

Fausse solution de l'auto-(VUS)-solo électrique et de son complément métro et train aérien, ou anti-étalement transport collectif exclusif dans la trame urbaine

1. **L'enjeu du transport** n'est pas la même problématique ni ne donne le même résultat si on l'analyse du point de vue micro, celui de l'individu ou du ménage, ou macro, celui du gouvernement ou plus largement de la société. Du point de vue micro, la question de la mobilité se résume à se poser la question à partir du budget personnel ou du ménage, de la taille du ménage, de sa localisation étant donné les moyens de transport disponibles et possiblement des valeurs écologiques personnelles. Du point de vue macro, étant donné la dérive du monde vers la terre-étuve et la nécessité d'assurer une mobilité sociale égalitaire à partir du système de mobilité légué par le capitalisme, l'enjeu se résume à assurer le droit à la mobilité pour toutes tout en minimisant la dépense d'énergie et surtout les émanations de gaz à effet de serre (GES). Si les solutions aux deux niveaux ne sont pas compatibles, et elles ne le sont pas, le défi est de proposer une solution à la quadrature du cercle, une stratégie de transition qui tienne compte de l'urgence du problème.
2. Au Québec, étant donné le bon marché de l'électricité, de sa faible émanation de GES et de la politique gouvernementale de soutien au véhicule privé électrique (subventions, bornes) le [choix du véhicule électrique coule de source](#). Malgré tout, des obstacles demeurent. On peut ne pas disposer des fonds nécessaires pour acheter un véhicule plus cher à l'achat même s'il est plus rentable à la longue parce que par unité d'énergie l'électricité est beaucoup moins chère que l'essence. On peut ne pas tolérer d'être incommodé par la temporaire rareté relative des bornes interurbaines, le temps pour faire le plein ($\pm \frac{1}{2}$ heure pour les bornes rapides), ce qui est en partie prédéterminé par la possibilité d'avoir ou non une borne domestique. Comme quoi, il y a **une forte corrélation entre possession d'un véhicule privé électrique d'une part et d'autre part revenus élevés**, maison unifamiliale ou au moins en rangée ou minimalement la disposition d'un stationnement privé (mais il faut payer collectivement le système de base en plus de la borne individuelle), et l'étalement urbain. On peut considérer à part les personnes habitant un noyau urbain d'une grande agglomération bien desservi par le transport en commun et pouvant recourir à l'autopartage au besoin... et si elles en ont les moyens.
3. Qu'en est-il, à ce niveau micro, des avantages écologiques ? À l'usage, au Québec, le véhicule électrique bat à plate couture le véhicule à essence. C'est aussi vrai, dans une moindre mesure, quand l'électricité est produite par [une source fossile](#) ce qui est généralement le cas ailleurs dans le monde. Si on considère le cycle de vie, ça reste vrai mais dans une moindre mesure étant donné que la production des véhicules électriques, surtout à cause des batteries, engendre davantage de GES. Idem pour le recyclage (incomplet) des mêmes batteries. L'électricité nucléaire, si elle génère peu de GES pollués

autrement et surtout plus dangereusement. À remarquer que c'est aussi le cas pour l'hydroélectricité vis-à-vis l'impact sur les bassins versants et l'éolien vis-à-vis celui sur les paysages et la vie rurale comme quoi il n'y a pas que les GES à prendre en considération. [L'analyse de 2016 du CIRAIG](#) pour le compte d'Hydro-Québec admettait que sur le cycle de vie, **le véhicule électrique contribuait à l'épuisement des ressources minérales 25% davantage que le véhicule à essence** ! Il n'en reste pas moins que pour une automobile électrique au Québec, le bilan strictement GES au niveau du cycle de vie devient habituellement favorable en moins d'un an.

