

Novembre 2017 Chers membres de l'Assemblée nationale du Québec qui ont voté contre la Loi 137,

Tout d'abord, nous voulons vous remercier pour votre vote. Nous, les contribuables, avons besoin de députés qui font leurs devoirs, et le fait que vous ayez vu le danger de ce que l'administration actuelle fait en ce qui concerne le REM nous encourage à continuer de croire en la démocratie représentative. La Loi 137 crée un dangereux précédent en supprimant plusieurs éléments fondamentaux de notre système de responsabilité démocratique.

Malgré son passage le 27 septembre, nous vous exhortons à continuer à critiquer et à vous opposer au REM. Nous, les citoyens, avons perdu confiance dans la façon dont la ville, la Caisse et la province planifient le transport en commun pour Montréal. Sous l'administration dernier il y avait un manque de réflexion fondée sur des preuves, et nous espérons que quand le nouveau gouvernement prend la relève, il le remplace par quelque chose de mieux. Lorsque les Libéraux ont adopté le projet de loi 38, ils n'ont pas mis en place un partenariat public-public avec la Caisse, où les deux partis s'occupent des contribuables. Ils ont initié un partenariat Public-Privé dans lequel l'une des parties a un objectif différent et égoïste - pas le bien public, mais le bien de ses investisseurs, seulement certains qui sont des retraités québécois.

Ce partenariat public-privé poursuit maintenant un plan qui sera préjudiciable à court et à long terme pour les contribuables. Non seulement le REM nous coûtera beaucoup plus que ce que nous avons négocié; cela détruira les actifs déjà payés et qui fonctionnent bien. Les plans établis il y a des années par l'AMT et la STM, qui amélioreraient et amélioreront le transport en commun, ont été abandonnés. La Loi 137 exige que l'ARTM, nommé responsable de tous les transports publics régionaux (et privés) dans la région, organise le reste du transport régional pour favoriser l'utilisation du REM. Ainsi la balance de notre réseau - Métro, bus, trains interurbains, routes d'automobiles, ne sera que des appendices du REM.

Avec le REM, Québec ne sera pas capable de respecter ses engagements pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'énorme structure de béton (uniquement nécessaire par la

choix extravagant d'un train sans chauffeur) augmentera de 30, 000 tonnes/année les émissions de gaz à effet de serre. Ceci est immoral et irresponsable dans le contexte de réchauffement global.

Nous croyons que l'ensemble du projet est profondément défectueux. Il est difficile de trouver un seul fait rédempteur dans sa performance projetée ou son effet sur la planification régionale. Le travail ne commencera pas avant l'année prochaine. Nos recherches, ainsi que celles du BAPE, révèlent qu'il s'agit fort probablement d'un projet catastrophe qu'elle devrait être interrompue avec la possibilité d'être annulée. Nous ne devrions pas accepter le fait que des milliards de fonds publics seront canalisés vers une

entité privée. Le REM aura un effet négatif sur les finances de Montréal et sur l'ensemble de son réseau de transport pour toujours.

Nous croyons que le gouvernement Libéral a oublié son obligation de servir les Québécois et non la Caisse. Il essaie de faire croire qu'ils sont pareils. Mais le gouvernement a une responsabilité de construire des projets de transport dont nous avons besoin, pas ceux qui pourraient être souhaitables à une certaine partie de la population, et il devrait les financer d'une manière que l'infrastructure reste, ou redevient public.

Nous avons besoin de législateurs assez courageux pour s'opposer à ce que le gouvernement fait. Veuillez écouter nos arguments et décider si vous êtes d'accord que demander à la Caisse de construire un système de transport en commun sans être responsable au public est une mauvaise idée. Les recherches de nos experts montrent que les faits du CDPQInfra sont loin de la réalité. Nous savons aussi qu'à moins d'en être informés autrement, les législateurs peuvent prendre les mauvaises décisions. Vous vous êtes déjà montré à l'affût de la Loi 137. Nous espérons que vous considèrerez d'autres preuves qui rendent le REM extrêmement discutable.

