

A brief to the hearings of Transition énergétique Québec

Inclusions:

Sommaire: BAPE au sujet REM ; 9 pages

Emissions se Gaz à Effet de Serre du projet de Réseau électrique métropolitaine et d'une scénario alternatif par Luc Gagnon ; 8 pages

Documents par Michael Fish :

REM, Big argument english ; 28 pages

and REM big argument French ; 28 pages

And the present document :

On the Plans of the Caisse de Dépôt et de Placement du Québec to build billions of dollars worth of new high rise housing near stations both on REM lines and other commuter rail lines of the Montreal Region, all as integral parts of the REM Skytrain project to “re-structure the Growth of the Montreal Region” ; 7 pages.

<https://consultation.teq.gouv.qc.ca/projects/transport-de-personnes/consultation/consultation-10/opinions/1-proposer-des-options-de-remplacement-a-l-auto-solo-transferer/realiser-une-nouvelle-consultation-publique-sur-le-rem>

Twenty five years ago in 1991, I had the opportunity to write a brief and speak against the de-zoning as agricultural land, an area of which Pierrefonds, at the end of a REM track along the A40, now wants to build up with houses. The plans made in support of this idea was presented to another board set up by the city of Montreal sixteen years later and the the OCPD was asked to investigate those plans and to make a recommendation as to whether the plans to build on the land in question should be approved. That plan for more of the same kind of development as has been built on most of the other land that was rezoned in 1991 was refused by the board. This submission has grown out of my efforts in 1991.

I ask the Board Transition énergétique du Québec investigating the REM to refuse to approve the REM - this time because of its unacceptable avoidable, energy wasteful urban sprawl that is an integral part of its plans for a transportation solution that is in every way negative to the overall development of the local municipality, the Montreal Region, and the Province.

The unpopular decision made in 1991, to approve this urbanization of this particular land for the kind of development that has happened was wrong then; and the development of this land now, with more buildings and services: sewers, water roads and electrical services, schools, local commerce and the like, makes little sense today.

The same goes for all of the land and building plans of the Caisse at all of the 27 stations on the new REM train lines. More than ever Montreal suffers from far too much urban sprawl of the worst sort, damaging to the production of Greenhouse gasses, un-economical mass transit solutions, and the forced use of ever more numerous automobiles, to allow people of all ages to get around. The promise of the promoters of the REM to build thousands of apartments in blocks which has seduced the political powers behind the municipalities of Two Mountains, Pierrefonds, Mont-St-Hilaire and the Ste-Anne de Bellevue municipalities, among others, to believe that their cities will be able to benefit from new growth along the new Skytrain rail lines will simply aggravate the problems that they already suffer, that increased urban sprawl have created for today and will go on worsening in the foreseeable future, if the land in question is developed with any sort of buildings, let alone the many densely populated buildings which the Caisse plans partly to provide people who they contend will make their inappropriate frequently running small electric trains mostly on expensive raised concrete guideways, outside of commuter rush hours running virtually empty even if as some contend, certain off rush hour fares are ridiculously low or even non-existent. The subsidies which will be applied to every trip by every rider for the distances travelled simply serve the profits of the Caisse without public value or even public convenience. They just waste electricity at an industrial scale – helping prove what the president of Amtrack when he said that privately owned public transportation that has to be subsidized by public money makes no sense at all. Oh yes, never forget that the REM in all its manifestations has been – if it is actually built – yes, sold for a fraction only of the replacement cost of the Tunnel under Mount-Royal, some five billion dollars for the absurd sum of a tenth of that figure....

The wasteful energy aspects of the REM plan are essential to its function. Though it cannot nearly carry the present numbers of people who now need to use it to get from the north of the region to the city centre, it runs outside of rush hours on a uselessly frequent shuttle service that will be mostly empty. A terrible waste of the energy that will have to be built up to supply its operation.

Refusal to approve the REM will mean that the empty land land slated for urban sprawl will, where it is still empty, to necessary parks, natural spaces, and empty space for flood control. Where the land is presently occupied by homes, the occupants already threatened with expropriation at bargain prices well below their market values as the years go by under the abusive changes to the civil code which protect private property owners from taking by other private property owners.

Some of the empty formerly agricultural land could be innovatively used having reverted to some agricultural production as mini and model farms, some of which have been started in the south-west of the province. If necessary, the speculator owners so long waiting for their payday, should be bought off at fair prices. The avoidable ecological damage and energy wastage that urban development would do would be worth any reasonable sum. The investment in which speculators have engaged, shouldn't have a guarantee of limitless profits that force waiting for decades, for builders to come along.

Montreal's urbanized area is already greatly extended. It is a relatively low density highly extended urbanized city whose growth should come from

densification as much as possible near its centre . See the ecological research that has been done at Concordia University by Nazarnia, Schwick, and Jaeger, *Accelerated Urban Sprawl, Montreal, Quebec City and Zurich: Investigating the Differences, using time series 1951-2011*, Our whole region is a prime candidate to be designated as an area where very sparing new extension of the built-up area should be allowed under almost any circumstances for some time. The essential boast that the REM will open peripheral areas for new development should be rejected along with the new plans submitted by Pierrefonds and envisioned by other municipalities seduced by increased taxes from new high density development in their very own bailiwicks. The money for the REM is known everywhere to be much better used for new infrastructure in the centre, south-west and the east of the city

I most especially urge the Transition énergétique Québec to reject the idea on the West Island, that the Caisse de Dépôt will be able to build enough high rise and high density apartment buildings that they would own as a part of the REM for the tens of thousands of families that would justify both the extension of the urban fabric in the absence of the consequences of anti-environmental urban sprawl. I would further ask the Transition énergétique Québec to condemn the effort of the REM's sponsors to damage the ridership and the viability of the existing Hudson rail line by directing their local riders up to a REM line along the A40 where at least two transfers are necessary for every trip.

Each other line, Airport, South-Shore and Two Mountains in the turn of each, is severely damaged by the REM when it replaces what is already there, not even taking account of the plans that the STM and the AMT wanted to carry out before the idea of the REM came along with their grossly inferior non-scalable replacement schemes.

Their transportation work as a whole has inferior qualities to what exists, by virtually every measure: environmental, and in terms of every sin known to urban planning, enormous unnecessary costs that will raise fares, subsidies and municipal taxes. Provincial taxes as well will be raised to defray these unnecessarily inflated costs. Even without their ownership of other transit lines, La Caisse is in full control. They plan to be now and forever our masters of the public sphere with a bizarre - what they call : a public – public - limited corporate container whose private aspects will own forever a key public utility that has been successful because it has been democratically controlled for a hundred and forty years. Our existing systems have been nursed by experts in transportation, traffic science and our own dedicated engineers. All this history and its assets will be delivered to what is basically a greedy hedge fund. It is the ninth largest pool of private capital in the world; and it behaves as befits the role. It is by turns obsequious, arrogant, selfish, bullying - yet always comfortable in its abusive takeover of our patrimony.

Pushing this tawdry complex transit scheme on a public that actually sees it as: "Hé, trains électriques!" and they see the Caisse as "...notre petit bas de laine... ; so what if it makes a lot of money. Isn't that good for everyone?." Yes, it would be good for everyone if it wasn't almost a criminal waste of our capital, a damage to our environment, an abuse of public subsidies and the paying clients of a mass transit

system meriting conservation, and an abuse of all of us, when we have to pay for it all, through obscure multiple taxes and high fares.

We urge you to read the pamphlets of the Trainsparance group, the documents by everyone that submitted to the BAPE, the refusal of the BAPE to approve the REM line on which a very few local politicians count to make the further urban sprawl possible. I urge you to reject the possibility that with a little tweaking, this total public transit disaster might be made somehow OK, or at least partly acceptable. The unethical push survey (*Suzuzki Foundation and Equiterre by Leger*) which is quoted by the press on every occasion simply asked whether citizens approved of electric trains. They assumed that respondents knew the facts and the figures behind the unbelievably complex eight Billion dollar REM project with one glib question.

Our transportation systems need new equipment, a lot of it, but not everywhere yet. Economical plans, long discussed by the expert authorities which designed and ran our public transport infrastructure up to 2016, had and would have again profitable plans for electric trams and tram trains which have been long needed where population densities are high, where money will be well spent, where existing good infrastructure will be conserved.

We urge you to learn about the Grand Virage, one good plan among others, that make sense, that conserve our ownership of our transportation heritage. We urge you to start the process of refusing more urban sprawl. If not here – Where ? Don't let yourselves down. Don't let the region down. Past mistakes elsewhere, just like this example, have cost us all dearly.

The REM - A Huge Failure on the First Principles
of Regional Transport Planning and Urban Sprawl :

Only the most naïve state planning authority would allow ten or even five billion dollars to be spent on plans for a relatively small fraction of its commuter system when those plans have been thoroughly condemned by virtually the entire independent urban planning and transportation expertise in the province and its entire academic opinion⁽⁷⁾. The REM trains of the Caisse, their predicted relative performance, technology, governance, financial and environmental consequences are so bad that the statutory body (BAPE) that the constitution requires to give independent advice on large projects refused to accept the project with a lengthy, detailed, convincing condemnation. (Their summary of nine pages is here included.) This has been echoed and amplified by virtually all comment, expert and otherwise, since. No responsible state should or would ignore, deny, and slander the report of its own quasi-judicial organs on such an important and evidently wasteful, useless and damaging plan. For goodness sake, the Caisse and the government even face a serious court challenge on constitutional grounds and possibly a criminal investigation if a fraudulently presented plan is considered criminal.

ON Urban Sprawl due to the REM:

Here is what Wikipedia says about Urban Sprawl, what many would say is the worst aspect of the REM:

Increase in Public Expenditure: They can actually play a part in the increases of public costs, because these changes in infrastructures and building must actually be paid for by someone; and it is usually the tax payers' money that pays for it.

Increased Traffic: Populations willuse their cars more often, which means that there is more traffic on the roads, and there is also more [air pollution](#) and more auto accidents that you have to worry with.....

Health Issues: When people use their vehicles, even to go to a very short distance, people are going to be more overweight and are also going to have to deal with ailments such as high blood pressure and other diseases that come about with obesity.

Environmental Issues: Sprawls can also cause certain [environmental issues](#) that you may want to be aware of. In fact, when you think about going out to develop these lands you will have to worry about the wildlife that lives in these lands. You will be displacing them, and it can really cause a ripple in the environment.

Impact on Social Lives: When people move further out, they also have an impact on their social lives. They don't have neighbors that live as close, which means that they won't really stay as social as they should. This isn't always the case, but it is something that should be taken note of.

Wikileaks goes on saying that it may be inevitable: However Montreal is heavily sprawled already and transit systems that encourage sprawl even make it an integral part of the new transit infrastructure plan has got to be wrong.

Hey also weakly say that Urban Sprawl is a way of preventing overcrowding. Which is a way of saying that an evil may have a good side. One can say that about anything. If we are to save the planet, Urban sprawl is high on all lists to avoid.

Wikipedia French has a better article than the one quoted above in English which I have just machine translated .

However the main reason the Caisse is involved in the REM is to get a lot of apartments built on the fringes of the city which will increase the sprawl of population in the region which will make it much more expensive and less ecologically responsible. They will build in Laval, and up and down the line of the Two Mountains train and the A40. They may also build along the South Shore REM.

