettre et mener davantage de projets pilotes de réaménagement urbain ayant un impact sur la mobilité.

L'expérimentation et la recherche de solutions avant-gardistes doivent être au cœur des actions de la Ville en matière de mobilité, compte tenu des ressources limitées dont elle dispose et de l'ampleur des défis à relever en cette matière. La transformation de l'avenue Bégin en voie de circulation exclusivement piétonne à l'été 2020 est une belle illustration du type de projets à répliquer. Les projets pilotes offrent l'occasion de tester rapidement l'effet d'une nouveauté sur les comportements, incluant les déplacements, sans engager des sommes publiques faramineuses. Des initiatives prises dans d'autres villes comme celle de l'aménagement de rues complètes, de rues conviviales, de rues partagées sont reconnues et se sont révélées très porteuses en matière de mobilité durable.