Laurel Thompson avec l'aide de Michael Fish, Shaen Johnston pour le Groupe
Transparence

Lettre #2

Novembre 2017 Chers membres de l'Assemblée nationale du Québec qui ont voté contre la Loi 137,

Ci-dessous, nous allons d'abord aborder les trois revendications faites par le gouvernement après la Loi 37 est adoptée le 27 septembre.

LES TROIS REVENDICATIONS DU GOUVERNEMENT:

1. Le 27 septembre 2017, Laurent Lessard a déclaré que REM réduirait la congestion routière et encouragera fortement les usagers à délaissier le voiturage en solo.

Pour que cela se produise, les chauffeurs doivent conduire leurs autos jusqu'à la gare et prendre le train, ou marcher à la gare et prendre le train ou prendre le bus ou le vélo jusqu'à la gare, puis prendre le train. Cependant, pour la plupart des routes de REM, deux de ces possibilités sont très peu probables. Les coureurs sur la ligne Deux Montagnes, que REM remplacerait, utiliseront probablement le REM comme ils l'ont toujours fait dans le passé. L'achalandage est de 31 000 par jour. Mais le nouvel embranchement de Ste-Anne-de-Bellevue à côté de l'autoroute 40 traverse des territoires de banlieue nécessitant de longs trajets vers les gares de l'autoroute 13, Dollard-des-Ormeaux, Pointe-Claire, Kirkland et Ste-Anne-de-Bellevue. Ces longs trajets auraient lieu sur des artères, dont deux n'ont pas encore été construites. Une fois construits, les conducteurs pourraient les utiliser pour se rendre à la gare, ou continuer à conduire dans leurs voitures le long de l'A20 à n'importe où dans la ville.

Alors comment les promoteurs peuvent-ils dire que le REM va faire sortir les gens de

leurs voitures quand il faudra construire et utiliser de longues routes d'accès? Les artères et les immeubles résidentiels et commerciaux de grande hauteur qui seront aménagés le long de ces bâtiments font partie intégrante d'une nouvelle «structuration» de l'ouest de l'île. Ils vont générer des routes supplémentaires, plus de développement immobilier de faible hauteur dans les zones ouvertes, et donc, plus de conduite, plus de congestion et de temps de voyage. En offrant aux gens un moyen de vivre dans le pays tout en continuant à venir au centre-ville chaque jour, le REM encouragera le trafic automobile, et non le réduira.

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles/Pages/adoption-projet-loi-realisation-rem.aspx>

«Structuration», citation de Virginie Cousineau, directrice des affaires publiques, CDPQInfra Inc., «Planification d'un développement durable et viable autour du REM», Maison du développement durable, 19 septembre 2017

Mintesnot G. Woldeamanuel, Concepts de planification du transport urbain, McFarland & Company, Caroline du Nord 2016

2. Aussi le 27 septembre, Carlos Leitão a affirmé que le REM créera plus de 37 000 emplois et que les retombées économiques pour le Québec s'élèveraient à 3,7 milliards de dollars. C'est trompeur parce qu'il ne dit pas combien les contribuables devront contribuer pour produire toute cette activité économique. Voici quelques-uns de ces chiffres:

2,6 milliards de dollars de gouvernement provincial et fédéral.