They also evidently route all of their new lines and the transfers from other train lines which they do not yet own, (but want to own) through the Central Station. This has to be because the Caisse owns all of the office and hotel buildings on the city blocks associated with the tunnel and the downtown stations. The few buildings that they do not own on these city blocks are sure to fall into their hands as the years go by. No other owner could possibly outbid them for ownership when they will eventually come up for sale. The Caisse is not only the

major property owner in this area, they are the most powerful pool of investment capital in the country and the ninth richest pool of capital in the world. It is clear that their terrible transportation system, the REM, heavily criticized by every local expert, the BAPE and badly defended even by its proponents with exaggerations and outright lies, is uniquely directed to make the Caisse the major owner of real estate on the existing and new lines. It is a naked grab for real estate monopoly of a sort, hang the transit system which will be supported by law at the expense of the existing transit systems from buses, to the metro to other commuter trains and long distance buses. Sacrificed are the plans for fast intercity trains (the TGF) so vital for cutting enormous greenhouse gases generated by existing air travel between Quebec city and Windsor.

I have not the expertise to calculate the amounts of greenhouse gases generated when cities promote urban sprawl. They include: those from construction of the buildings themselves, from the infrastructure that is duplicated if similar buildings were built in already urbanized parts of the region, those from the new buildings and roads, water and sewers required to service them, schools, shopping, cultural buildings, fire stations and other civic and commercial services. Worst are the gases generated by cars associated with these buildings which have to be accounted for when people move into the buildings far from the centre of the city, and their collective trips around the near neighbourhoods and trips to other parts of the region.

Nobody can deny the huge avoidable extra energy and environmental damage that is done when avoidable sprawl occurs. The present environmental investigation on the REM has to recommend the stoppage of this damaging and avoidable plan which is the REM.

Sur l'étalement urbain en raison du REM:

Voici ce que dit Wikipedia sur l'étalement urbain, ce que beaucoup diraient est le pire aspect du REM:

Augmentation des dépenses publiques: ils peuvent effectivement jouer un rôle dans l'augmentation des coûts publics, parce que ces changements dans les infrastructures et le bâtiment doivent effectivement être payés par quelqu'un; et c'est habituellement l'argent des contribuables qui paie pour cela.

Augmentation du trafic: les populations vont utiliser leurs voitures plus souvent, ce qui signifie qu'il ya plus de trafic sur les routes, et il ya aussi plus de pollution de l'air et plus d'accidents de l'automobile que vous avez à vous soucier de

Problèmes de santé: lorsque les gens utilisent leurs véhicules, même pour aller à une très courte distance, les gens vont être plus en surpoids et vont aussi devoir faire face à des maux tels que l'hypertension artérielle et d'autres maladies qui surviennent avec l'obésité.

Questions environnementales: les étalements peuvent également causer certaines questions environnementales que vous voudrez peut-être être au courant. En fait, lorsque vous songez à sortir pour développer ces terres, vous devrez vous inquiéter de

la faune qui vit dans ces terres. Vous allez les déplacer, et il peut vraiment provoquer une ondulation dans l'environnement.

Impact sur la vie sociale: quand les gens se déplacent plus loin, ils ont également un impact sur leur vie sociale. Ils n'ont pas de voisins qui vivent aussi près, ce qui signifie qu'ils ne seront pas vraiment rester aussi sociale qu'ils le devraient. Ce n'est pas toujours le cas, mais c'est quelque chose qui devrait être pris en note.

Wikileaks poursuit en disant qu'il peut être inévitable: Cependant, Montréal est déjà très étendu et les systèmes de transit qui encouragent l'étalement même en font une partie intégrante du nouveau plan d'infrastructure de transport en commun a obtenu d'être faux.

Hey aussi faiblement dire que l'étalement urbain est un moyen de prévenir la surpopulation. Ce qui est une façon de dire qu'un mal peut avoir un bon côté. On peut dire ça sur n'importe quoi. Si nous voulons sauver la planète, l'étalement urbain est élevé sur toutes les listes à éviter.

On the current plans to develop buildings on the land which was zoned Urban from Agricultural in September 1991, and the dreadful mass transportation rail system that has precipitated these plans. 2017-04-25

Michael Fish

Mr. Fish was an architect from 1958 to 1994. He is now retired

Annexe jointe au mémoire

Le REM.....

S'ils nous le donnaient sans frais, nous le refuserions parce qu'il ruinerait tout simplement nos systèmes de transit. Il n'améliore rien. De plus, nous donnons effectivement la possession de certains moyens clé de transport public avec le contrôle de presque tous les autres moyens de transport - et cela pour toujours.

Pourquoi on ferait ça?

Le REM à Montréal - Un Skytrain proposé

Un aperçu sur ses éléments avec une discussion sur le point de savoir si cela avait un sens: y en a-t-il amélioration de quelque aspect des transports publics existants ou planifiés dans la région de Montréal: son économie, sa pratique ou son environnement..... ?

Ou est-ce une arnaque financière gigantesque sur la population de la région de Montréal et de la province, conçue pour pelleter des dizaines de milliards de dollars dans les poches de la Caisse de Dépôt, dixième plus grande accumulation de capital privé dans le monde, avec absolument aucun public bénéficiaire, en fait, le REM causerait la dégradation de chaque service et état physique de la région qu'il touche, tout en privant la population du contrôle d'un aspect important de sa vie démocratique, et cela pour toujours *comme a déclaré le Bureau des Audiences Publiques sur l'Environnement, (BAPE) si calmement en janvier, 2017.*

Par Michael Fish
2017-09-14
ISBN xxxxxxxxxxxxxxxx

Nous, québécois, nous demandons si notre gouvernement demandait déjà ou recevait un mandat des électeurs de vendre nos services publics aux entreprises privées à *tout prix* pour qu'elles pouvaient nous les louer à jamais, *sous toutes les conditions*.

Dans l'affirmative, il n'y a pas d'enregistrement de ceci.

"Il est important de se rendre compte que de nos jours, une forme de combat particulière et silencieuse se déroule dans tous les pays du monde - sous toutes les formes de gouvernement - une bataille entre l'homme commun et l'appareil gouvernemental qu'il a créé pour lui-même. Dans de nombreux endroits, nous pouvons constater que cet outil de gouvernance, initialement destiné à servir et à aider l'homme, a progressivement obtenu plus de pouvoir qu'il ne l'avait prévu.

The Deep State: How They Got Their Power

By Mac Slavo September 04, 2017 "*Information Clearing House*"

<http://www.informationclearinghouse.info/47737.htm>

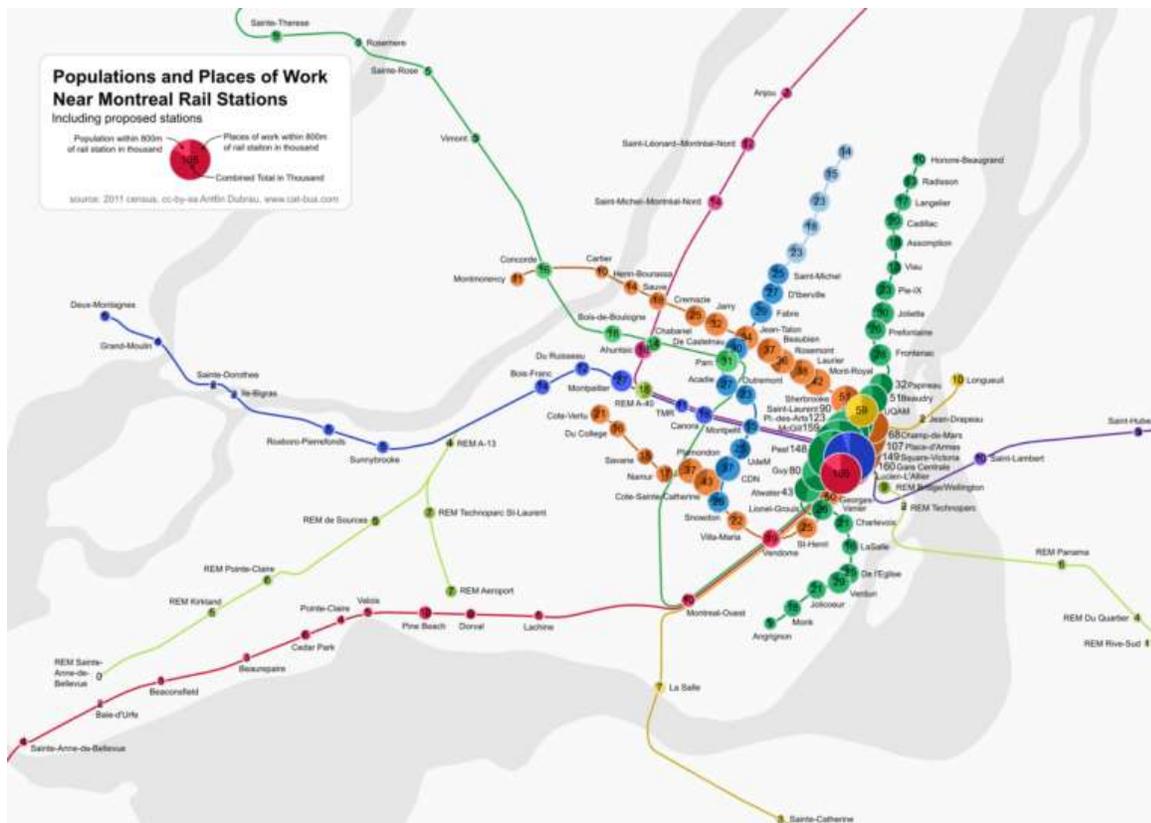
**"Vous ne pouvez pas privatiser l'infrastructure publique subventionnée",
Le président d'Amtrak 2017-09-05**

<https://www.cbsnews.com/videos/amtrak-ceo-shares-long-term-vision-for-rail-system/>

"Les partenariats public-privé (PPP) sont l'un des moyens les plus sûrs de déblayer de l'argent dans les portefeuilles ouvertes des entreprises privées. Ils sont utilisés, avec des noms variés, par les gouvernements néolibéraux du monde entier, en particulier en Europe et en Amérique du Nord. Le résultat a été désastreux – l'entretien et l'opération des services publics subventionnés et ses infrastructures sont toujours plus coûteuse après la privatisation. Les réductions des salaires des travailleurs qui restent au travail et l'utilisation accrue de sous-traitants à bas salaire sont des caractéristiques supplémentaires négatives de ces privatisations".

The Bait and Switch of Private-Public Partnerships par Pete Dolack 2017-02-24
"*Counterpunch*"

<https://www.counterpunch.org/2017/02/24/the-bait-and-switch-of-public-private-partnerships/>



Plan de lignes de Skytrain REM

Les lignes du REM proposées recouvrant les lignes de train régionales de train existantes et les lignes de métro existantes et prévues. Une ligne bleue foncée montre la ligne de Deux Montagnes existante à démolir et à remplacer par une ligne REM. Les lignes vertes claires montrent : la ligne de Rive-Sud REM, la ligne courte d'aéroport et la ligne le long de l'A40 qui sont également nouvelles. Les tailles des cercles indiquent les achalandages actuels aux stations

Avant-propos.

