

30 juillet 2020

Mémoire présenté par Rosalie Mercier-Méthé

Dans le cadre des audiences publiques du BAPE sur le Projet de construction d'un tramway à Québec

Tramway de Québec : quelle acceptabilité sociale ?

Québec offre une qualité de vie enviable, mais comporte des faiblesses. Le peu de développement du transport collectif est un problème majeur et non résolu. Le nombre de projets de transport en commun avortés depuis le début des années 2000. L'urbanisation carbure à l'automobile depuis la Deuxième Guerre mondiale. Tout au plus peut-on mentionner l'implantation des métrobus 800 et 801 en 1992 qui a tout de même suscité de l'opposition¹. Et plus récemment, les 802, 803 et 804. Mentionnons que ces lignes d'autobus, aussi importantes et symboliques soient-elles pour les usagers de Québec, ne sont qu'un peu de peinture sur l'asphalte, des bus articulés et quelques feux chandelle. Cela se situe tout au bas de la famille des SRB dans la mesure où l'emprise n'est pas exclusive, et fréquemment entravée.

La faiblesse du transport collectif dans la région métropolitaine de Québec n'est pas sans effets négatifs : taux de motorisation élevé, émissions de GES liées au transport automobile, empiètement sur les milieux naturels pour la localisation de résidences et de commerces en fonction de l'automobile, faible accessibilité aux emplois et aux services pour les personnes non motorisées, dégradation des conditions de vie dans les quartiers centraux en raison de l'intensification de la circulation automobile de transit, congestion chronique d'un réseau autoroutier pourtant surdimensionné par rapport à la taille de la population à desservir, difficulté de consolider la trame bâtie devant les faibles coûts de l'étalement urbain... En somme, la mobilité n'est pas durable à Québec compte tenue de l'urgence climatique reconnue et qui nous somme d'agir.

Le projet de réseau de transport en commun structurant représente une réponse, qui sans être parfaite marque un virage important. Il s'agit d'un pas vers le respect des objectifs d'aménagement durable de la Ville, des engagements de réduction des GES nationaux, des orientations d'électrification des transports et des préoccupations croissantes relatives aux inégalités sociales de santé. Ces orientations ont fait l'objet de larges discussions sociales et de vifs débats au cours des dernières décennies au Québec et notamment, à Québec.

Le présent mémoire cherche à analyser l'opposition au projet de réseau structurant et plus spécifiquement au tramway et à présenter les constats qui en découlent en termes de participation publique et « d'inacceptabilité sociale »². À cet égard, il importe de comprendre le contexte actuel dans la région métropolitaine de Québec.

¹ Louis-Guy Lemieux, Le Métro enfin!, Le Soleil, 4 septembre 1991. On y mentionne notamment l'opposition au projet dans le secteur Cartier du boulevard aujourd'hui nommé René-Lévesque

² Voir à ce sujet Corinne Gendron, [Acceptabilité sociale des projets : dynamiques, attitudes et démocratie participative](#), conférence donnée le 17 avril 2014 à l'Université Laval

Un projet de l'ampleur du tramway de Québec pose des défis d'insertion et amène naturellement son lot d'impacts sur l'environnement, la société et l'économie. Ils sont bien réels et le présent mémoire n'entend pas les minimiser. Les objections énoncées sont de divers ordres, mais sont principalement alimentées par deux sources principales : les conflits inhérents à la localisation du projet et un profond conflit de valeurs, alimenté largement par les tenants d'une philosophie politique apparentée à l'alt-right américaine hostile au transport collectif, à l'intervention de l'état et plus largement à la protection de l'environnement.

Les conflits inhérents à la localisation

Les nuisances de voisinage sont des enjeux réels soulevés par plusieurs intervenants auprès de la Commission. Le projet transforme le milieu d'insertion et amène des nuisances qui heurtent les citoyens quant à la vision de leur environnement immédiat. Dans le cas du tramway, ce phénomène est particulièrement présent sur certains tronçons, qui comptent paradoxalement parmi les plus favorisés de la ville. La jouissance de la végétation mature et la tranquillité des propriétaires en sont les éléments clés. Le phénomène est compréhensible au plan humain. Comme dans tout projet d'envergure, la conciliation des intérêts individuels des riverains et de l'intérêt collectif, de la vision du milieu de vie et du devenir de la ville, s'avère un exercice complexe au cœur de la vie démocratique d'une collectivité. Des arbitrages peuvent être faits, mais l'intérêt collectif ne peut légitimement être subordonné à l'intérêt privé.

Nous tenons par ailleurs à rappeler que la Ville de Québec dispose de plusieurs mécanismes en matière de participation publique. Elle est dotée d'une politique de participation publique depuis les années 90, compte sur une équipe de professionnels strictement dédiés à la participation publique au sein du Service de l'interaction citoyenne, supporte un réseau de conseils de quartier constitués de citoyens bénévoles et d'autres instances ad hoc. Ce réseau n'est pas parfait, mais produit un écosystème riche en matière de participation publique qui est tout sauf complaisant envers le pouvoir politique.

Les grandes orientations en matière d'aménagement et de mobilité durable de la Ville de Québec, dont le projet de tramway est une mise en application, ont été largement discutées et influencées par la participation publique des dernières décennies. Plusieurs exercices de participation de grande envergure sur la mobilité durable et le réseau structurant ont d'ailleurs été tenus depuis 2009³.

