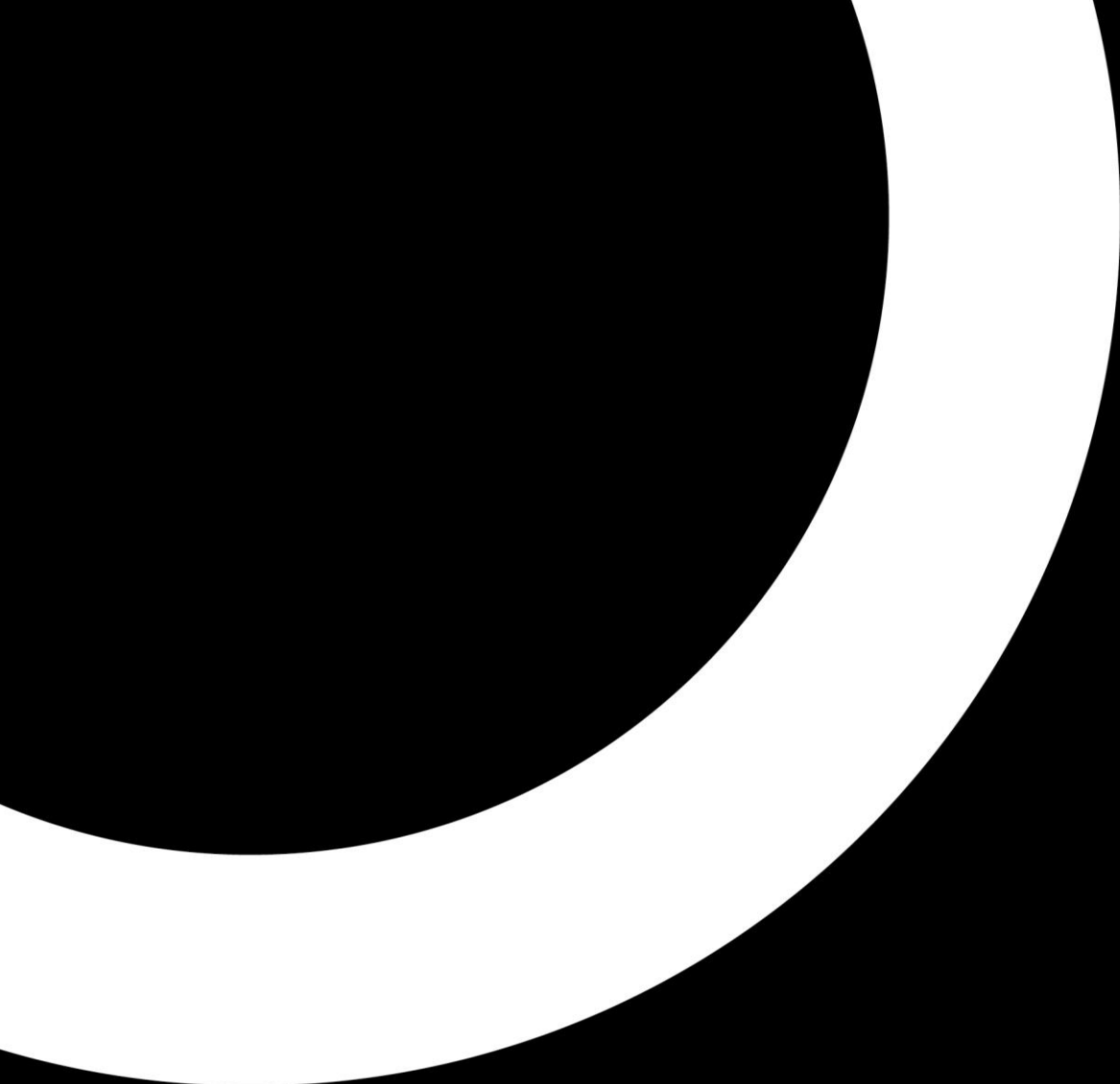




Pour une véritable planification intégrée Transport - Aménagement

**Mémoire présenté à la Communauté
métropolitaine de Montréal**

**Dans le cadre des consultations
publiques sur le Projet de Plan
métropolitain d'aménagement
et de développement révisé**

Novembre 2024

The logo for Exo, the Greater Montreal Region's public transit authority, consisting of the word "exo" in a bold, lowercase, sans-serif font.