Le Réseau Électrique Montréalais ou REM a eu de nombreux critiques depuis son introduction aux Montréalais au début de 2016. Tout de suite, beaucoup de gens se sont opposés au fait qu'une banque d'investissement, la Caisse de Dépôt de Placement du Québec (CDPQ), avait été mise en charge du projet. La Caisse avait pris des décisions en génie plus convenablement appartenant à des ingénieurs spécialisés en service de transportation public, certainement pas à des banquiers. C'était généralement accepté que leurs propositions auraient profité à la Caisse et à ses nombreux investissements : le ciment, les sky-trains, l'ingénierie, la construction spéculation foncière et le développement foncière, et non aux Montréalais.

Voici quelques-uns des points saillants du REM

Les lignes de rail REM seraient détenues, conçues et exploitées par la Caisse en tant que «PPP». Les relations publiques de la Caisse et le gouvernement du Québec affirment que la relation est un 'partenariat public-public' «innovant». Il est fabriqué après un autre PPP, un partenariat public-privé plus connu. Tous les PPP sont des structures d'entreprise conçues pour attirer les très grands bassins de capitaux privés que la fiscalité insuffisante et d'autres politiques gouvernementales ont permis de se

constituer depuis le début des années dix-neuf quatre-vingts. Il fournit une façon de faire en sorte que ce capital privé, trop riche pour l'économie, affamé pour des rendements élevés sur leurs investissements, paye pour les infrastructures publiques et pour les services qu'il donc louera à l'État. Cette logique soutient une fiction selon laquelle l'entreprise privée peut créer des infrastructures et faire faire des services publics mieux qu'un gouvernement. Dans sa forme la plus extrême, l'état vend tous ses droits de propriété et les contrôles du service public à une société privée qui construit alors une nouvelle infrastructure ou reconstruit une infrastructure ancienne qui sera exploitée par l'instance privée. L'État paie alors un loyer au nouveau propriétaire de l'infrastructure. Les pertes que l'entreprise privée accumulera à la fois à la construction et à l'exploitation de ces services sont déferées par l'État en tant que subventions des contribuables. Cette méthode de gouvernance justifie l'existence de ces pools de capitaux et permet à un état de prétendre éviter d'augmenter sa dette publique. Garder faible la dette publique a été un indicateur fiable de la qualité des gouvernements et des administrations publiques au moins jusqu'ici. Cela a pour effet, de réduire l'apparence de la taille des obligations du gouvernement aux mécanismes minimaux de prise de décision: tenir des élections, adopter des lois, assurer la sécurité publique et la défense nationale. Les pools de capitaux acquièrent des retombées *garanties subventionnées* sur leurs placements. Le Québec a construit des hôpitaux, des autoroutes, des foyers pour personnes âgées et d'autres infrastructures dans le cadre du système public-privé depuis près d'une décennie. Une caractéristique constitutive de tous ces projets à ce jour, a été que les propriétés liées aux services publics sont construites et exploitées toujours, à titre de bail, pendant trente ou quarante ans, après la quelle les propriétés et les services reviennent à l'état à exploiter en tant que services publics à but non lucratif. Il n'y a pas de bail pour la propriété du partenariat public-public «novateur» de la Caisse pour le système de transport REM. Le système ne revient jamais à la propriété publique, sauf par rachat.

Les autres caractéristiques généralement critiquées dans les contrats entre la province et la Caisse comprennent:

- Une gouvernance délibérément compliquée, invitant l'obscurité, la corruption et la malhonnêteté,
- Manque d'un mandat électoral pour privatiser les biens et services publics;
- Des jumelages étranges de développement immobilier à développer et détenus par la Caisse près des stations, pour payer les pertes en opérations anticipées du REM au cours de ces premières années.
- Formules multiples, compliqués et non-transparentes pour payer ce qui devrait être un loyer simple à la Caisse pour l'exploitation du service et le retour sur leur capital, au lieu d'une simple subvention publique transparente chaque année;
- La perte injustifiée du tunnel de Mount Royal pour les trains de banlieue ou les trains interurbains pilotés par un conducteur; (voir appendice 1 pour une discussion sur la vente de ce tunnel ;
- Manque d'efforts pour conserver une ligne de train de banlieue électrifiée presque nouvelle desservant Deux Montagnes qui transporte plus de passagers que peut le REM pendant les heures de pointe;
- Remplacement d'un service de bus d'aéroport flexible, capable d'évolution, populaire, rentable et pratique: la ligne 747, avec un train REM entièrement inférieur;

- Nécessité de nouvelles dépenses publiques pour une grande nouvelle station et transferts aux métros pour des trains interurbains, le Train de Grand Fréquence ;
 - Étalage urbain coûteux sur trois lignes REM qui se foute des lois du Québec sur l'environnement et le développement durable, ainsi que les devoirs de réduire les GES ;
 - Introduction d'encore de voitures, et de la congestion sur toutes les routes;
 - Production de nouvelles sources de gaz à effet de serre (GES) pour toujours;
 - Imposition de la technologie ferroviaire la plus coûteuse possible, sans présentation des alternatives; (BAPE)
 - Passage nécessaire de nouvelles lois supprimant plusieurs droits de la propriété privée fondamentaux; et
 - L'introduction d'une nouvelle voie ferroviaire longue et coûteuse, mal placée, qui fonctionnera pendant de nombreuses années, sinon à jamais, à très faible capacité.
- Il existe de nombreux articles publiés qui traitent de la litanie des fautes du REM. Certains d'entre eux peuvent être trouvés sur un seul site Web qui rassemble autant d'entre eux pour ce qui sont connues:

<http://infocaissededepot.blogspot.ca/>

Un résumé des arguments contre le REM:

Le REM est complexe et coûteux. Il coûtera entre 10 et 12 milliards de dollars. (Gagnon) Le comprendre dans tous ses détails prend du temps et d'effort. Mais presque tous les critiques sont arrivés à la même conclusion. Il n'y a *rien* de le recommander. Pas peu de le recommander – rien... ! La principale revendication que la Caisse a jamais réclamé, pour l'ensemble de l'argent qui sera dépensé, est que les Montréalais pourront passer de certains endroits à certains autres plus rapidement qu'aujourd'hui ⁽¹⁾. De plus, ils estiment que cela vaut des milliards de dollars. Voici leurs principales revendications simples, ligne de train par ligne de train.

	Travel time and frequency at peak hour				
	Travel times			Frequency	
	By car currently	Public transit currently	CDPQ Infra	Public transit currently	CDPQ Infra
From the South Shore to downtown	40 to 50 min. on average	20 to 25 min. on average from Chevrier	- than 16 min.	every 5 min. or - on average	every 2 min. 30
From the airport to downtown	30 to 45 min. on average	45 to 60 min. on average	- than 26 min. Express: 18-20 min.	every 8 min.	every 10 min.
From the West Island to downtown	50 min. on average	45 to 50 min. on average from Sainte-Anne-de-Bellevue	- than 35 min.	every 20 min. on average	every 10 min.
From Deux-Montagnes to downtown	over one hour	40 to 45 min. on average	- than 35 min.	every 30 min. on average	every 5 min.

Sources | Agence métropolitaine de transport, Société de transport de Montréal, Aéroport de Montréal and Ministère des Transports du Québec

Mais les temps dans ce tableau, vérifié par Anton Dubrau, page web: www.Cat-Bus.com en utilisant les *futurs* horaires des autobus et des trains: Écrit Aton, "Case in point, le tableau suivant du document (de la Caisse), que je, (Anton), ... a annoté avec certains nombres corrigés:

"Le tableau suivant donne des économies de temps corrigées. Voir la carte, page 2.

OPERATIONAL IMPROVEMENTS *with corrections!*

	Existing networks (2022)	Networks including REM (2022)
Deux-Montagnes frequency (peak)	20-30 minutes on average	6 minutes
Deux-Montagnes – downtown travel time	35-40 40-45 minutes	32-34 minutes
South Shore frequency (peak)	<4 15 minutes	3 minutes
South Shore – downtown travel time	20-25 minutes (from Chevrier)	15-17 minutes
Airport frequency	8 minutes	6-12 minutes
Airport travel time	18-22 45-60 minutes	18-24 minutes
Additional capacity	saturated networks <i>39,000PPHD – 60,000PPHD possible</i>	substantial <i>24,000PPHD max</i>

de: <http://www.cat-bus.com/category/montreal/#conclusion>

La vérification de l'horaire des bus 747 de l'aéroport montre que ces autobus fonctionnent réellement à intervalles de 5 minutes pendant les heures de pointe. Ils peuvent également fonctionner plus souvent pour répondre à toute demande. REM a des limites. En bref, REM sur toutes les lignes augmente la congestion du trafic et n'augmente pas le service de banlieue; en fait, son service est pire.

La ligne de la Rive-Sud: Panama :

Il semblerait à la CBDQ que le temps *économisé* sur la ligne Rive-Sud entre se rendant sur les autobus, voyageant à la CBD et descendant du bus à l'arrêt sous la Place du Canada ou de près, soit cinq ou neuf minutes. C'est faux et trompeur. Il y a des minutes supplémentaires pour marcher au REM des parcs de stationnement de la Rive-Sud, où les autobus laissent des passagers pour les stations REM, quelque 40 pieds de haut dans l'air. Les autobus de Panama maintenant chargent des passagers dans le parc de stationnement, accèdent immédiatement à la voie dédiée à l'autoroute et se trouvent aux trois terminus de Montréal, 15 minutes plus tard.

Chevrier :

Le bus de Chevrier prend des passagers à trois arrêts dans le parking, accède à la route d'accès autoroutier, peut s'arrêter à deux feux de signalisation et, rarement, un passage ferroviaire à niveau, puis rejoindre la voie de bus dédiée à l'autoroute. Il se déplace alors à la Cité du Cinéma, puis aux trois terminus.. Le temps total est de 27 minutes. La vitesse maximale de tous les autobus est de 70 km/h. La distance entre Chevrier et Panama est de 3 km. Les feux de signalisation passés par l'autobus Chevrier peuvent être programmés pour hâter ce voyage. Mieux encore, une bretelle (quelques millions de dollars au plus) pour rejoindre la voie d'autobus sur l'autoroute directement à partir du stationnement pouvait également aider - beaucoup. Le temps pris par tout autobus transportant des passagers à la station Chevrier REM devra être ajouté, tout comme le temps de transfert supplémentaire pour atteindre la station où l'on

attendra un REM. Notez également les garages de plusieurs étages dans les dessins en perspective par la CDPQinfra de cette station. Des promenades loin de l'aire de stationnement étagé sont prohibitives.

Rive-Sud – Général :

Les économies de temps de la CDPQ n'ajoute pas le temps de passer du stationnement au train ou le temps d'attente de train. Cela ajoute plusieurs minutes aux deux temps de déplacement REM. N'oubliez pas non plus le cas des passagers venant du côté ouest de l'autoroute, qui font face à encore plus de distance horizontale et verticale, et de temps et d'efforts. Un calcul simple ne montrera certainement aucun gain de temps enregistré par le South Shore REM, même du temps supplémentaire de plusieurs minutes. Encore une fois, les autobus partent actuellement tous les deux minutes ou mieux. Leur capacité peut également être améliorée avec plus de bus articulés et/ou électrifiés avec batteries ou à fil dessus, ou des tram-trains - augmentation de la capacité du REM - pas tellement: quatre wagons, c'est la limite. Une fois que les coûts en capital des tracés et de la sous-structure en béton sont payés, il n'y a pas de retour en arrière. Cet argent doit être remboursé. Les autobus sont la meilleure technologie pour la route pour l'instant et pour longtemps. Peut-être qu'un tram train plus léger et plus long viendra dans une décennie environ, que le nouveau pont pourra porter. Pourquoi nous sommes pressés d'acheter un système qui est immédiatement obsolète et manifestement inférieur aux autobus actuels à tous les niveaux ? Une dernière chose : le terminus à la Gare Centrale pour tous les trains de la Rive Sud n'est pas aussi convenable que l'arrangement actuel de trois terminus des autobus au niveau de la rue.