0, 512 milliard de dollars de compensation pour la capture de la valeur foncière de la province 0, 295 milliard de dollars Hydro-Québec

1, 0 milliard de dollars du tunnel du Mont-Royal

Portion de 1, 0 milliard de dollars du Pont Champlain

Valeur perdue de 0, 5 milliard de dollars de la ligne Deux-Montagne

Sous-estimation des coûts de 2, 0 milliards de dollars (standard)

1,2 milliard de dollars 20% surbudget (standard)

9,107 milliards de dollars

M. Leitão n'admet pas non plus qu'une fraction seulement de ces emplois sera permanente. CDPQInfra indique sur son site Web que 34 000 emplois directs et indirects seront créés pendant la construction, mais que seulement 1000 seront embauchés une fois que REM sera opérationnel. En outre, M. Leitão n'admet pas qu'en échange des 9 milliards de dollars, le public n'aura aucune équité dans le REM. Tous les capitaux propres iront à la Caisse. Ce sera un système de transport privé à l'extrémité ouest du réseau public de Montréal. Qu'en est-il de la promesse de Leitão que

3,7 milliards de dollars seront ajoutés au PIB du Québec? Mais 9 milliards de dollars, moins 3,7 milliards de dollars, laissent toujours le Québec tenir le coup pour 5,3 milliards

de dollars.

En revanche, même s'il n'investit que 2, 67 milliards de dollars, la Caisse sera directement propriétaire du REM. Qu'en est-il des 5,5 milliards de dollars ou plus, que la Caisse et d'autres vont consacrer au développement immobilier privé à chaque station? Mais la Caisse profitera énormément de la hausse constante de la valeur immobilière de ses immeubles au fil du temps. Et comme les tentacules s'ajoutent à la population qui s'étend à la périphérie de l'île, les propriétaires auront besoin de centres commerciaux, d'écoles, d'hôpitaux et de restaurants qui constitueront d'autres occasions d'affaires pour la Caisse. Comment pouvons-nous comparer ce potentiel de croissance aux 5,3 milliards de dollars que le gouvernement va dépenser en échange de 1, 000 emplois? Le gouvernement met beaucoup plus d'argent qu'il n'en revient. Il perd également la propriété de tout un réseau de transit pour toujours. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles/Pages/adoption-projet-loi-realisation-rem.aspx>

Luc Gagnon, Jean-François Lefebvre, Quels sont les coûts réels du Skytrain de la CDPQ? Document de recherche pour Transparence 2017

3. Le 27 septembre 2017, Martin Coiteux a déclaré que REM moderniserait et transformerait la mobilité urbaine à Montréal.

Cela devrait déclencher une sonnerie d'alarme. Suggère-t-il que le rail léger entièrement automatisé sur les voies séparées est plus moderne que le TLR à l'étage, les trains réguliers ou les tramways? Le rail léger surélevé est une vieille technologie que plus personne n'utilise à cause des chemins élevés et clôturés, des quantités massives de béton requises de la production de ciment GES, et de la difficulté qu'ont les municipalités à créer du TOD autour des blocs du béton aux stations locales.

Ou peut-être M. Coiteux veut-il simplement dire que tous les trains à Montréal finiront par être des trains à grande vitesse, c'est-à-dire des Skytrains? Le REM est un projet énorme qui nous coûtera au moins 5,3 milliards de dollars, peut-être plus. Si nous nous associons à la Caisse pour remplacer le Train de l'Est, les trains de Vaudreuil et de Candiac, nous devons engranger encore plus d'argent. Cela nous amènera également à produire des millions de tonnes d'émissions de GES au moment même où nous devrions approcher le zéro carbone. Ces deux caractéristiques du

projet du gouvernement de s'associer à la Caisse pour construire le REM - son coût pour les contribuables et ses émissions de GES - rendent extrêmement préoccupante la poursuite de son expansion. L'arrangement avec la Caisse établi par la Loi 38 place les contribuables québécois à la merci d'une institution financière qui n'a pas analysé nos besoins ou consulté nos experts de la STM ou de l'AMT et dont le seul but est de maximiser les rendements avec le moins de risque possible pour les bénéficiaires. Le fait que certains d'entre nous puissent faire partie de ces bénéficiaires ne doit pas occulter le conflit qui existe entre les besoins de tous les Montréalais pour un système de transport public durable et la concentration de la Caisse sur les objectifs financiers. <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/781315/analyse-auger-caisse-depot-projet-slr-transport-commun>.