Notre mission

**Nous transportons les gens
avec efficacité et convivialité**

Notre vision

**Nous visons l'excellence du service
par la proactivité, l'innovation
et la flexibilité**

Nos valeurs

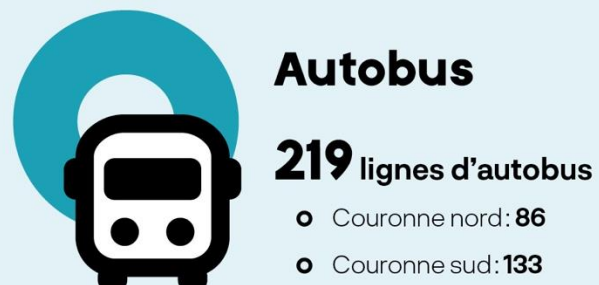
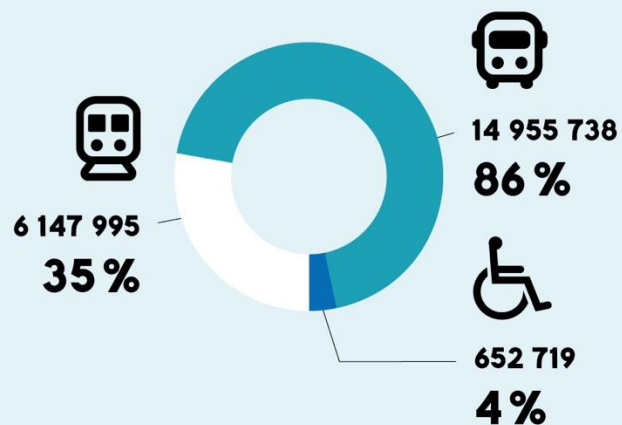
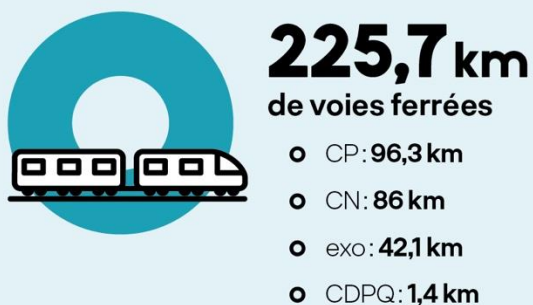
**Collaboration – Innovation
Excellence – Engagement
Respect**

Portrait d'exo

Exo exploite les services de transport collectif par autobus et de transport adapté des couronnes nord et sud de Montréal, ainsi que le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal.

Son réseau se déploie sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et dans quelques villes hors territoire.

Déplacements par service en 2023





Transport à la demande

Belœil-McMasterville :

45 227 déplacements en 2023

Terrebonne :

