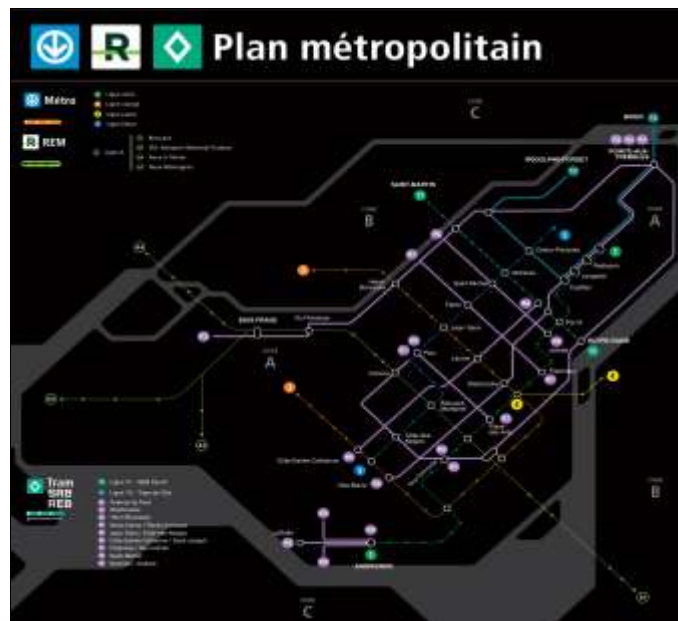


De l'élection montréalaise a surgi une proposition dans le mille de transport en commun bon marché marginalisant l'auto solo

Quelles qu'aient été les motivations de Projet Montréal lors de la dernière campagne électorale, sa proposition pour la bonification de transport en commun visait en plein dans le mille. Son [projet de Réseau express bus \(REB\)](#)

s'ajoute à la croissance et la mise à niveau du réseau de pistes cyclables et aux mesures pour rendre le transport collectif plus abordable [...et] reprend les atouts du métro mais dans nos rues : moins d'arrêts, plus de fréquence, des passages réguliers le jour comme la nuit, et une vitesse accrue grâce à des voies réservées et des feux synchronisés qui libèrent les autobus du trafic. Les premiers axes proposés priorisent les quartiers peu desservis en passant sur du Parc, Sherbrooke, Henri-Bourassa, Notre-Dame/René-Lévesque, Saint-Michel, Newman/Dollard, Côte-Sainte-Catherine, Saint-Joseph et Papineau. Ce réseau offrira un service complémentaire à celui offert des lignes locales. Ce réseau de bus a l'avantage d'être réalisable en un seul mandat, grâce aux pouvoirs de la Ville. C'est une façon d'avancer tout de suite, tout en préparant le terrain pour le développement des 184 km de tramway prévu au plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal. Projet Montréal développe dès maintenant, avec ses propres moyens, les grands projets de demain qui demanderont un financement accru du transport en commun par Québec et Ottawa.



Ce nouveau service tasserait les autos solo en faveur d'autobus qui maintenant ou éventuellement pourraient en plus d'être confortables —on le présume — et fréquents deviendraient gratuits et électrifiés en plus d'être fabriquées au Québec contrairement aux véhicules automobiles. Pour le moment, « *[c]es améliorations de services partout à Montréal, s'accompagneront aussi de mesures pour l'abordabilité du transport en commun. Les personnes âgées, les enfants de 11 ans et moins, et les étudiant-es bénéficient déjà de gratuité ou de prix réduits, Projet Montréal propose d'étendre une réduction des prix aux moins nantis.* » Une telle solution est bien supérieure en termes de coût-bénéfice à la proposition de « ligne rose » de l'ancienne mairesse de Projet-Montréal ou à toute autre proposition de métros ou de trains aériens. Si une telle solution de gros bon sens n'avait jusqu'ici jamais été mise sur la table électorale par un parti politique municipal, provincial ou fédéral susceptible de former le gouvernement c'est tout simplement parce qu'elle clachait avec l'auto solo en lui enlevant généralement la moitié de ses précieuses travées sur les routes à quatre voies.