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles/Pages/adoption-projet-loi-realisation-rem.aspx>

Laurel Thompson avec l'aide de Michael Fish, Shaen Johnston pour le Groupe
Transparence

Laurel Thompson c4181enator@gmail.com 514-507-1119

Lettre #3

Chers membres de l'Assemblée Nationale du Québec qui ont voté contre la loi 137,

En dessous nous décrivons six caractéristiques qui, de l'avis de nombreux experts en transport et en planification, rendent le Réseau Électrique Métropolitain (REM) incohérent. Nous espérons que vous les utiliserez comme points de discussion lorsque vous parlez à l'Assemblée nationale ou ailleurs.

a) ÉMISSIONS DE GES:

- - Un test climatique réglerait la question du nombre d'émissions de gaz à effet de serre produites par le REM.
 - - Le REM est promu en tant que train électrique. Pour fonctionner, il faut avoir près de 50% de sa longueur comme des pistes en béton surélevées, 40 pieds dans l'air, 60 pieds haut dans les stations élevées, soutenu par des contreforts en béton de 25 tonnes. La quantité de ciment nécessaire sera d'environ 700 000 à 900 000 tonnes. Cela prendra 30 ans pour compenser les émissions produites par cette construction.
 - - Tous les bus et les lignes de train existants avaient des plans bien meilleurs et beaucoup moins coûteux réduire les GES. Le REM remplacera les autobus diesel du pont Champlain. Cela permettra de réduire les émissions 27,191 tonnes par an d'ici à 2020. Cependant, le plan précédent pour les bus électriques et / ou les tram-trains destinés à remplacer les bus diesel réduiraient immédiatement les émissions de GES.
 - - Une règle générale est que pour chaque passager supplémentaire sur REM, il y aura 5 nouveaux automobilistes. L'étalement urbain créé par REM, surtout sur le West Island
Wet Meadows à Pierrefonds, augmentera considérablement les émissions, par exemple, 60 000 tonnes par an.
- S'il faut 30 ans pour compenser tout le ciment et 14 ans pour réduire de 27 000 tonnes les émissions de la ligne REM du pont Champlain, combien de temps faudra-t-il pour compenser les milliers de tonnes de GES produites chaque année par l'étalement urbain dans l'Ouest-de-l'Île?

- La Caisse a promis de planter 250, 000 arbres. La Ville de Montréal avait déjà promis cet nombre des arbres pour le 375e anniversaire de la ville. Un arbre séquestre une tonne de

CO2 au moment où il a 40 ans. 250, 000 arbres ne séquestreront que 250, 000 tonnes après 40 années. ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/507829/soumettre-le-projet-de-rem-un-un-test-climat

<https://projects.ncsu.edu/project/treesofstrength/treefact.htm>

Luc Gagnon, Émissions de gaz à effet de serre du projet de réseau électrique métropolitain et d'un scénario alternatif, Document de recherche pour Transparence Novembre 2016

b) TUNNEL DU MONT-ROYAL

- - En spécifiant une technologie automatisée sans conducteur incompatible avec les trains réguliers, le REM empêche l'adoption d'un train TGF Via Rail efficace entre Québec - Montréal - Ottawa - Toronto - Windsor. C'est une perte pour tout le Canada.
- - Parce que les trains REM sont sans conducteur, il y a un grand risque en cas d'urgence dans le tunnel.
- - La valeur estimée du tunnel est \$1 milliard. Nous le donnons à la Caisse pour (?)
- - Les voyageurs de la ligne Mascouche devront être transférés à la nouvelle station de transfert

de l'A40 près de Boulevard Saint Laurent. Comme la plupart des trains REM à l'heure de pointe seront remplis des passagers qui se sont embarqués plus au nord, ils devront se mettre debout.

http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DM45.1.pdf

c) AÉROPORT

- L'Administration de l'aéroport de Montréal, en collaboration avec Investissement Québec et la STM ont déjà dépensé 44 millions de dollars pour une gare à l'extrême sud-ouest du aéroport.