La ligne des Deux Montagnes

Regardons maintenant la ligne de trains de banlieue électrifiée de Deux Montagnes existante. Regardez sa fréquence et ses temps de déplacement. Notez les différences des horaires prévus pour 2022 pour une bagatelle de coût relative et les réclamations de sauvegarde de temps par le CDPQ pour la même date pour des milliards de dollars. (Les fréquences de trains aux heures de pointe existantes sont de 17 minutes). Une telle mesure de fausses économies de temps devrait être au moins un délit. Il devrait condamner le REM sur le champ. Cependant, considérez comme vrai que les temps de déplacement de trois à six minutes pour les passagers les plus éloignés du centre-ville et la moitié de Pierrefonds Roxboro qui sauveraient de trois à six minutes avec le REM. Un regard sur les plans et les sections des stations REM montre que les temps de transfert, les utilisations d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques et d'attente en plate-forme ne sont pas comptés dans les prétentions de la Caisse sur les temps totaux de déplacement. Le temps supplémentaire n'a pas encore été calculé pour marcher des stationnements aux stations du REM. Ajouter ces minutes supplémentaires au fait qu'aux heures de pointe, *les wagons REM seront débordés*. Les passagers ennuyés devront s'aligner pour entrer dans les plates-formes et attendre des trains suivants. Tout l'avantage du service REM sur les trains existants disparaît dans un chœur d'électeurs en colère permanente. Beaucoup d'entre eux seront forcés de retourner à leurs automobiles, un calcul noté par tout critique expert. On inclut dans ce groupe les promoteurs REM les plus fervents, en dépit de ces vérités et d'autres vérités inconvenients. Les nouveaux trains REM de Deux Montagnes

porteront moins de personnes que maintenant pendant les heures de pointe. La capacité des heures de pointe ne peut pas non plus être élargie. Les wagons auront peu de sièges. Grand nombre d'utilisateurs seront debout pendant tout leur voyage à la Gare Centrale. Oubliez de lire le journal, de faire une sieste ou d'effacer des courriels. Les wagons à double étages confortables prévus pour augmenter la capacité substantiellement de ce train ont été annulés au début de 2016. De nouvelles locomotives électriques plus rapides pour 2022 ont également été annulées.

Le train de l'aéroport: un projet de vanité coûteux :

Maintenant, nous attirons notre attention sur l'aéroport. Ce REM est un triomphe de la propagande répétée par l'autorité aéroportuaire, par des promoteurs au fil des ans; et maintenant, par la Caisse de Dépôt, le Gouvernement et le Maire de Montréal, M. Denis Coderre. (Maintenant qu'il a perdu son élection récemment, on verra si la nouvelle Mairesse suivra la même fausse route.) Ce mythe est le mensonge que toute ville moderne *doit* avoir un train d'aéroport connectée au quartier central des affaires ou renoncer à son statut de ville «classe mondiale», quoi qu'il en soit ⁽²⁾. **Peu de gens se rendent compte que *seulement* le fait que l'autorité de l'aéroport a été convaincue d'appuyer une nouvelle ligne REM utilisant le tunnel sous Mount-Royal justifiait la fermeture de ce tunnel à tous les autres trains avec des conducteurs.** Cette seule autorisation faussement autorisée a condamné la ligne actuelle de Deux Montagnes: pistes, nouvelle infrastructure électrique à haute tension, matériel roulant, stations, confort et satisfaction des passagers, service rapide et expansible et économie de l'opération. Mais pour la prédatrice Caisse et son réseau d'investissements associés: les combustibles fossiles et leurs infrastructures, les usines de ciment, le matériel roulant, les terrains pour le développement dans les banlieues et les exurbs, l'étalement urbain excessif, la spéculation dans les terres agricoles et la production alimentaire industrielle parmi ses autres investissements. Cette ligne d'aéroport très chère, très courte, a ouvert l'opportunité, non, la nécessité, d'acheter ou de construire d'autres lignes REM, dont aucune ne répond, même presque, aux besoins actuels du système de transport public, ni fournissent-elles des solutions économiques aux problèmes futurs. Tout train de l'aéroport à Dorval au District Central d'Affaires - presque partout, mais certainement à Montréal, ne pourrait jamais être plus qu'un coûteux projet de vanité. Tous tels plans passés ⁽³⁾ faisait connexion toujours à l'une ou l'autre des lignes ferroviaires du CN ou du CP, situées à seulement quelques mètres de l'extrémité ouest du bâtiment du terminal de l'aéroport. Une station située sous l'extrémité ouest du terminal a été construite il y a des années. Elle attend un système de train électrique fonctionnant à l'un ou l'autre ou aux deux terminaux dans le centre-ville : la Gare Central ou Lucien L'Allier, si tel était faisable économiquement. (Ce qui ne serait pas maintenant, non plus.) Cette station dans le terminal de l'aéroport ne peut pas être utilisée pour le REM. Son terminus doit faire face au nord plutôt qu'au sud. La nouvelle route même rend inutile, un nouveau droit de passage (train ou bus) qui vient de s'achever vers la DCA du côté sud de la montagne dans le cadre du projet de remplacement de l'échangeur Turcot. Cette route a coûté 175 millions de dollars - également gaspillé. Lorsque le Turcot est terminé, un autobus 747 voyage au métro Lionel Groulx sur une ligne de bus dédiée complet.

L'importance du tunnel Mount-Royal

Seule la décision de laisser au REM de l'aéroport à utiliser le tunnel Mount-Royal – ou ainsi va l'histoire, a provoqué toutes les pertes de service sur la ligne de Deux Montagnes. Perdues également sont les dépenses bêtes pour reconstruire cette ligne une décennie avant que ses dettes, récemment acquises (près d'un milliard de dollars) aient été remboursées. Les trains de banlieue de Mascouche (Train de l'Est) et de St-Jérôme subiront également des inconvénients et des dépenses. Ils auront besoin de la construction des stations de transfert autrement inutiles et de la conversion probable éventuelle à la technologie coûteuse du REM. Egalement, Ils auraient provoqué une expansion du tunnel prohibitivement couteuse.

OOPS – Une nouvelle station interurbaine ferroviaire pour quelques centaines de Millions s'impose :

Le pire, tous les trains interurbains Via-Rail,⁽⁴⁾ ainsi que ses nouvelles installations de transfert au métro pour une nouvelle Gare Principale Montréalais (budget à découvrir une bonne journée) devront être construits au nord de la montagne, probablement quelque part le long de l'A40, près du boulevard St-Laurent. Ces trains auront également des pilotes. Ainsi, peu de trains Via Rail visiteront le centre de Montréal à partir de maintenant. Pourquoi l'administration de Via-Rail est si silencieux pendant que leur système soit foqué... ? Ou sont les voix des politiciens qui sont concernés avec les caractéristiques majeurs de la Ville

Encore plus sur la ligne de l'aéroport:

Un article que j'ai écrit récemment sur la ligne REM de l'aéroport tue toutes les pensées que le REM à l'aéroport justifierait même une fraction de ses coûts, compte tenu des autobus 747 de la STM⁽⁵⁾ très réussis, abordables, bien aimés ; et des plusieurs autres itinéraires de cette autobus qui desservent déjà l'aéroport, les exurbs du West Island et des lignes de train à proximité. Il n'y a pas d'étude financière qui prouve qu'un aéroport REM justifie les inconvénients de sa conception, ni de ses coûts majeurs environnementaux, ni de sa construction; ni ses défis de sécurité potentiels, par rapport aux lignes d'autobus existantes. La Caisse n'a soumis aucune étude comparant les coûts de son aéroport REM avec toute autre connexion à l'aéroport sur tout autre droit de passage. Ils ont tout simplement déclaré à plat que les 747 bus doivent cesser leurs opérations lorsque le REM commencera. On se demande comment cela sera accepté avec ceux qui utilisent et adorent les 747 autobus actuellement.^{(b) xxxxxx}

La ligne REM vers l'ouest en aval de l'A40:

Le dernier problème avec le système REM prévu est la ligne Skytrain descendant l'autoroute A-40 pour terminer aux terrains agricoles de Macdonald Collège à Ste-Anne de Bellevue. Cette ligne a été condamnée par presque toutes les études soumises au BAPE et aux comités environnementaux qui ont commenté à ce sujet. Ces études ont été publiées par des experts dans de nombreux domaines avant et depuis la publication du rapport BAPE qui refusait l'approbation du REM. Le BAPE a refusé l'approbation de l'Office de Consultation Publique de Montréal, (OCPM) l'ensemble des plans de la Caisse de Dépôt à la fin de 2016. Une autre commission de l'OCPM a récemment été mise en place pour étudier et recommander des décisions relatives au développement des terrains près du terminal de Pierrefonds West où cette ligne sera construite. Cette commission a refusé les plans soumis pour développer les terrains anciennement

agricoles au Pierrefonds-Ouest pour nouveaux projets résidentiels. Presque tous les documents soumis à cette commission ont rejeté de nouveau développement résidentiel à Pierrefonds-West. Peu de gens vivent assez près de la ligne REM proposé autres qui peut l'utiliser *maintenant* comme leur première accession (à pied) au nouveau system de transport publique REM. Cela vaut également pour l'avenir prévisible. Ses principales fautes sont les suivantes:

- il tente de justifier beaucoup d'étalement urbain en quantité énorme que personne responsable n'a soutenu sur ses propres mérites world-wide ;
- de nouveaux bâtiments ici enlèvent: du contrôle des inondations, des zones fauniques et les espaces verts prévus qui ont été promis à la région depuis des générations;
- il crée beaucoup de nouvelles voitures et une population loin du centre de la ville, la définition même d'un étalement urbain nuisible que doivent décourager toute municipalité, responsable, world-wide, pour décourager, si nous allons limiter l'augmentation de la température dû au Gazes à Effet de Serre.
- Même si la ligne induisait un développement suffisant pour fournir suffisamment de cavaliers pour remplir le REM, une éventualité qui exigera de nombreuses années, le trafic à l'heure de pointe des trains sur cette ligne nécessiterait alors, un long train de traction capable de transporter l'achalandage de l'heure de pointe du trafic de banlieue, ou une flotte de Tram-trains. Une ligne REM pleine, sans pilote, sursaturait les wagons même avec espace pour passagers standing, comme cela serait le cas sur la ligne de Deux Montagnes. La situation de la faible capacité de banlieue des deux montagnes REM serait répétée. Les REM aurait dû être remplacés partout et/ou le tunnel Mount-Royal aurait dû être agrandi au moins au double de sa largeur à un coût de l'argent d'aujourd'hui d'au moins six ou sept milliards de dollars.