Ces outils et ceux plus spécifiques mis en place par le promoteur ne garantissent pas l'adhésion des riverains au projet de tramway, mais permettent à ceux-ci de faire valoir leurs préoccupations, d'obtenir de l'information, de dialoguer avec les instances municipales et le bureau de projet et d'amener certaines bonifications au projet.

Une action orchestrée pour miner l'acceptabilité du projet de tramway

Il est de bon ton dans l'univers médiatique et politique de plaisanter sur le « mystère Québec ». Bien qu'il soit difficile de déterminer l'origine d'une telle énigme, notons au passage que certains

³ Ville de Québec, [PLANIFICATION ET ORIENTATIONS-SÉANCES DE CONSULTATION Réseau structurant de transport en commun](#)

groupes bénéficient d'un écosystème social et médiatique particulier. Loin de se cantonner au divertissement de leurs centaines de milliers d'auditeurs, les porte-voix de ces nébuleuses ont des visées politiques. Ainsi, ils ont joué un rôle significatif pour défaire la candidate favorite à la mairie en 2007, Ann Bourget, qui soutenait elle aussi un projet de tramway⁴. Le slogan Anybody but Bourget résonnait alors sur les ondes. Plus récemment, la campagne politique de Québec 21, formation politique municipale fortement opposée au projet de SRB en basse-ville et maintenant au projet de tramway, a également bénéficié d'un soutien notable de certaines radios d'opinion⁵. Par ailleurs, ces radios valorisent et diffusent quotidiennement un discours hostile au transport collectif, à la protection de l'environnement, à l'intervention de nature sociale de l'État entre autres sujets.

Pour les tenants de cette mouvance, la liberté individuelle prime. Les solutions collectives, comme le transport en commun, sont de facto exclues et à combattre. Des stratégies comme la politique du clivage (wedge politics), l'attaque *ad hominem*, le *framing*, l'*agenda setting* et le *priming* sont employées pour influencer l'opinion publique, les acteurs sociaux et politiques locaux et provinciaux. Elles sont présentement mises en œuvre pour tenter de bloquer le projet de tramway.

Des expressions comme la « guerre à l'auto », projet dessiné sur « une napkin », décision antidémocratique, gouffre financier⁶, l'appel à l'UPAC⁷, l'emphase sur la coupe d'arbres⁸, l'opposition entre le centre-ville et la banlieue, etc. sont employées pour dépeindre le projet et donner l'impression d'une débâcle, d'improvisation, voire de magouille. Il est futile de discuter de la véracité ou de la cohérence de cet argumentaire. Dans ce débat, les faits sont sans importance, ils sont alternatifs. Le but de cette stratégie est de saper l'appui public au projet (qui était appuyé par une majorité de son annonce) et de polariser la population sur la question. Cette stratégie de polarisation s'accompagne d'un militantisme de ces mêmes acteurs pour la tenue d'un référendum sur la question. Par essence, le référendum est un mode de consultation populaire polarisant. Il ne s'agit pas d'un mécanisme qui permet d'améliorer les projets ou de développer des consensus sociaux. Peu importe qu'il soit de nature uniquement consultative, un référendum sur le projet de tramway permettrait de polariser encore davantage la population de Québec sans pour autant apporter de solution viable à ses problèmes de mobilité. L'objectif est de faire dérailler le projet.

En conséquence, nous jugeons difficile d'évaluer l'acceptabilité sociale du projet dans le climat médiatique actuel de la région. Il nous apparaît par contre inacceptable qu'il ne se réalise pas.

⁴ Radio parlée, élections et démocratie, dir Daniel Giroux et Florian Sauvageau, Cahier-médias no. 18, septembre 2009, p. 36.

⁵ Wikipédia, [Québec 21](#), consulté le 29 juillet 2020.

⁶ Isabelle Porter, Les radios de Québec se liguent contre le tramway, Le Devoir, 21 décembre 2019. Un florilège des opinions polarisantes diffusées pour saper l'appui au projet peut être consulté : <https://radiox.com/choi981/tag/tramway/>

⁷ MAURAI LIVE, OPINIONS, [Dom sur le tramway : Je veux que l'UPAC enquête...JUSTE POUR VOIR!](#) Le lundi 9 mars 2020

⁸ MAURAI LIVE, OPINIONS, Dom dénonce le MASSACRE À LA SCIE : Les verts sont HYPOCRITES...Le tramway va TUER NOS ARBRES!Le mercredi 29 janvier 2020.

Cela reviendrait à renier toutes les orientations collectives en matière d'aménagement du territoire, de mobilité durable, d'électrification des transports et de réduction des émissions de GES au Québec.

La meilleure approche nous semble s'appuyer sur des mesures de participation publique plus fines qui appellent à une interaction à long terme entre les citoyens et le promoteur. Elles sont les plus à même de produire un débat éclairé essentiel pour identifier les bonifications nécessaires au projet et en dernier lieu les mesures de mitigation appropriées pour les riverains qui subissent directement les impacts du projet. Parce qu'en somme, ce qui importe est de savoir comment rendre acceptable ce projet incontournable qui bénéficiera à des milliers d'usagers chaque jour.