- La connexion à l'aéroport REM ne peut pas utiliser cette station car elle est orientée au tunnel. La route nord de cette ligne rend également inutile le nouveau droit de passage, vient de terminer, du côté sud de la montagne, dans le cadre du nouvel échangeur Turcot. Il

a coûté 175 millions de dollars qui seront maintenant gaspillés.

- La Caisse n'a pas pris la peine de comparer le coût d'une connexion à l'aéroport REM aux

autres trains d'aéroport ou solution d'autobus sur tout autre droit de passage. Une de ces solutions nous déjà avons - les bus 747. Les 747 autobus sont bagage amical, pratique, et servent plus de zones du métro et du centre-ville que jamais. Ils le font commodément avec transferts hors, et pour beaucoup moins d'argent. Les bus 747 sont évolutifs à l'infini et étaient prévus pour l'électrification en 2018. Les bus et les transferts tram-train sont plus rapides que le REM. Ils sont également universellement populaires.

[http://montrealgazette.com/news/local-news/adm-proposes-combining-train-lines-to-be-built-](http://montrealgazette.com/news/local-news/adm-proposes-combining-train-lines-to-be-built) [http://montrealgazette.com/business/local-business/as-montreals-economy-goes-so-does-](http://montrealgazette.com/business/local-business/as-montreals-economy-goes-so-does) trudeau-airport-a-qa-with-james-cherry

Michael Fish, REM 747 ou projets de vanité de train d'aéroport. Document de recherche pour

Transparence 2017.

d) REMPLACEMENT DE LA LIGNE DEUX MONTAGNES:

-

-

- La valeur perdue de la ligne Deux-Montagnes est de 500 millions de dollars.
- La ligne REM de Deux-Montagnes transportera beaucoup moins de gens pendant les heures

de pointe.

- La capacité REM pendant la course du jour ne peut pas non plus être augmentée. Les wagons

auront quelques sièges. La plupart des utilisateurs aux heures de pointe seront debout pour leur voyage complet à la gare centrale.

Les wagons confortables à deux niveaux pour augmenter la capacité d'AMT Deux-

La ligne Montagnes a été annulée début 2016. De nouvelles locomotives électriques plus rapides commandées pour 2022 ont également été annulées.

La ligne REM de Deux-Montagnes générera l'utilisation de plus de voitures sur la route et plus congestion. De nouveaux immeubles de grande hauteur autour des gares causeront beaucoup de dérangement dans les petites villes à travers lesquelles le REM fonctionne. La technologie de REM générera un grand tonnage de gaz à effet de serre inutilement.

e) SUBVENTIONS:

- - La Loi 137 déclare que la Caisse n'aura pas à payer de taxe municipale.
- - Elle indique également que les municipalités devront verser 512 millions de dollars à CDPQ

Infra pour compenser pour la saisie de la valeur foncière sur l'immobilier dans un kilomètre et

demi des 27 stations.

- CDPQInfra promet que l'achalandage sur le REM devrait atteindre environ 130 000 à 160 000

passagers par jour. Le coût réel du REM se situera dans la fourchette de 9 milliards de dollars. Cela signifie que nous dépensons environ 6000 \$ en coûts capitaux pour chaque passager qui utilise le REM.

