

Référendum sur le tramway de Québec : quelle question ?

Chronique du 25 octobre 2023

On entend ces jours-ci qu'il faudrait tenir un référendum sur le tramway de Québec.

Commençons par demander son opinion à un certain Alexis De Tocqueville :

Le législateur « n'est qu'un instrument docile dans les mains de la majorité. Il aime ce qu'elle aime, hait ce qu'elle hait; il vole au-devant de ses volontés, prévient ses plaintes, se plie à ses moindres désirs. (L'on voudrait) qu'il la guidât, il l'a suit. »

Un référendum ? Soit, si c'est ce que François Legault décide. Mais encore.

Qui doit voter ?

Vous m'avez entendu dire que Québec est la capitale de tous les Québécois, **MA capitale** donc. Tout ce qui s'y passe me concerne, de même que chacun de vous, chers auditeurs. Ainsi, s'il doit y avoir un référendum sur le tramway de Québec, il est impératif qu'il s'agisse d'un **référendum national**.

71 % de la population du Québec est réunie au sein de six Régions métropolitaines de recensement (RMR) desservies chacune, sur l'ensemble de son territoire, par une société de transport collectif. De plus, plusieurs MRC opèrent un service minimal de transport collectif, ce qui fait passer la proportion à au moins 80 % :

- D'entrée de jeu, cela disqualifie l'argument suivant lequel tout le monde ne peut utiliser le transport collectif parce qu'il n'en existerait pas dans sa ville ou région;
- Car cet argument ne vaut que pour tout au plus 20 % de la population.

S'il fallait que M. Legault tombe dans le piège du référendum pour le tramway de Québec, il instaurerait un **nouveau principe** devant forcément s'appliquer au tramway pour lequel Gatineau se bat depuis des années, au Réseau structurant de l'Est, au prolongement de la ligne bleue à Anjou, bref, à tout projet majeur de transport collectif auquel on pourrait songer dans le futur :

- Les Montréalais, Gatinois et autres, par leur vote à l'éventuel référendum sur le tramway de Québec, auraient en fait l'occasion de dénoncer ce **nouveau principe** pouvant conduire au rejet de projets de transport collectif qui leurs sont chers.

Enfin, je ne vois pas qu'une fois la boîte de Pandore ouverte, il faille n'appliquer ce que j'appelle « **nouveau principe** » au seul transport collectif. Quid des projets miniers et industriels de la stratégie batteries du Québec, quid du débat barrages hydroélectriques contre éoliennes, quid encore de la construction d'un nouvel hôpital, bref, quid de tout projet dans lequel d'importants fonds publics sont engagés ?

Ce qui conduit à cette conclusion que s'il devait y avoir référendum, il devrait non seulement être national mais aussi viser beaucoup plus large. La question posée pourrait ressembler à ceci :

Par le recours systématique à des référendums, acceptez-vous qu'un droit de véto soit accordé aux seules populations directement touchées ou affectées relativement à tout projet dans lequel des fonds publics de plus d'un milliard de dollars (ou autre montant) sont directement ou indirectement engagés ?

J'accepte (OUI)

Je refuse (NON)

Le droit référendaire pourrait déjà la vie à l'échelle micro-locale partout dans nos municipalités. Vivement que nous nous pourrissions la vie à l'échelle nationale !

Une population éclairée

Supposons maintenant que la population du Québec ait répondu **OUI** au référendum précédent. Dès lors, la population de la ville de Québec aurait à décider du sort de son projet tramway.

La démocratie suppose que les populations soient éclairées. À tout le moins, c'est ce que l'on doit rechercher. Ce qui exclut ce type de question :

Êtes-vous pour ou contre le tramway de Québec ?

Pour (OUI)

Contre (NON)

Cette nécessité que la population soit minimalement éclairée quant aux tenants et aboutissants du sujet sur lequel elle est invitée à se prononcer exigerait une question précédée d'un préambule.

Dès lors, le bulletin de vote pourrait ressembler à ce qui suit.

Référendum sur le tramway de Québec

Préambule**Thème urbanisme**

Attendu que le transport collectif est essentiel au succès de la *Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire* (PNAAT) favorisant un modèle de développement urbain de plus forte densité;

Attendu les politiques publiques officielles de promotion du transport collectif;

Attendu que le tramway moderne est un mode de transport doté d'une forte image de marque, confortable, sécuritaire et universellement accessible, en plus d'être un puissant attracteur de développement urbain le long de son tracé;

Attendu que le tramway moderne constitue la colonne vertébrale du système de transport collectif la mieux appropriée aux agglomérations, dont la Ville de Québec, accueillant de 250 000 à 750 000 habitants;

Attendu qu'à ce jour, 290 villes du monde se sont dotées de tramways modernes;

Attendu que l'on n'a jamais vu que les autorités ou la population de l'une de ces villes ait regretté cette décision. Bien au contraire, la construction d'une première ligne a dans de nombreux cas conduit au déploiement graduel d'un réseau de tramways modernes desservant tous les quartiers de la ville.

Thème économie

Attendu que la balance du commerce international du Québec est depuis 20 ans structurellement déficitaire, le déficit accumulé au cours de la période 2003-2022 ayant totalisé pas moins de 207 milliards de dollars;

Attendu que sur ces mêmes 20 années, le Québec a enregistré un déficit de son commerce international imputable à ses importations de pétrole et de véhicules automobiles totalisant 450 milliards de dollars;

Attendu qu'il est permis d'en conclure que la dépendance du Québec au pétrole et à l'automobile constitue sa principale faiblesse économique;

Attendu que l'investissement dans les transports collectifs, dont le tramway moderne, permet de rapatrier au Québec une partie de l'activité économique créée à l'étranger et, de ce fait, d'améliorer son bilan au titre du commerce international;

Attendu qu'à défaut d'agir en ce sens, le maintien du niveau de vie de sa population forcera le Québec, d'une part, à augmenter indéfiniment l'intensité de l'exploitation de ses forêts, quelles qu'en soient les conséquences, et, d'autre part, à dépendre de plus en plus des revenus procurés par l'exploitation tant décriée des sables bitumineux de l'Alberta.

Thème environnement

Attendu que de 1990 à 2019, la part des transports routiers au niveau des émissions anthropiques de gaz à effet de serre (GES) du Québec est passée de 21 % à 35 %;

Attendu qu'exprimé en volume, ce sont 12 millions de tonnes supplémentaires de GES qui sont annuellement émises par les transports routiers;

Attendu qu'un transfert modal de la voiture aux transports collectifs doit être systématiquement recherché là où ceux-ci sont en mesure de répondre aux besoins de mobilité de la population;

Attendu que concernant la ville de Québec, basé sur ce qui a été constaté partout dans le monde, le tramway moderne fera rapidement croître l'achalandage du transport collectif à la faveur, notamment, d'un transfert modal provenant de l'automobile.

Attendu que mû à l'électricité propre du Québec, le tramway s'inscrit parfaitement dans la *Stratégie québécoise de lutte aux changements climatiques*.

Question

Considérant les attendus qui précèdent, ainsi que toute autre considération qui pourrait vous tenir à cœur, êtes-vous d'accord pour que le Gouvernement du Québec investisse la somme qu'il faut pour réaliser le projet tramway de la Ville de Québec :

D'accord (OUI)

Pas d'accord (NON)