4. Le niveau macro analyse non seulement les impacts du moyen de transport mais aussi la transformation de l'environnement due à ces impacts. Ici l'importance de ces transformations au sein d'une société complexe, dans la logique de la [théorie du chaos](#) et de son effet papillon rendant impossible la prévision quantitative à long terme, oblige de passer à l'analyse qualitative et ses aléas. Les tendances statistiques de l'analyse quantitative prolongées dans le temps sont quand même utiles pour démontrer l'ineptie de continuer comme si tout-est-beau-Mme-la-marquise. Ce qui frappe, à première vue, si on admet la substitution du véhicule à essence par celui électrique c'est qu'au Québec, contrairement à par exemple l'Alberta, rien en apparence ne serait modifié pour la structure économique, l'aménagement du territoire, le mode de consommation sauf la bénéfique réduction des importations de pétrole et de nouvelles opportunités pour la production d'électricité « propre » et pour le développement minier. Ce serait là **une vision statique du monde ignorant l'obligation de croissance** due à la loi de compétition entre les capitaux inhérente au capitalisme.
5. Depuis sa naissance le capitalisme est accro aux hydrocarbures qui a l'avantage d'un rapport énergie/poids et énergie/volume imbattable, particulièrement sous sa forme liquide, dû à l'effet de la condensation physique et chimique sous terre pendant quelques centaines de millions d'années. L'inconvénient est que la réintroduction de cet enfoui carbone dans le cycle de la vie, en croissance exponentielle depuis la mi-XXe siècle, crée un déséquilibre en précipitant le monde vers la terre-étuve. Les sources d'énergie participant au cycle de la vie terrestre (soleil, vent, biomasse) n'ont pas ce désavantage mais non pas non plus l'avantage de la concentration. Sans cette qualité de concentration, la croissance capitaliste se serait enlisée depuis longtemps. Sortir de ce piège est un défi car étant donné **les faibles rapports énergie/poids et énergie/volume des énergies renouvelables, ces dernières exigent de lourds et volumineux équipements** pour capter et transformer en électricité les énergies abondantes et gratuites du cycle de la vie. En un mot, de la plaie connue et comprise des hydrocarbures on passe à celle inconnue, mais de moins en moins, du tout-électrique renouvelable.
6. Le tout-électrique exige une généralisation des mines à ciel ouvert, étant donné la dilution dans le sol de la plupart des minerais requis, et leurs transformations dans des fonderies et tutti quanti. Le tout est fort énergivore, pollue l'eau et l'air ambiant et

requiert des grandes surfaces destructrices de la nature. Comme en plus [la majorité de l'électricité mondiale est encore d'origine fossile](#), la majorité de l'énergie nécessaire à cette mue énergivore le sera aussi. Les exceptions québécoise ou norvégienne ne sont pas légions. **Ce serait une erreur de tomber dans la myopie des années 1950 au sujet de l'énergie nucléaire « *too cheap to meter* ».** Le lobby nucléaire étatsunien a alors pollué l'opinion publique pour blanchir l'arme nucléaire. Idem, le dominant complexe télé-électronique de la ploutocratie multimilliardaire, qui a supplanté celui auto-pétrole du XXe siècle, se rendant compte du côté aléatoire [des déshumanisants réseaux sociaux](#) dont on prend de plus en plus conscience, pousse à fond le tout-électrique. Ce complexe le fait tant au niveau de la production pour les besoins gargantuesques de son « intelligence artificielle », qui pénètre partout, que des majeurs produits de consommation dont le véhicule électrique. Ce dernier est en fait un véhicule électronique comme l'est le téléphone dit intelligent et comme le devient la maison dit intelligente et même la ville avec l'émergence des réseaux de communication 5G.

7. Que ce soit par l'intermédiaire de l'énergie nécessaire à l'exploitation et à la transformation des minerais pour le tout-électrique requérant une orgie de matériaux due à son caractère diffus, ou pour cause des besoins énergétiques de l'intelligence artificielle et de la cybermonnaie, ou pour cause plus fondamentalement d'alimenter la croissance capitaliste, les énergies renouvelables n'arriveront jamais à remplacer celles fossiles. Elles s'y ajouteront comme le pétrole et le gaz se sont ajoutés au charbon au XXe siècle. **En proportion, les fossiles vont et iront en diminuant mais de manière absolue ils ne cessent de croître** alors que pour éviter la catastrophe de la terre-étuve leur usage devrait dès maintenant drastiquement diminuer pour disparaître au plus tard en 2050. Afin de jeter de la poudre aux yeux de l'opinion publique qui ne veut pas regarder en face la réalité alors que l'humanité est aux prises avec une explosion de guerres jouant à la roulette russe d'une guerre mondiale, les apparatchiks de ce monde prétendent que le développement de technologies d'apprenti-sorcier sauveront la mise. Ce serait soit en captant et en enfouissant le carbone, soit en accélérant la croissance de la biomasse marine, soit en bloquant le rayonnement solaire. Mais ces technologies en plus d'être elles-mêmes énergivores sont fort coûteuses et nullement au point sur une échelle suffisamment large.
8. C'est à ce capitalisme vert auquel appartient le véhicule privé électrique comme épine dorsale de son système de transport. **La substitution du véhicule à essence par celui électrique ne résout en rien l'étalement urbain** de quartiers de maisons unifamiliales et en rangée avec sa congestion de la circulation aux heures de pointe, ses accidents, et l'accaparement de la trame urbaine par l'auto solo. Pour semer la confusion en mêlant les cartes, ce système de transport, tout en abandonnant le réseau routier à l'auto solo, de plus en plus un VUS solo plus rentable grâce à la publicité, prône un système de transport en commun sous terre, le métro, et dans les airs, [le train aérien \(REM\) qui contribue à peine à la baisse des GES](#). Ce type de transport en commun, dispendieux et