Pourquoi alors la présente exception ? La base électorale centre-urbaine francophone de Projet-Montréal, qu'elle se devait de remobiliser, est la moins férue d'automobile qui soit. En plus, Projet-Montréal avait toute une pente à remonter face au parti pro-promoteur immobilier et anti-bicyclettes Ensemble Montréal, largement favorisé par les anglophones, et surtout un nouveau parti à contrer sur sa gauche qui avait esquissé une proposition semblable et qui était prêt à imposer davantage les ultra-riches. Ce n'est pas un hasard que cette proposition soit sortie du chapeau en fin de campagne. Il fallait prendre des risques vis-à-vis le tabou de l'intouchable auto solo sauf à l'électrifier et à la contourner sous terre et dans les airs. Ceci dit, Projet-Montréal n'a rien inventé mais a redonné vie à la proposition du « [Grand virage](#) », en substituant des autobus aux tramways, mis de l'avant dès 2016 par la Coalition climat Montréal sur la base du rejet du REM, alors à l'état de projet, par [Trainsparence](#) et le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP). Ce projet, dont la promotion a été abandonné une fois les travaux du REM entamés à la va-vite, avait plus ou moins survécu au sein de l'administration montréalaise et dans le milieu universitaire comme en fait foi [cette présentation de l'automne 2022](#).

Une occasion à saisir par l'alliance pour le transport public projetée par TJC

Certes Projet-Montréal ayant perdu au profit du parti fondé par l'ancien ministre Libéral fédéral Denis Coderre et maintenant présidé par la nouvelle mairesse de

Montréal et aussi ancienne ministre Libéral fédéral Soraya Martinez Ferrada se dresse un obstacle de taille pour la réalisation du Réseau express bus (REB). N'empêche, cette proposition est une balle à saisir au bond. Issue des milieux écologique et syndical, elle mériterait d'être reprise à la grandeur de toutes les régions métropolitaines du Québec par la plateforme électorale Solidaire de 2026. L'occasion de la relancer pourrait en être fournie « *[l]e 15 novembre prochain [où] TJC [Travailleuses et travailleurs pour la justice climatique] organise une assemblée visant à explorer les possibilités de création d'une vaste alliance pour améliorer et développer les transports publics au Québec.* » TJC souhaite y « *réunir, en plus des travailleur-ses du transport, tous les groupes citoyens et les militant-es intéressé-es à se mobiliser pour le développement et l'accessibilité du réseau.* » En [s'y inscrivant](#), on peut y participer en présentiel ou en ligne.



À noter qu'en plus des ateliers y prendront la parole un chauffeur d'autobus d'Allemagne qui a pris part à la [grève d'une journée en février 2024](#) quand « *[l]e syndicat Verdi et le mouvement climatique Fridays for Future ont manifesté ensemble dans plus de 100 villes pour de meilleures conditions de travail et une meilleure protection du climat.* » tout comme un militant de la « [semaine de solidarité avec les travailleurs en grève](#) et en action dans les transports publics » au Pays-Bas en juin 2025. Ces deux mobilisations sont à signaler comme marquant un début de collaboration étroite des mouvements écologique et syndical au sein d'une grève alliant revendications sur les conditions de travail à celles climatiques. Ces deux mobilisations ont inspiré TJC vis-à-vis les actuelles grèves du transport en commun à Montréal entre autres par la distribution d'un tract aux usagers-usagères. Nul doute que cette grève sera au centre des discussions par la participation de représentants des grévistes montréalais du transport en commun contre lesquels se sont ligués les grands médias et la CAQ qui s'apprête à déchaîner contre eux [sa nouvelle loi antisyndicale](#) d'élargissement des services essentiels et d'arbitrage obligatoire qui sera en vigueur le 30 novembre prochain.

Marc Bonhomme, 2 novembre 2025,
www.marcbonhomme.com ; bonmarc1@gmail.com