- En ce qui concerne les coûts d'exploitation, les subventions pour l'exploitation du REM sont estimées à 59 cents par passager par kilomètre. C'est quatre fois la subvention actuelle sur la Deux Montagnes ligne. Ce montant sera encore plus élevé si le coût du projet dépasse 6 milliards de dollars. CDPQInfra est garanti un retour sur son investissement de 8-9 pour cent. Ce retour sera calculé sur le coût en capital du REM. Le coût en capital a été estimé à

5,6 milliards de dollars en 2016 lorsque le projet a été annoncé. Mais les experts maintenant calculer qu'il sera plus proche de 9 milliards de dollars ou plus. Cela signifie des tarifs plus élevés et plus élevés subventions. Lorsque les tarifs augmentent, les gens reviennent à l'utilisation de leur voiture. Lorsque les subventions augmentent, les taxes foncières et provinciales augmentent.

https://www.cdpq.com/sites/default/files/medias/fr/nouvelles-medias/communiqués/documents/dh_170328_infographie-budget-rem_fr.pdf

Rejean Benoit, Favoritisme_7_fois_plus_subv_REM_20171103.pdf. Document de recherche pour Trainsparence 2017.

f) TERRE AGRICOLE DU SUD:

- - La gare terminus de la Rive-Sud occupera des terres agricoles et verra de la plus forte croissance de toute station. C'est une préoccupation. Achalandage croissant à la fin de la ligne signifie l'étalement urbain.
- - Une superficie de terres agricoles actuelles a été achetée par la Caisse pour 2,5 M \$ et donné à L'Union des producteurs (UPA) pour la recherche expérimentale. On parle aussi d'un fiducie foncière agricole pour s'assurer que les terrains autour de la station REM Rive Sud ne seront pas cultivés. L'UPA ne s'occupe pas de gérer des fermes expérimentales. Il est peu probable que la fiducie foncière survivra plus de quelques années. La terre sera simplement utilisée jusqu'à elle est tranquillement vendu au spéculateur

le plus proche. La terre vient d'être brisée pour un énorme projet sur les terres agricoles autrefois situées dans le quadrant

sud-est de l'intersection de l'autoroute 30 et du Autoroute des Cantons-de-l'Est. Ce projet ne serait pas mis en œuvre à l'exception de l'arrivée du REM.

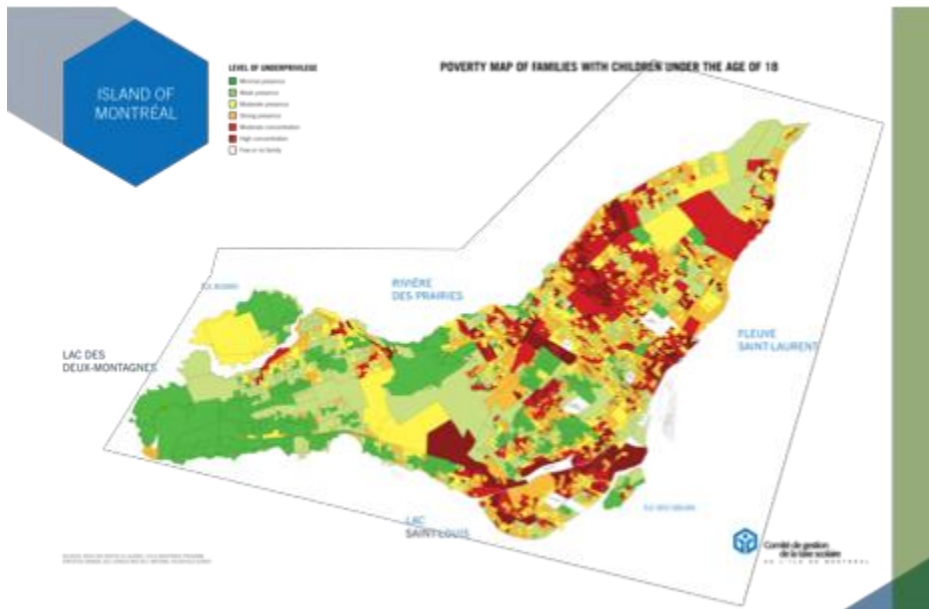
Anton Dubrau, <http://www.cat-bus.com/2016/08/rem-a-look-at-the-ridership-study-summary/>