long à réaliser et combiné à l'expansion de l'étalement urbain qui n'a de cesse, fait la joie du secteur de la construction et de l'ingénierie, alias « industrie de la corruption », au centre du capitalisme québécois. Au bout du compte, le capitalisme vert impose un très cher système de transport à deux niveaux qui [étrangle tant le budget des ménages que celui des gouvernements](#). « ...[\[L\]e transport est le deuxième poste de dépenses des ménages](#). Il arrive derrière le logement et avant l'alimentation. Tout ça pour un objet qui est inutilisé plus de 95% du temps et qui ne transporte en moyenne que 1,2 personne! Quelle inefficacité! » La revendication écologiste vis-à-vis le système de transport ne consiste pas seulement à s'opposer à l'auto solo à essence mais à l'auto solo tout court y compris son complément de transport en commun tape-à-l'œil.

9. La revendication centrale pour un système de transport écologique, en plus du rejet de l'auto solo et des métro/REM pour le plus grand bonheur des ménages populaires qui se verraient soulagés des anxiétés des fins de mois, est **un système de transport en commun mur-à-mur utilisant le réseau routier existant et dégagé de la plaie de l'auto solo**. On constate immédiatement et intuitivement le bon marché et la rapidité de réalisation d'un tel système. Ce dernier répondrait aux besoins de mobilité en autant qu'il soit partout, fréquent, confortable et, *last but not least*, mu à l'électricité puisée à même les « négawatts » de la rénovation écoénergétique du stock de bâtiments récupérables du Québec. Comme on construit déjà au Québec des moyens de transport en commun, mais non des autos solos, le peuple québécois bénéficierait de bons emplois. Sans compter que le Québec verrait rétablir et même plus sa balance des paiements en s'épargnant l'importation d'autos et de pétrole.
10. En ce qui a trait à la transition, toujours un défi, il serait possible **d'abolir la circulation automobile sur la moitié des travées des rues et routes à quatre voies et plus**. Pour les banlieues pavillonnaires faites pour l'auto solo et non l'autobus, il serait possible d'établir des circuits balisés de minibus, à terme sans chauffeurs si conçus et entretenus à cet effet, amenant les gens au réseau principal sans compter le système adapté aux personnes handicapées. Bien entendu, ce réseau serait public y compris pour le service interurbain. Comme service public, il serait gratuit ce qui peut s'échelonner sur cinq à dix ans. Le coût du système serait essentiellement à la charge des employeurs qui seront les premiers à bénéficier d'une main-d'œuvre plus reposée et moins frustrée par les embouteillages et, ne l'oublions pas, une circulation des marchandises plus fluide. À la longue, les lieux de travail et de services y compris de loisirs et de vacances, se transformeront pour accommoder les transports en commun (et éliminer les vastes stationnements). Dans la transition, au fur et à mesure que disparaîtrait l'auto solo, disons sur dix ans, serait disponible un service d'autopartage communautaire, à la mode de Communauto.
11. Dans le passé, deux projets ont en vain été présentés allant plus ou moins dans ce sens soit [celui de la Coalition climat Montréal en 2016](#) à la place du REM et celui, lors de la

campagne électorale municipale de 2025 par [Projet Montréal](#) soit « *un réseau de lignes express qui 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.* » Pourquoi les propositions allant dans le sens du remplacement des autos solos par le transport en commun et non de l'auto solo à essence par celle électrique sont-elles rares ? La facilité statuquo améliorée de la seconde solution, son bon marché à court terme pour les gouvernements et son apparent mais faux avantage écologique expliquent l'essentiel. En plus, **les politicien-ne-s carriéristes répugnent à s'attaquer à l'auto solo préférant le tape-à-l'œil des grands projets inutiles métro ou REM** ou même tramway de grande envergure hors trame urbaine. L'exception de la proposition de Projet Montréal en fin de campagne peut s'expliquer par la tentative désespérée de ce parti d'inciter sa base électorale à voter voyant qu'il allait vers la défaite. Quant aux experts, rares sont cellieux qui veulent risquer leur carrière en prônant des projets hors normes capitalistes.

