Parmi les exemples cités, il y a les réseaux de tramways à Montréal et à Québec, le développement des trolleybus à Laval et Montréal ou encore la navette ferroviaire reliant le centre-ville de Montréal à l'aéroport.

Le second élément porte sur l'implantation d'un réseau de monorail rapide suspendu utilisant la technologie québécoise du moteur-roue de Pierre Couture, qui pourrait desservir les principales régions du Québec en reliant huit villes entre elles.

La section de l'étude qui présente cette technologie novatrice a été rédigée par le physicien Pierre Langlois. Ce réseau de monorail présente l'avantage d'être considérablement moins cher que le Train à grande vitesse (TGV).

De plus, il est particulièrement adapté aux régions à faible densité de population et à nos conditions hivernales. Le réseau est également fiable et sécuritaire. Pierre Langlois donne en exemple le monorail urbain de Wuppertal en Allemagne qui fonctionne depuis 1901.

Pour brosser un rapide portrait, chaque voiture est autopropulsée à l'aide de seize moteurs-roues, suspendue par une structure métallique accrochée à des pylônes. La distance entre ces pylônes est de 50 mètres, leur hauteur de quatorze mètres. Les navettes, qui ont une capacité de 60 personnes, sont à une hauteur de dix mètres, étant suspendues par les roues sous la structure, qui est elle-même recouverte pour protéger le réseau des intempéries.

Si le monorail proposé coûte nettement moins cher que le TGV, c'est avant tout parce qu'il nécessite peu d'expropriations. Étant suspendu, il peut aisément circuler au centre d'une autoroute ou encore au-dessus des trains. Ses pneus en caoutchouc lui permettent de passer par-dessus les viaducs des autoroutes et ainsi éviter la construction d'autres viaducs supplémentaires nécessaires au TGV.

La structure reposant sur des pylônes permet qu'une importante partie du travail de construction se réalise à la chaîne en usine plutôt que sur le terrain. Ce serait notamment le cas de la fabrication des structures métalliques à l'aide de procédés robotisés.

Si le monorail atteint une vitesse moindre que le TGV, 250 km/h contre plus de 300 km/h, ses moteurs-roues lui donne un net avantage au niveau de l'accélération, passant de zéro à 250 km/h en à peine 30 secondes!