https://books.google.ca/books/about/SkyTrain_a_Catalyst_for_Development.html

Voici six caractéristiques du REM qui sont troublant. Il y a les autres problèmes. Pourtant nous voulons que vous savez que votre vote contre la Loi 137 a été apprécié. C'était important. Avec votre opposition continue au gouvernement, il pourrait faire partie d'un plus grand effort pour ralentir ou arrêter le REM. L'administration actuelle n'écoute pas aux agences dont le travail est la planification du transport en commun, c'est-à-dire l'AMT, STM et Metro. Il semble à écouter seulement à la Caisse. Quel gouvernement responsable permettrait à une petite partie d'un réseau de transport de contrôler tout le reste? Bien que le CDPQ puisse être bien à gérer l'argent pour les retraités, nous croyons que CDPQInfra ne se soucie pas du tout à l'échelle mondiale réchauffement, un transport public efficace et efficace ou les besoins des citoyens de Montréal Région. Nous pensons également que le gouvernement libéral actuel a oublié son serment de servir le public intérêt.

Nous sommes prêts à vous aider à rétablir la confiance dans la planification du transport en commun de la région de Montréal. Notre recherche considérable est à votre disposal. Contactez nous s'il vous plait.

Laurel Thompson avec l'aide de Michael Fish, Shaen Johnston pour le Groupe
Transparence
transparence.ca



Brief for the Office de Consultation Publique

de Montréal on the Réseau électrique métropolitain (R.E.M)

Laurel Thompson

1948 Boul. Gouin Est,

Montréal, QC H2B1W6

Citizens Climate Lobby/Lobby Climatique des Citoyens October
26, 2016

Dear Members of the Municipal Council and Members of the
Executive Committee of the City of Montréal,

As a resident of East Montreal, I watch with alarm the steps taken by
the Caisse de Dépôt and the provincial government to install the Réseau
Électrique Métropolitain (R.E.M.) on the west end of the island of
Montréal. Please accept the following arguments as my contribution to
the discussion about the project's merits.

Sincerely,
Dr. Laurel Thompson

1. The R.E.M. will not fulfill the 2008 Transportation Plan's Promise to Address the Needs of East Montreal

East Montreal is an anomaly on the island. Unlike older or more affluent parts of the city, it did not begin with tramways, buses, bicycles, cars, and then graduate to the Metro. It began with cars and trucks whose infrastructure needs shaped its development into a vast region full of broad boulevards, avenues, highways and shopping plazas. However, unlike the West Island which was also shaped by cars, East Montreal's avenues and highways serve the needs of industry and commerce first and residents only second or third. East Montreal is where immigrants and poor families go. Rent is cheaper there on account of the fact that there are few transportation options. Several very polluting industries are located there, and immigrants are less likely to complain about substandard housing.

Take a look at a map of the distribution of poverty in Montreal and you will see that the greatest density of low-income families is on the eastern half of the island. This is the part of Montreal with high population density per square mile. It is also the part with very high ridership for public transportation, if they can find it.

2. Transit Access Deficit for Commuters

However, high ridership does not mean transit is abundant or that people arrive to work on time. Day after day, overcrowded buses transport workers from Montreal North, Bourassa, Saint-Laurent to the Henri Bourassa or Saint-Michel Metro stations to go downtown. The buses must compete with thousands of cars weaving in and out, so sometimes there are accidents and movement is slow. Although reserved lanes for buses help, and express buses have fewer stops, having to share space with so many vehicles, many of whose movements are erratic, forces bus drivers to engage constantly in defensive driving. It would be much faster if they had their own right of way as in LRT or Rapid Bus Transit.

3. Transit Access Deficit for Local Networking

Within Saint-Michel, Montreal-Nord, Parc-Extension, and Hochelaga, the only way to get around is by car or bus. Neighbourhoods are car-oriented, so distances are not walkable and streets allow speeds that make being a pedestrian or bicyclist extremely dangerous. Bus service is dependable but not frequent, so long wait-times on busy roads are tedious and dangerous. Since many people have more than one job, car-ownership essential. Those who do not have access to cars are at a real disadvantage.