12. Au niveau du choix proprement dit du système de transport écologique, la bataille majeure consiste à faire la critique de l'auto solo électrique prétendant être non seulement la meilleure solution écologique mais aussi la solution le meilleur marché. Comme on l'a vu, les apparences sont trompeuses. **La vérité surgit seulement quand on englobe dans l'analyse l'ensemble du système de transport dans lequel s'insère l'auto solo électrique.** Si vaincre cet obstacle s'avère une gageure, se dresse depuis la pandémie un mur de Chine qui refoule non seulement la priorité à accorder au développement du transport en commun mais celle plus générale à attribuer au développement de l'ensemble des services publics qui se désintègrent. Greta Thunberg n'est plus la bienvenue à Davos. Les COP sont devenus un mauvais théâtre pour à peine masquer le renoncement aux cibles pourtant insuffisantes de la COP de Paris. Les gouvernements canadien et québécois n'en ont plus que pour [les grands projets extractivistes et leurs transports](#) fossiles, électriques ou miniers. Le Québec veut [investir 200 milliards \\$ d'ici 2050](#) pour hausser de 50% la production électrique de moins en moins en faveur de la filière batterie [en chute libre](#) et de plus en plus en faveur des [centres de données pour l'intelligence artificielle](#). Cerise sur le gâteau, les [dépenses pour la guerre](#) sont devenues prioritaires y compris pour Québec.
13. N'y cherchez pas de grands projets de services publics et encore moins de transport public. Même les grands projets de métro et de trains aériens propres au capitalisme vert n'y trouvent pas leur compte. On imagine ce qu'il advient du transport en commun ordinaire d'autant plus que les gouvernements savent que M. et Mme Tout-le-monde accordent plus d'importance à la santé et à l'éducation qu'au **transport en commun qu'utilise seulement moins de 10% des Québécois-e-s pour se rendre au travail** et beaucoup moins dans les banlieues et régions. Il ne s'agit pas seulement de gel budgétaire mais de coupes sévères. « *Pendant que le monde municipal somme Québec de ramener les 200 millions de dollars qui viennent d'être* [retranchés en transport](#)

[collectif pour les années 2025 à 2027](#), un autre pactole estimé à 5,5 milliards dort toujours quelque part dans un coffre-fort à Ottawa. Il s'agit du moins de la part estimée devant revenir au Québec à partir du Fonds pour le transport en commun du Canada. [...] Entretemps, ce fonds lancé sous le précédent gouvernement libéral a fondu de 30 à 25 milliards, révélait en janvier Radio-Canada, réduisant ainsi la pointe de tarte potentielle du Québec. » Ces [coupes pour financer l'armée](#) sont d'ailleurs générales.

14. On en voit les conséquences : « [42% des infrastructures de son réseau](#) de métro et d'autobus [de la Société de transport de Montréal - STM] sont en mauvais état »; « [l'électrification des réseaux de transport en commun](#) du Québec a essuyé plusieurs échecs au cours des dernières années »; « aux prises avec des "difficultés" dans [l'approvisionnement de ses pièces](#), la Société de transport de Laval (STL) se voit obligée de suspendre une soixantaine de trajets d'autobus par jour »; Gatineau se voit [retirer son projet de tramway](#) et « après le tramway, [le prolongement du Rapibus](#) serait mis sur la glace ». On déplore que généralement les services d'autobus du Québec n'aient pas retrouvé l'achalandage prépandémie. Pourtant « quand on ajoute 2 % d'offre de service, on va chercher 1 % d'achalandage dans une fenêtre de deux ou trois ans. Donc, pour [retrouver le 5-6 % de fréquence qui manque](#) versus 2019, ça serait un coût de quelques millions ». Selon la présentation l'IRIS au colloque des Travailleuses et travailleurs pour la justice climatique (TJC) du 24/01/26, de 2020 à 2025 **Québec a augmenté ses investissements dans le réseau routier de 9 milliards \$ pendant qu'il n'augmentait ceux dans le transport en commun de 900 millions \$ soit 10 fois moins !** Faut-il se surprendre que le nombre de trajets aillent en diminuant, de 9% de 2019 à 2024 à la STM. À ce rythme, on a peine à croire que les travaux du tramway de Québec vont enfin débiter après une vingtaine d'années de chicanes. Si au moins la CAQ cessait de tergiverser à propos de supprimer le « troisième lien » sur le fleuve Saint-Laurent réclamé à cors et à cris par la gente automobiliste de Québec.