Une conclusion s'impose. La ligne REM suivant l'A40 n'a pas d'utilité, très peu de clients actuels et ne devait pas être construite. Sa construction serait un gaspillage pur. Il induit plus de voitures et plus de congestion. Si cela devait être construit, cela réduirait sûrement le service sur la ligne Hudson-Vaudreuil adjacente vers le centre-ville, qui doit rester en existence. Tout nouveau service possible dans cette partie de la ville pourrait regarder plus d'autobus ou de tram-trains électrifiés, peut-être à la batterie. Tous les nouveaux itinéraires responsables dans cette partie de la Ville avec une très faible densité de population doit être en autobus, préférablement électrique, peut-être opéré par batterie ou par des tram-trains avec des fils aériens sur des routes existantes. Les routes d'autobus au West Island sont adéquates pour un longue temps.

**Itinéraires d'autobus desservant le West Island, Laval et la Rive-Sud :
Général :**

Certains partisans du REM ont avancé comme un fait que la construction de la ligne REM vers la A40 produirait des économies matérielles dans les routes d'autobus qui desservent actuellement le West Island. Steer Davis Gleeve, les experts en transport engagés par la Caisse pour concevoir le REM, énumèrent 54 itinéraires d'autobus sur le

West Island, 30 à Laval, 21 Services AMT dans la région de lignes REM ailleurs, et d'autres lignes d'autobus ailleurs dans la région, à Saint-Jean, Sainte-Julie, dans la vallée de Richelieu, Chambly, Richelieu, Carignan et Roussillon où des changements mineurs seront effectués. (Absent de leurs listes sont des lignes d'autobus du système local de la Rive-Sud qui seront également réarrangées ou non de la même façon.)

Laval :

Presque toutes les lignes d'autobus affectées à Laval livrent grand nombre de leurs passagers à la ligne des Deux Montagnes et/ou au Métro. Comme le nombre accru de passagers, en particulier, pendant les heures de pointe, ne ferait qu'augmenter le dépassement des utilisateurs sur la ligne de Deux Montagnes, déjà sursaturés pendant les heures de pointe de banlieue, il était évident que toute augmentation du trafic REM en dehors des heures de pointe, tout simplement impliquerait plus d'utilisation des lignes d'autobus existantes qui coûterait au public plus d'argent. Il n'y aurait pas d'économies des autobus sur ces lignes.

Le West Island :

On examine ensuite toutes les 54 lignes de bus de l'ouest de l'île, leurs itinéraires, leurs arrêts, leurs horaires, leurs terminaux. On doit satisfaire soi-même de la possibilité et/ou la probabilité que des économies se produiraient, parce qu'il y aurait des chevauchements de parties des itinéraires entre le nouveau REM et les autobus existants impliquant des transferts au REM le long des parties des itinéraires d'autobus. Lorsque les transferts se produisaient, ils seraient longs et gênants, mais la route de bus raccourcirait voire pourrait disparaître, produisant des économies dans le coût global des itinéraires d'autobus. L'étendue de ces économies à distance peut alors être comptabilisée et le montant de ces économies pourrait alors être estimé. Il y a deux lignes d'autobus existantes qui fonctionnent à intervalles de dix minutes toute la journée qui les deux livrent des utilisateurs à la ligne orange. Il y a deux autres lignes qui courent le long des routes de service de l'A40 pour une partie de la ligne REM le long du même tronçon et plusieurs lignes qui ont traversé des lignes REM à ou près des stations REM. Cependant, la plupart des lignes d'autobus d'autres fonctionnent dans une ligne est-ouest parallèle à l'A40 REM et à une bonne distance de lui. Le fait que les lignes d'autobus partagées avec le REM signifiait déjà qu'il n'y aurait pas beaucoup de changement au volume de trafic sur les lignes où les routes étaient partiellement partagées avec le REM. Les modèles existants ne seraient pas différents entre les horaires de bus neufs et anciens. Si quelque chose, il pourrait y avoir plus de trafic de bus pour servir le REM parce que le REM irait plus souvent que de relier les lignes de bus. Certes, il n'y aurait pas moins besoin de trafic d'autobus où il y a duplication des itinéraires entre les voies du REM et les lignes de bus. Ils ne sauveraient pas le trafic d'autobus parce que les autobus font beaucoup d'arrêts plus fréquents que les trains REM. Les lignes d'autobus restent nécessaires parce que les stations REM sont trop éloignées, une de l'autre, pour fournir des besoins de trafic local qui, si quelque chose allait augmenter la nécessité pour les bus locaux sur les mêmes lignes que le REM. Par le même mécanisme, les trains REM plus fréquents, chaque dix minutes d'écart toute la journée, augmenterait la nécessité pour tous les autres bus de connexion qui touchent le REM, parce que tandis que la plupart d'entre eux ont trois

ou plus d'autobus pendant les heures de pointe, ils courent à des intervalles plus longs que dix minutes (le plus à trente minutes ou plus) pour la plupart de la journée. Les voyageurs en provenance des REM auraient attendu longtemps pour les autobus locaux lors du transfert, presque forçant ces utilisateurs à utiliser leurs voitures-ou encore des autobus. Les principaux terminaux de presque toutes les lignes d'autobus du West Island sont: aux terres agricoles de Macdonald Collège, le centre commercial Fairview, les stations de métro sur les deux derniers arrêts de métro sur la ligne orange, le métro Lionel Groulx et/ou la gare de train-bus de Dorval. Tous ces voyages serait plus commode pour tous les voyageurs d'autobus, sauf pour les quelques coureurs dont la destination ultime était la gare centrale, terminal pour tous les trains rem. Ces relativement peu d'utilisateurs se connectent déjà à la ligne de Deux Montagnes qui se termine là. Il n'y aurait pas de changement dans leurs destinations. Il pourrait cependant y avoir plus d'autobus sur les routes qui relient aux stations REM de Deux Montagnes. En tout cas, il n'y aurait pas beaucoup de diminution du trafic d'autobus en raison du REM, et presque certainement encore plus de besoin. même si ceci n'était pas fourni, les voitures personnelles étant plus commode et économisant de temps. Intuitivement, si elle n'est pas démontrable en termes simples, le train REM proposé le long de l'A40 n'améliore pas le besoin de transport existant de la population qu'il prétend servir. Il est difficile de conclure quoi que ce soit, mais que le grand objectif de cette ligne est de fournir une raison pour l'intention de la Caisse de Dépôt de construire au moins cinq milliards dollars d'appartements locatives dans des parties de la région qui a trop de terres en jachère, qui n'aurait dû jamais été dézonné de l'utilisation agricole il y a trente ans et plus. Il n'y a pas de demande du marché de nouveaux logements dans ce secteur particulier de la banlieue de Montréal. La demande ici est pour des espaces naturels et des Parcs. La demande croissante de nouveaux logements près d'ici se trouve dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges sur la prochaine ligne ferroviaire que nous examinerons, et que les concepteurs de chemins de fer de la caisse de dépôt ont fait de leur mieux pour détruire pour braconner leurs utilisateurs vers le REM.

La ligne Hudson-Vaudreuil:

Le service nécessaire pour le West Island devrait avoir lieu sur les emprises existantes du CP et du CN. De nombreuses solutions se présentent. Toutes sont peu coûteuses. Les pistes partagées du CN CP se distinguent. Cela permettrait aux rails dédiés aux passagers électrifiés à presque aucun coût. Cela empêcherait ou diminuerait les retards dans les trains de voyageurs en raison des conflits de trains de marchandises existants. Plusieurs dayliners d'un ou deux wagons de jour de voitures répondraient à moindre coût aux demandes de voyages de nuit et en dehors des heures de pointe, satisfaisant les demandes les plus fréquentes historiques des passagers du West Island-Vaudreuil et la ligne vers Hudson-Rigaud pendant de nombreuses années.

Les lignes de banlieue Saint-Jérôme et Train de l'Est (Mascouche) :

Les bouleversements de la ligne Saint-Jérôme et le Train de l'Est par la conception non coordonnée du REM avec les autres lignes régionaux compliquent encore davantage leurs services. Leur avenir, qui ne peut être séparé des nouveaux REM, a été ignoré par la Caisse⁽⁶⁾. Mais en effet, leur avenir devra être déterminé par une certaine autorité, car ils devront être intégrés avec le REM, si elle était construite. Le

gouvernement a mis en place une nouvelle autorité pour prendre la relève de l'AMT, et la STM appelé l'ARTM pour faire cela. Cet organisme a le devoir de prendre toutes les décisions touchant le REM et le reste des systèmes de manière à «promouvoir le REM » (Même à un coût supérieur) par la loi. Est-ce que ce que le REM fait à ces deux lignes ressemble à un nouvel ensemble de trains pour bientôt détruire et reconstruire de sorte que le CDPQ peut louer encore plus de notre système de nouveau à nous? ou pas?

D'autres lignes de Train régionales, des plans pour cargaisons maritimes et des trains interurbains :

Le Gouvernement n'a pas même permis de discussion intégrée sur le sujet de plusieurs autres lignes de train régionales. Peut-il être que c'est parce qu'il expose le design déficient du REM que le Caisse et de certains politiciens poussent si agressivement pour construire immédiatement ? Un système de rail de banlieue correctement conçu pour notre région impliquerait l'intégration de toutes les lignes existantes de la région en masse. Ce serait aussi concerné avec ses transferts commodes et confortables au système de rail national : :Au fait, où sont les voix des maires de la ville de Québec et Trois Rivières, dont la promotion du Train de Grand Fréquence en direction d'Ottawa, Toronto et Windsor est une grande priorité. ? Cela impliquerait:

- Via-Rail;
- le système de métro existant et futur;
- des lignes de fret ferroviaires et leurs cours de triage, dont il y a plusieurs;
- l'électrification future rapide des trains de passagers ; et
- les futurs plans multimodaux pour l'expédition rail - camion - maritime que beaucoup savent est planifiée pour la région plus large dans au moins deux endroits, un dans Vaudreuil et un autre, moins avancé, près de Varennes

Le REM - Un énorme échec sur les premiers principes de la planification régionale des transports et de l'étalement urbain:

Seul une autorité en urbanisme la plus naïve permettrait d'investir dix ou même cinq milliards de dollars sur une portion relativement faible de son système de transportation en banlieue quand ce projet ont été entièrement condamnés par la quasi-totalité de l'expertise indépendante de planification et de transport urbain dans la province et son opinion académique unanime⁽⁷⁾. Les trains REM de la Caisse, leurs performances relatives prévues, leur technologie, leur gouvernance, leurs conséquences financières et environnementales sont tellement mauvais que l'organe statutaire que la constitution exige pour donner des conseils indépendants sur les grands projets de société a refusé l'acceptation du projet avec une critique longue, détaillée et convaincante. Ce jugement été répété et amplifié par pratiquement tous les commentaires, experts et autre depuis. Aucun état responsable ne devrait ignorer, nier et calomnier le rapport de ses propres organes quasi-judiciaires sur un plan aussi important et évidemment gaspillant. Pour l'amour de Dieu, la Caisse et le gouvernement sont même confrontés à une importante contestation judiciaire pour des motifs constitutionnels.



Plan par le département d'urbanisme de St-Hilaire: de la zone autour de la gare. Ce dessin, présenté lors d'une réunion présidé par la CDPQinfra dans l'édifice du développement durable, en Octobre 2017, donne une idée des possibilités de développement en hauteur que la ville pourrait permettre. Les blocs de construction massifs sur le dessin montrent la couverture maximale et la densité allant jusqu'à 12 étages pour un rapport de surface de plancher au surface du terrain de douze. Des édifices de Vingt ou trente étages sont prévus sur ces îlots.