4. Social Housing and Transit Access are Key to Achieving Social Equity for East Montreal

No one expects immigrants from poorer countries to have many resources. One of the reasons for their coming here is to take advantage of the chances for self-improvement that were not available at home. But if we are going to accept large numbers of immigrants from poor countries, as well as look after local families who, for one reason or another, need social services, we also need to provide ways for them to improve their situation. That means social housing and public transit. Transit options, be it the Metro, buses, bicycles, sidewalks, light rail, or trams are the nerves of our city that carry the nutrients we need to survive and prosper. If we do not provide good transit options for people who are still struggling to make their way, Montreal becomes polarized between rich and poor with all the social problems that entails e.g. vandalism, rioting, looting.

5. An Outdated Paradigm

A successful transportation network serves the urban context for which it is designed. Right now East Montreal is a car-friendly/transit desert because planners have not yet adopted ideas that shape land use patterns designed for the automobile into new formations built around low carbon. The ideas are out there — “complete” streets, congestion pricing, costed parking, traffic calming, transit-oriented development. What’s needed is the political will to use them in the East Montreal context.

The 2008 transportation plan included reserved and rapid bus lanes along Pie- IX and Henri Bourassa during rush hour to be used by articulated buses or

trolleys. Bus rapid transit on Pie- IX (70,000 riders daily) was supposed to link the East End and downtown Montreal. There were plans to extend the Blue Line from Boulevard Saint-Michel first to Boulevard Pie-IX, then Saint- Léonard and Anjou with a forecast in ridership increase of 50%. The plan also mentioned the use of tolling to keep congestion at bay. But very few of these projects have yet to see the light of day. Reserved bus lanes on Henri Bourassa were installed a few years ago, But when tolls on bridges were suggested by the Ecofiscal Commission last year, the mayor rejected them. The Blue Line extension has been postponed indefinitely. Bus Rapid Transit on Pie-IX won't begin until 2022. The expensive and slow Train de l'Est commuter train between Mascouche and downtown does not stop in East Montreal. If R.E.M. is built, we can expect further procrastination. The #48 and #49 on Boulevard Henri Bourassa will continue to struggle daily against a constant tide of automobiles on their way to Autoroute 19.

Urging people to walk, bicycle or use public transit makes no sense to residents of East Montreal. These options are not practical in the context of the car-filled highways and boulevards within which they have to live and it is insulting to expect otherwise. Until their circumstances start to resemble the circumstances of middle-class residents elsewhere on the island they are stranded. Obligated to travel in a space developed for automobiles and trucks, they can only stand and watch as solo drivers speed past them.

6. Return on Investment is Not the Goal of Transportation Planning

The current Minister of Transport has not made any pronouncements yet about R.E.M, but the previous one, Jacques Daoust, said that, in his opinion, the project gives a quicker return on investment than the Blue Line extension (<http://www.cbc.ca/news/canada/montreal/blue-line-extension-announcement-delayed-again>) A good return on investment

may be an appropriate goal for bankers and business people. But government officials have a responsibility to serve the people who elected them, and R.E.M. does nothing for the part of Montreal with the greatest need for transit, congestion control and the economic development both would bring. City leaders know the area needs more public transit, but they hesitate to embrace it. Their opposition to getting some control over the number of cars and trucks that

come onto the island through congestion pricing reveals serious misunderstanding of the nature of 21st century commerce. Perhaps when the city of Montreal starts to get driving under control through the introduction of “complete” streets, traffic calming, bridge tolls, congestion pricing, costed parking, East Montrealers can think about going green. In the meantime, citizens there are stuck in an outdated transportation paradigm and can be forgiven for just trying to survive.