15. **La palme négative revient au transport interurbain par autobus qui a chuté de 85% depuis 1981 ! À remarquer que ce transport est privé.** Est-ce prédire ce qu'il adviendra du transport en commun urbain si s'y enclenche une vague de privatisation. [L'étude de l'IRIS sur la sous-traitance dans le transport en commun](#) constate que « la société de transport en commun de Lévis (STLévis) ainsi que l'organisme exo [desservant la couronne du Grand Montréal], qui sous-traitent tous deux en tout ou en partie leurs services de transport en commun, ont les taux moyens de plaintes des usagers et usagères les plus élevés parmi les 10 principales sociétés de transport du Québec. Le taux moyen de plaintes par 100 000 déplacements d'exo a été plus de 4 fois supérieur à celui des sociétés de transport du Grand Montréal entre 2020 et 2024. » Faut-il se surprendre que « la société de transport exo [réduit ses services](#) et supprime 11 % de ses effectifs ». Comme l'explique l'IRIS, les services privés d'antan de tramways et d'autobus prospéraient parce que les gens ne possédaient pas d'automobiles. La privatisation dans le présent contexte de sursaturation automobile — une auto par 1.4 habitant en 2021

contre 3.5 en 1971 — ne peut signifier qu'une dégringolade et à terme un service maigrement subventionné, genre PPP, pour les pauvres comme le deviennent la santé publique et l'école publique non sélective.

16. Le Québec populaire commence à se mobiliser contre cette plongée dans le néant privatif dont seulement la ploutocratie et leurs alliés de la classe moyenne supérieure tirent les marrons du feu. Tout comme ce 10% qui génère des tonnes de GES per capita de constamment nous rappeler Oxfam dans ses fréquents rapports. De nous apprendre [le dernier en date](#), « depuis 1990, part des émissions mondiales des 0,1 % les plus riches a augmenté de 32 %, tandis que celle de la moitié la plus pauvre de l'humanité a diminué de 3 %. » Une manifestation intersyndicale majeure a eu lieu le samedi 29 novembre 2025 à Montréal **rassemblant près de 50 000 personnes contre les politiques du gouvernement Legault**. Le rassemblement, organisé par les principales centrales (CSN, FTQ, CSQ, SCFP) avec la participation des groupes communautaires visait à dénoncer les compressions budgétaires, le virage à droite du gouvernement, le projet de loi 14 limitant le droit de grève, et à défendre les services publics. Il n'est pas exclu qu'autour du Premier mai, fête des travailleuses et travailleurs, que ce premier élan débouche sur une « grève sociale ». Le [plan d'action du Conseil central](#) de la région de Montréal de la CSN « prévoit une stratégie d'escalade pouvant aller jusqu'au déclenchement de jours de grève avant la date du scrutin » au début octobre prochain.
17. Pour faire le plein de la mobilisation manque un volet positif. On ose espérer que les mouvements syndical, féministe, étudiant et populaire y contribueront chacun dans leur domaine. À la suite de leur colloque de janvier sur le transport en commun, on verrait très bien le Travailleur et travailleuses pour la justice climatique (TJC) mettre la main à la roue. On pense à **des revendications d'urgence tels le gel immédiat des tarifs jusqu'à la gratuité**; non à la privatisation -- oui au réinvestissement massif; étendre, diversifier et densifier le service; la nationalisation du transport en commun scolaire et celui interurbain; l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite dont les ascenseurs dans le métro. Cette mobilisation qui promet de s'étendre jusqu'aux élections, et pourquoi pas pendant celles-ci, serait une bonne occasion de construire un front commun pour le transport en commun, peut-être même un large front commun contre les coupes et les privatisations et pour un réinvestissement massif dans les services publics.
18. Ce serait pertinent **de contrer la liste des projets prioritaires extractivistes et militaires des gouvernements par une liste de grands projets de services publics**. Dans cet esprit, côté transport en commun, pourquoi ne pas revendiquer la mise en place sur dix ans de corridors exclusifs de transport en commun sur toutes les rues et routes de quatre voies et plus et jusqu'au moindre village. Évidemment, côté Québec solidaire, on oserait espérer que « le parti des travailleuses et des travailleurs » reprennent ces revendications. Et même que le parti soit à leur avant-garde.

Marc Bonhomme, 15 mars 2026

www.marcbonhomme.com ; bonmarc1@gmail.com