Qu'est-ce que nous faisons donc ?

Depuis que le BAPE a refusé l'approbation du plan, ni le promoteur, ni le maire Coderre, ni M. Richard Bergeron, ni le Premier ministre, ni le ministre des Transports, ni aucun autre ministre provincial n'a avancé des chiffres de fond ou des faits nouveaux qui montre que les critiques experts presque unanimes ont tort. Leurs réponses aux questions se composent de slogans, de discours de relations publiques, d'intimidation et de fausses déclarations ou par calme déclarations que l'on peut payer des subventions aux nouveaux systèmes de trois à sept fois les subventions actuels for the new services. Pensez à cela ... Personne promouvant le REM n'a avancé avec des faits environnementaux, techniques, financiers ou de gouvernance avec des chiffres pour mettre en repos même une figure unique ou technique qui réfuterait une seule soumission au BAPE, dont 84% ont condamné le régime⁽⁸⁾. Étude après étude, article après article a enfui tous les avantages prôné du REM par la Caisse et CDPQinfra comme de fausses nouvelles et une propagande fragile. Montréal a des lignes de train de St-Hilaire, Mascouche, St-Jérôme, Deux Montagnes, Hudson-Vaudreuil, Candiac, et des liaisons en autobus rapides de Brossard et de l'aéroport, toutes et tous vers le centre-ville. L'idée même de redéfinir indépendamment, seules des parties d'un tel complexe sont tellement défectueuse qu'il ne nécessite guère la présentation d'arguments sérieux. Demandez-vous, cher lecteur : Choisiriez-vous une banque pour être maitre d'œuvre d'un tel design, ou des concepteurs de transport en commun compétents?

Coût à long terme pour les contribuables:

Le coût du REM aux contribuables à long terme a été calculé par de nombreux groupes et individus. Tous ont des chiffres légèrement différents. Mais en dépit des nombreuses places désignées par le gouvernement pour piger des subventions publiques, il y a une convergence autour de la hausse de dix pour cent dans les taxes immobilières existantes dans la région de Montréal, comme une approximation, et des hausses de tarifs de trente pour cent après 2022. La province aurait la possibilité de réduire ces chiffres en utilisant les revenus généraux de tous leurs contribuables. Ces montants supposent également que le coût du REM n'augmentera pas au-delà des six milliards de dollars actuellement budgétisés et que les coûts d'exploitation annuels seront ce que la Caisse dit qu'ils le seront.

Conclusions:

Plus on travaille avec d'autres sur cette arnaque entière, moins on voit qu'un observateur ordinaire trouverait même la moindre amélioration positive du système de transport public existant, connexion par connexion, système par système, ligne par ligne, si le REM était construit. En fait, l'inverse est vrai. Chaque aspect serait pire. Et nous n'avons pas dit un mot sur les perturbations du service dans le tunnel ou ailleurs pendant des années où le projet serait construit. Aucun montant d'argent n'a été estimé pour cette partie des coûts en capital. D'autres ont déploré les revendications environnementales qui ont été attribuées par le CDPQ, de sorte que je n'écrirai rien à ce sujet. Je laisse à d'autres pour continuer leur bon travail ⁽⁹⁾ L'énorme somme d'argent qui se rend à la toilette pour construire le REM, sans une amélioration substantielle généralement acceptée, fait penser quelqu'un à comparer les plans du gouvernement Libéral, de Premier Ministre Couillard, de Michael Sabia et du Maire Denis Coderre avec une guerre dommageable dans la région qui nous coûtera des Milliards à se remettre, peut-être pour un siècle.

Le REM de la Caisse de Dépôt est un projet aussi fou que nous qui essayons d'arrêter le projet ont jamais vu, à l'exception des récentes guerres américaines sur les pays d'Amérique Centrale et du Sud, en Afrique, en Asie, au Moyen-Orient et en Europe.

Remarques:

(1) Des initiatives *majeures pour favoriser la mobilité durable, Budget du Québec 2017-2018. Améliorer le transport en commun et renforcer la viabilité économique de la métropole.* "... 50% des Montréalais passent au moins 60 minutes à partir du travail et 60 minutes se rendent à la maison (ceci) ... diminue leur qualité de vie ... "" La proposition de la Caisse vise en partie à réduire les pertes économiques résultant de la congestion du trafic, estimée à 1,9 milliard de dollars par an dans la région métropolitaine." Le plan du REM augmente notamment les voitures sur la route et, évidemment, n'arrête aucune congestion du trafic, car ses caractéristiques sont moins convenables que les arrangements actuels et n'économisent pas de temps.

(2) La rhétorique chauffée sur le statut World Class censée conférée aux villes avec un train d'aéroport au centre d'une ville devient hideusement exagérée en considérant la géométrie simple. Les aéroports sont à la limite de la plupart des villes. Ils emmènent les gens là où peu de gens veulent aller. Montréal a suscité nombreux

plans au fil des ans, pour créer des trains rapides et fréquents au centre. Tous ont échoué misérablement pour des raisons économiques. Les autobus 747 de la STM et plusieurs autres lignes numérotées reliant le terminal aux stations de métro et à la région d'exurbain répondent admirablement aux besoins régionaux. Ils sont unanimement aimés (adorés) par tous leurs utilisateurs parce qu'ils s'arrêtent à de nombreux endroits pratiques, ce qu'aucun REM ne pourra faire jamais.

(3) Un plan dans le passé pour un train d'aéroport nécessitait un nouveau tunnel sous la montagne qui devait se terminer dans une nouvelle station de métro sous la Place des Festivals. Ceci a été proposé par un homme nommé Fuller, un fameux concepteur de villes et de leurs réseaux de transport au début des années soixante-dix. Il a coulé sous son coût estimé astronomique.

(4) Une énorme économie de gazes à effet de serre peut être effectuée par des trains électriques rapides sur une ligne de train desservant Québec-Montréal-Ottawa-Toronto-Windsor. Le vol d'avion sur cette route génère des tonnes de GES supplémentaires que le Canada s'engage à économiser, afin de garder la planète au frais. Les temps de déplacement sur ces trains ne seront pas significativement plus longs que les temps pour le transport aérien actuel lorsque l'on compte les heures d'avance nécessaires pour la sécurité et les distances de voyage aux aéroports. Via Rail prévoit 24 trains à 150 km/h sur chaque voie sur de nouvelles pistes. Le plan s'appelle «Les Trains de Grand Fréquence» ou TGF.

(5) Voir l'article « *Le Train de l'aéroport, un projet vanité couteux* » sur : www.michael-fish.ca.

(6) Michel C. Auger à La Presse 2016-05-13. « Dans tout ce projet, la Caisse se comporte comme si elle était devant un buffet libre-service. Elle prend ce qui l'arrange, et que les autres se débrouillent avec le reste. » Interrogé par un comité de l'Assemblée nationale, le 26 avril dernier, le président de la Caisse, Michael Sabia, s'en s'envoler: « La Caisse n'est pas l'autorité de planification du transport à Montréal Nous n'avons pas analysé l'ensemble des besoins du système de transport à Montréal parce que ce n'est pas notre objectif. », disait-il. M. Auger écrit une critique dévastatrice du gouvernement et de la Caisse dans son article qui peut être trouvé à : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/781315/analyse-auger-caisse-depot-projet-slr-transport-commun?fromBeta=true>

(7) Voir les articles publiés par Luc Gagnon, Jean-François Lefebvre, Bernard Schepper.

(8) Interrogé sur deux questions factuelles simples mais embarrassantes de Francis Lapierre lors de la réunion du conseil municipal de Montréal en 2017-08-21, M. Bergeron, membre du comité exécutif responsable du dossier REM, a deux fois craqué qu'il ait eu des faits qui étaient différents des faits de son interrogateur et que ces différences étaient si grandes qu'il refusait de respecter la question avec une réponse. Il « ...continuerait à faire construire le REM et M. Lapierre continuerait à parler à son peuple et au public et ce serait le cas. » Une autre fois, Maire Denis Coderre, légèrement contesté par l'auteur et son épouse qui a déclaré que nous étions contre le REM à cause de la décision du BAPE, lors d'une réunion sociale en janvier 2017, le maire Coderre a perdu son sourire habituel, est devenu noir d'expression et a déclaré

que le REM serait construit au dessus des objections du BAPE. En lançant son doigt dans l'air et en se retirant, il a explosé triomphalement: « We're going to build it anyway...! Just watch me ...! ».

(9) Particulièrement convaincant est le travail de Luc Gagnon et d'autres personnes dans deux articles dans Le Devoir: 2017-06-05, sur les "*entorses à notre vie démocratique*" et 2017-09-13 sur la nécessité d'une enquête globale sur les conséquences environnementales du REM.

Un mot final :

<http://ecoquebecinfo.com/train-de-caisse-22-experts-defendent-bape/>

Le BAPE n'est pas sans support. Il est quelque peu déroutant que le gouvernement Couillard ait continué avec le projet REM de la Caisse face à la qualité de l'opposition et à l'absence de faits substantifs à la propagande des relations publiques qui l'appuient. Les enjeux financiers et électoraux sont énormes et ils ne disparaissent pas, peut-être jamais. Le maire Coderre de Montréal n'est pas pris en compte pour des décisions ou des actions sensibles. Il tire en premier et ... bien, vise plus tard. Son soutien est ce qu'il l'est, et son opposition électorale ne l'a pas coincé sur le dossier.

Une récente étude technique et financière de six pages, par Luc Gagnon et d'autres pour le compte de la Coalition Transparence a conclu que :

- **Le projet du REM est contraire à l'intérêt public.**
- **Il ne réduira ni l'usage de l'automobile ni la congestion de trafic ni les émissions des Gazes à effet de serre. En fait le REM les exacerberont toutes et tous.**
- **il sauvera de temps de circulation nulle part. En quelques exemples, des temps des voyages existants seront allongés.**
- **Il fera augmenter les tarifs et les coûts de transport collectif.**
- **IL représente un gaspillage énorme de ressources publiques qui doivent être consacrées à des projets plus efficaces.**
- **En somme, ni le REM ni le projet de Loi 137, de l'assemblée Nationale ne sont justifiés ni justifiables.**

Appendice 1

Le REM Sky-train de l'aéroport est un projet de vanité coûteux 2017-11-18

Si l'AMT avait refusé de perdre le tunnel du Mont Royal, le REM aurait pu s'arrêter avec un lien de Rive Sud à la Gare Centrale, peut-être pas cela. Peu importe à quelle vitesse le nouveau train de l'aéroport à la Gare Centrale, fait est que très peu de voyageurs voudront l'utiliser plus qu'une fois. Il est gênant à tout prix. Les promenades des lobbies d'arrivée, aux plates-formes pour la Gare Centrale sont longues. Et les transferts de ces plates-formes, aux métros, aux autobus ou les hôtels de près, sont au-delà de long, surtout avec les bagages. Les autobus 747 existants

ont deux terminaux: à Lionel-Groulx, avec deux dizaines des navettes express; et à Berri-UQAM, avec 11 arrêts le long de René-Lévesque pour une centaine d'hôtels. Les 747 partent tous les six à huit minutes pendant les heures de pointe de l'aéroport.⁽¹⁾ Ils sont commode et convenables avec bagages à tous les arrêts; ils sont aussi beaucoup moins coûteux. Ni la vitesse ni la fréquence attribuée à un train REM n'ont plus d'avantage. Les voyages par avion nécessitent une arrivée au terminale d'une à trois heures avant le départ, et la douane seule peut prendre une demi-heure à l'arrivée.



Plan du centre de Montréal: la ligne verte indique l'emplacement de la ligne verte du métro. 747 l'itinéraire de bus s'exécute au-dessous et parallèlement. Les cercles montrent de grands hôtels. www.cat-bus.com

Un train d'aéroport à Montréal ne peut jamais être plus qu'un Projet de Vanité inutile. Mais posséder le tunnel sous le Mont-Royal a deux objectifs stratégiques pour la Caisse de Dépôt. Acheté pour moins de 500 millions dollars par la Caisse, il peut être vendu à une autre entité financière et loué en retour pour sa valeur de remplacement, au moins 5 milliards de dollars. Les trains sans pilotes du REM nient également l'utilisation du tunnel par plusieurs trains de banlieue et par les trains interurbains pilotés. Cela signifie que la ligne populaire et efficace de train de Deux Montagnes, avec sa vitesse et sa capacité augmentées prévue en 2015, maintenant annulées, doivent être reconstruites comme des Skytrains très coûteux qui ne pourront jamais transporter autant de gens à des heures de pointe que le train existant actuellement ! Le train de l'aéroport aide également à justifier deux autres lignes REM: l'une le long de

la route A40 aux Ste-Anne de Bellevue et Kirkland, là où il n'y a presque pas d'utilisateurs sans des futures projets d'appartements en hauteur denses, le portrait même des étalements urbains sauvages dans les terres humides et les zones naturelles qui sont essentiel à la lutte contre les inondations locales et la conservation de la faune, ainsi que les parcs régionaux nécessaires.

Les coûts des plusieurs trains d'aéroport proposés depuis de nombreuses années n'ont jamais fait aucun sens, ni même richement subventionné. Récemment Toronto en a construit un. C'était un drain financier. Le plan REM de la Caisse à partout, mais surtout à l'aéroport, serait pire. Tous ceux qui l'ont étudié le savent. Les centaines ou des milliers d'appartements en blocs sur ses terres expropriées lointaines, les locataires et les profits à partir de laquelle peut (ou ne peut pas) aider à fournir de nouveaux voyageurs à utiliser le REM, ne sera guère aider à payer pour cela, même si les comptes cauchemaresques de tri des pertes REM et les subventions pour cela, n'aurait jamais de sens dans ce monde clandestin privatisé. Ils ne couvriront pas les coûts des endroits nouvellement servis. Qui a entendu parler de nouveaux logements locatifs justifiant financièrement de nouvelles lignes de transport public aux espaces urbains vides? La Caisse appelle ceci la «structuration» de la croissance urbaine future.

Le REM partout dans la région a besoin du tunnel. La suppression des trains pilotés du tunnel permet à la Caisse de remplacer et de contrôler l'ensemble du système régional de transport en commun pour un plat de lentilles, et de nous le louer à jamais. Tandis que les tarifs ne peuvent pas dépasser ce que les gens sont en mesure de payer, les coûts réels et les subventions sont catastrophiques pour les contribuables régionaux qui devront payer pour le système, en partie par le soulèvement des taxes foncières ou générales pour le contribuable local pour un système qui ne sert nulle part. Les subventions aux transports publics régionaux s'élèvent de trois à sept fois les subventions existantes. Les estimations sobres des hausses d'impôts municipaux sont de \$400 par an à partir de 2020, plus les augmentations tarifaires, pour toutes les 1,9 million maisons dans la région, ce basé sur un système coûtant \$6 milliards.

La «commodité» de ce REM de l'aéroport perd aux: voitures, autobus, taxis vers des stations de métro de près, mais surtout à l'autobus 747. Les voyageurs de n'importe où au centre-ville préfèrent toujours: un bus 747: \$10 chaque chemin, ou un taxi, \$50 pour quatre voyageurs avec bagages. Mais pour un ami, ou un membre de la famille, la conduite de et vers l'aéroport bat tout. Plus commode, environ le même coût, les voitures sont également un moyen pour les gens de montrer le soutien mutuel; autrement, le stationnement et une navette gratuite est aussi faible que 6,50 par jour.

Un voyage REM peut sauver 10 minutes sur un autobus 747 avec 10 ou 12 arrêts très pratique. (Voir le dessin montrant des hôtels dans le centre-ville) mais les gens d'affaires pour qui le train d'aéroport est lancé, trouveraient le REM douloureusement plus difficile qu'un taxi direct à n'importe quel hôtel ou maison n'importe où dans la région. Les gens qui utilisent maintenant le 747 serait sûrement manquer le bus si elle devait être enlevée comme l'exige la caisse.⁽²⁾ Les rapports annuels de la STM ne séparent pas ses subventions de ses revenus, mais si le 747 était retiré, une compagnie de taxi privée pourrait essayer de le redémarrer.

La vanité peut être chère n'importe où. Les dommages associés à un système de transport régional de banlieue va bien au-delà de la vanité vers – bien, quelque chose d'autre - appelons ça - inexactitude. Certes, les Montréalais élus et les membres de l'Assemblée nationale ont un sens plus développé de la responsabilité à leurs électeurs que les deux plus grands promoteurs de ce RIP-OFF: maire "Just Watch me... " Coderre et premier ministre Couillard.

Quelques chiffres:

En 2016: pour 1 335 700 passagers par an, seize 747 autobus ont fait 94 voyages/jour, retour. Chaque autobus transportait en moyenne 33 personnes par voyage. Il y a de la place pour 40 sièges, 40 personnes debout. De nouveaux autobus hybrides diesel-électrique étaient sur commande pour les remplacer en 2016. En 2022, le voyage devait être sur des voies électrifiées dédiées presque tout le chemin. (*Rapports annuels STM 1916*)

En 2041: pour 2 485 100 passagers par an, les autobus ou les tramways doivent faire 94 voyages de chaque côté. Chaque tram-train a 80 sièges, 80 personnes debout. (*estimations supérieures*)

http://www.admtl.com/sites/default/files/2017/747_Sept_2017_EN.pdf

(1) les heures de pointe de l'aéroport sont en grande partie hors des heures de pointe de la ville.

(2) Voir les présentations de la caisse révisées, janvier 2017

Maisons dans la région 1 823,000. Coût de rem @ 8 milliards @ 5% par an, \$400 millions.

Budget de l'AMT, 2016, 467,000,000 \$/an de la dette de l'AMT, 2016, \$2 067 541 000.

Appendice 2

Une comparaison d'un nouveau tunnel sous le Centre de Baltimore avec le tunnel existant du Mont-Royal.

Tunnel Baltimore - Longueur 8500 pieds - deux tracés de train - assez haut pour deux conteneurs de fret. Pour la carte du projet:

http://www.bptunnel.com/content/Dam/bptunnel/pdfs/images/BP_Tunnel_Overview_V2.pdf

Pour une description du projet visant à agrandir le tunnel existant

<http://www.bptunnel.com/Environmental-Studies/record-of-Decision.html>

Coût estimé 5,4 milliards dollars US.

Photos à chaque extrémité du tunnel existant



Tunnel Mont-Royal, Longueur 3,5 milles-19 000 pieds. Deux fois plus long que Baltimore. Deux tracés de train, aussi haut pour des wagons double-decker. Vendu avec d'autres biens: 500 millions \$ CAN.

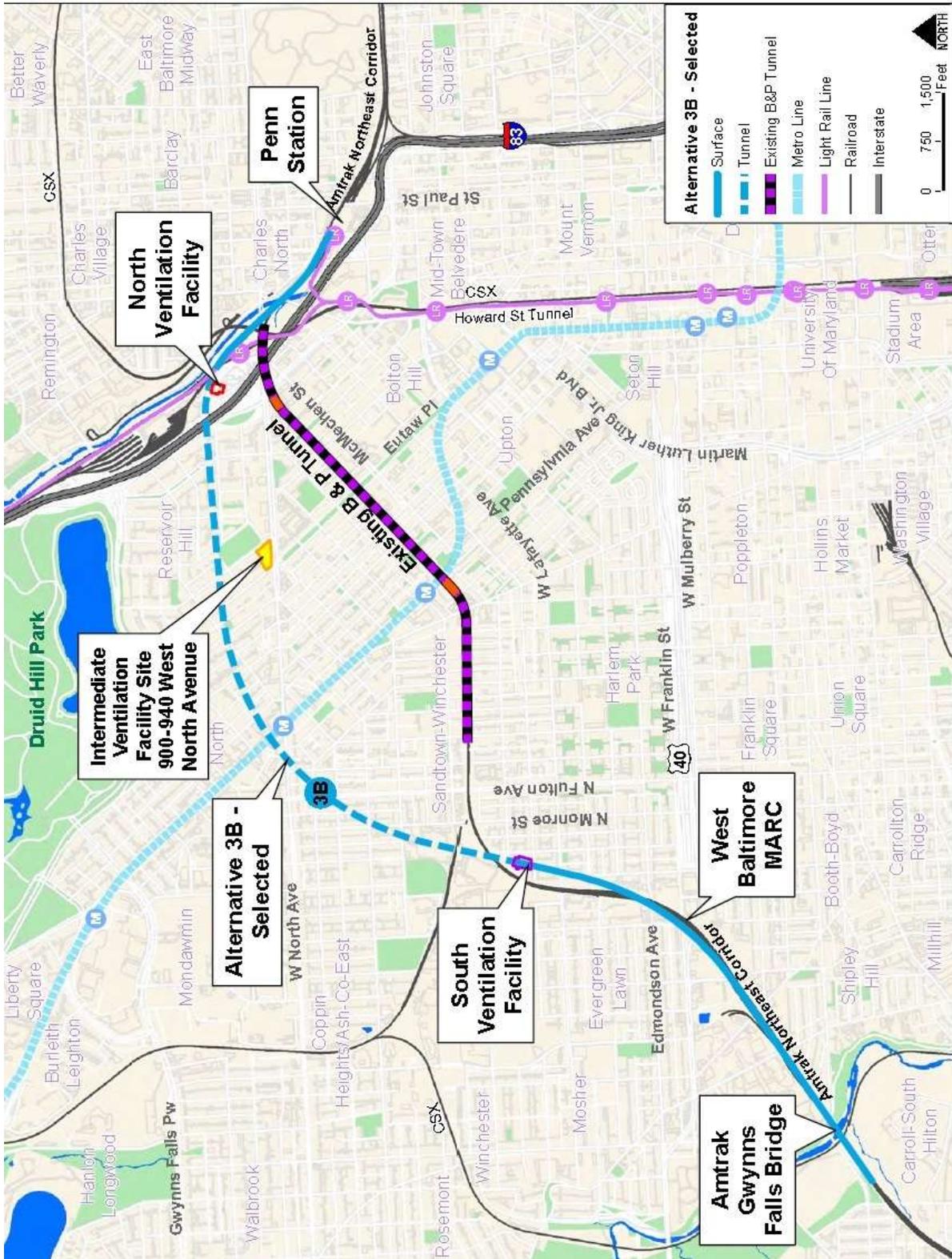


Figure 2. B&P Tunnel Project Alternatives

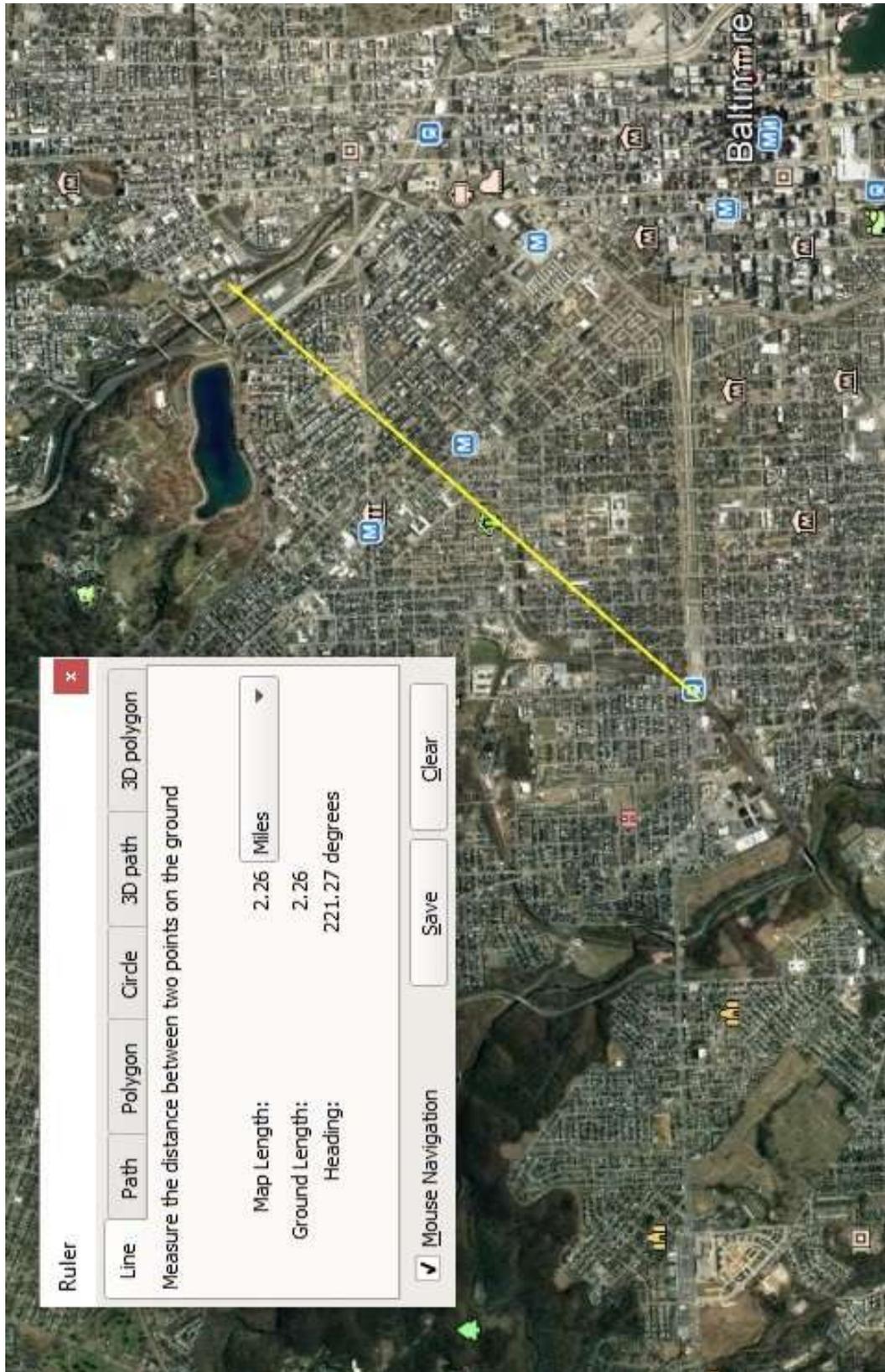


FINAL, October 2015

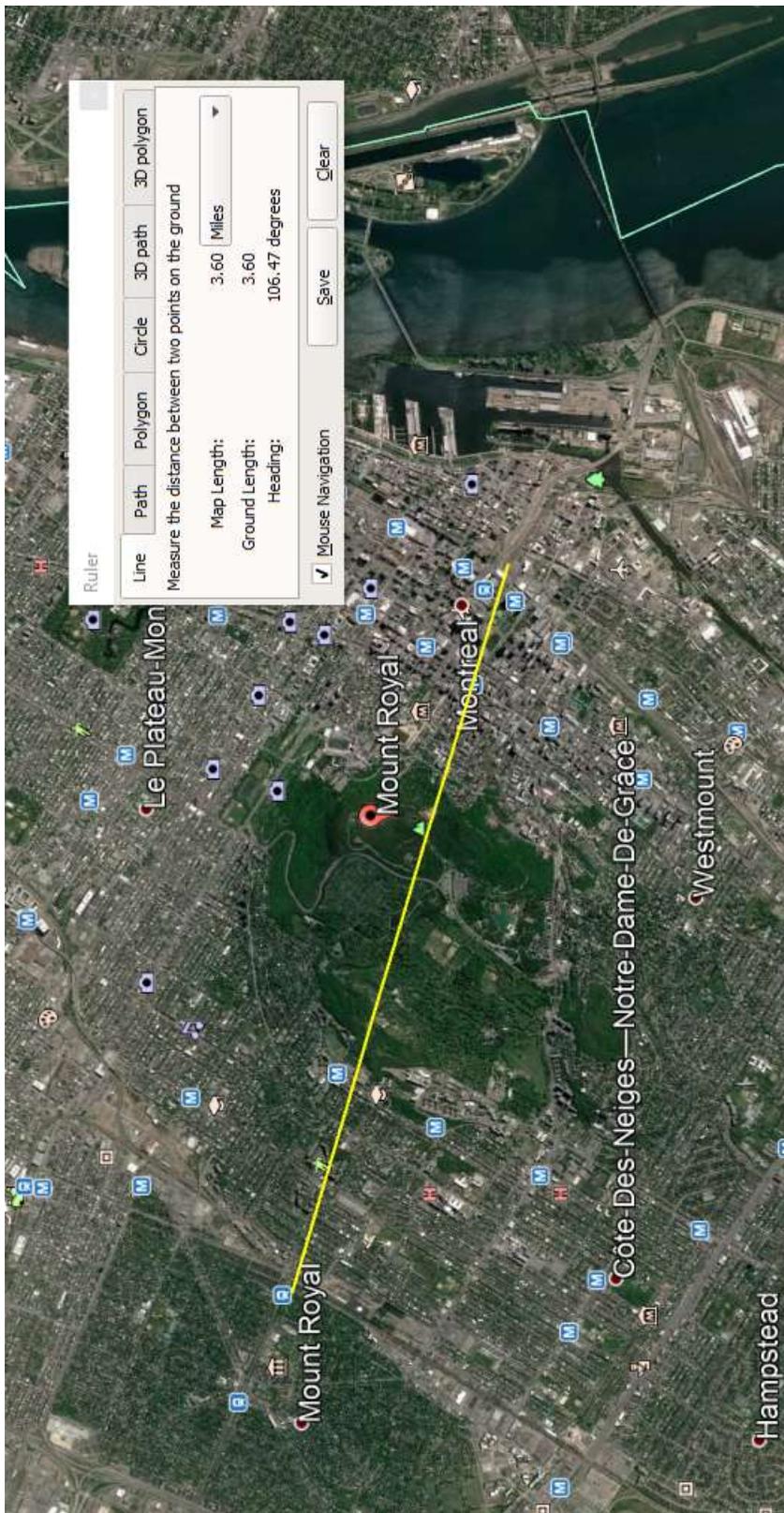
Plan du centre-ville de Baltimore, montrant trois voies possibles pour un nouveau tunnel ferroviaire pour permettre aux conteneurs à double pont d'accéder à la zone portuaire. L'un des itinéraires a été budgété pour 5,4 milliards dollars. Une échelle affichant 1000 pieds de longueur a été donnée dans le coin inférieur droit de la carte.



Un autre plan du nouveau tunnel de Baltimore P et G. Différents plans montrent tunnel à partir de Gwynnes Falls Bridge et d'autres à West Baltimore MARC station. Tunnel est : soit 2,25 miles ou 3 plus miles de long. Son coût budgété est 4,5 milliards dollars US. Échelle note dans le coin inférieur droit.



Plan du Centre-ville de Baltimore de Google Maps. La trace du tunnel est la longueur la plus courte des traces possibles données dans les textes descriptives du tunnel.



Plan du tunnel du Mont-Royal montrant sa longueur à 3,6 milles. Le calcaire de Montréal est connu pour sa dureté. Ce tunnel, avec d'autres actifs a été vendu pour la somme de 500 millions dollars à la Caisse de Dépôt. *Source Google Earth – outils*

Appendice 3

Wikipedia French has a better article than this one which I have just machine translated .

However the main reason the Caisse is involved in the REM is to get a lot of apartments built on the fringes of the city which will increase the sprawl of population in the region which will make it much more expensive and less ecologically responsible.

They will build in Laval, and down the line of the Two Mountains train and the A40. They may also build along the south shore REM

Sur l'étalement urbain en raison du REM:

Voici ce que dit Wikipedia sur l'étalement urbain, ce que beaucoup diraient est le pire aspect du REM:

Augmentation des dépenses publiques: ils peuvent effectivement jouer un rôle dans l'augmentation des coûts publics, parce que ces changements dans les infrastructures et le bâtiment doivent effectivement être payés par quelqu'un; et c'est habituellement l'argent des contribuables qui paie pour cela.

Augmentation du trafic: les populations vont utiliser leurs voitures plus souvent, ce qui signifie qu'il ya plus de trafic sur les routes, et il ya aussi plus de pollution de l'air et plus d'accidents de l'automobile que vous avez à vous soucier de

Problèmes de santé: lorsque les gens utilisent leurs véhicules, même pour aller à une très courte distance, les gens vont être plus en surpoids et vont aussi devoir faire face à des maux tels que l'hypertension artérielle et d'autres maladies qui surviennent avec l'obésité.

Questions environnementales: les étalements peuvent également causer certaines questions environnementales que vous voudrez peut-être être au courant. En fait, lorsque vous songez à sortir pour développer ces terres, vous devrez vous inquiéter de la faune qui vit dans ces terres. Vous allez les déplacer, et il peut vraiment provoquer une ondulation dans l'environnement.

Impact sur la vie sociale: quand les gens se déplacent plus loin, ils ont également un impact sur leur vie sociale. Ils n'ont pas de voisins qui vivent aussi près, ce qui signifie qu'ils ne seront pas vraiment rester aussi sociale qu'ils le devraient. Ce n'est pas toujours le cas, mais c'est quelque chose qui devrait être pris en note.

Wikileaks poursuit en disant qu'il peut être inévitable: Cependant, Montréal est déjà très étendu et les systèmes de transit qui encouragent l'étalement même en font une partie intégrante du nouveau plan d'infrastructure de transport en commun a obtenu d'être faux.

Hey aussi faiblement dire que l'étalement urbain est un moyen de prévenir la surpopulation. Ce qui est une façon de dire qu'un mal peut avoir un bon côté. On peut dire ça sur n'importe quoi. Si nous voulons sauver la planète, l'étalement urbain est élevé sur toutes les listes à éviter.