23 937 déplacements en 2023



Stationnements incitatifs

42 stationnements train

15 stationnements bus

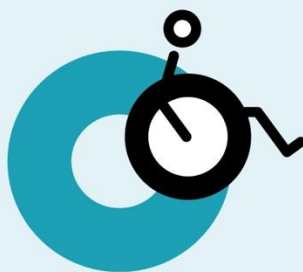
20 864 places de stationnement

162 places de covoiturage

38 bornes électriques

2811 places pour les vélos

4 vélostations



Transport adapté

Service sur réservation sur l'ensemble du territoire

60 minibus et microbus

300 taxis et taxis adaptés

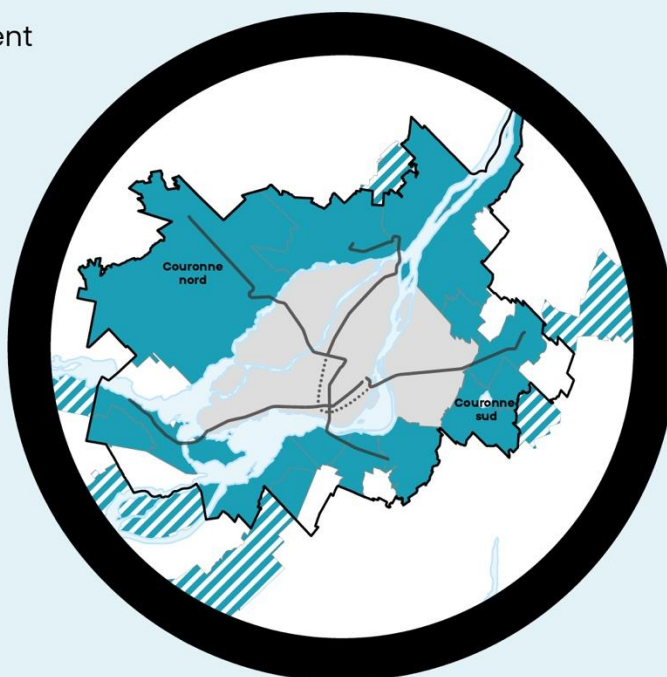


Table des matières

Sommaire des recommandations	1
Introduction.....	2
Réflexions en vue de l'adoption du PMAD révisé.....	3
Orientation 1 Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables.....	3
Orientation 2 Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurant soutenant la mobilité durable	6
Orientation 3 Un Grand Montréal avec un environnement naturel, culturel, paysager et patrimonial protégé et mis en valeur	9
Conclusion.....	12

Sommaire des recommandations

Orientation 1

Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables

- R1.1 :** Améliorer l'offre de service en transport collectif en amont de la consolidation des milieux de vie
- R1.2 :** Faciliter les initiatives qui soutiennent l'optimisation du développement urbain sur les terrains détenus par les sociétés de transport
- R1.3 :** Assurer l'atteinte des cibles par un financement suffisant et pérenne du transport collectif

Orientation 2

Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurant soutenant la mobilité durable

- R2.1 :** Développer le plein potentiel du train de banlieue
- R2.2 :** Prioriser la bonification des services de bus existants
- R2.3 :** Stimuler la croissance d'un réseau de pôles de mobilité dans les couronnes
- R2.4 :** Veiller à ce que les instances proposent des messages cohérents en matière de transport-aménagement

Orientation 3

Un Grand Montréal avec un environnement naturel, culturel, paysager et patrimonial protégé et mis en valeur

- R3.1 :** Soutenir la mise en place d'itinéraires de transport collectif à des fins récréotouristiques
- R3.2 :** Préserver et mettre en valeur le rôle historique du train dans le développement de lieux et d'événements touristiques métropolitains

Introduction

Dans le cadre de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) adopte et maintient en vigueur un Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) pour le Grand Montréal. Ce plan dote les municipalités d'orientations et d'objectifs communs notamment en insistant sur le fait que **le transport collectif constitue l'armature du développement urbain sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.**

En tant qu'acteur de transport collectif et partenaire des 82 municipalités membres de la CMM, exo se sent interpellé par l'atteinte des différents objectifs du Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PPMADR) et se réjouit de pouvoir soumettre ses réflexions dans le cadre de la consultation publique en cours.

Les recommandations émises dans ce mémoire sont nourries, d'une part, par les défis grandissants liés à la congestion routière et aux changements climatiques, et, d'autre part, par la crise du financement du transport collectif et la hausse de la part modale des déplacements à mettre en œuvre d'ici 2050. Elles s'articulent autour des trois grandes orientations du PPMADR en matière d'aménagement, de transport et d'environnement lesquelles sont interreliées et se déclinent en objectifs et critères.

Réflexions en vue de l'adoption du PMAD révisé

Le document de consultation est un outil de qualité qui tire parti de plusieurs travaux et activités réalisés depuis 2012, dont des rapports de monitoring ainsi que des échanges tenus lors d'Agoras métropolitaines. Les orientations proposées sont fidèles aux ambitions d'exo : l'amélioration du transport collectif pour soutenir la densification et la consolidation des secteurs urbains, et, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et leurs impacts sur les milieux de vie.

Conséquemment, l'intégration de nouvelles approches soutenant nos préoccupations en matière de mobilité durable nous apparaît positive. Nous en citons trois exemples :

1. L'identification d'indicateurs d'accessibilité piétonne pour mesurer la qualité des milieux de vie, dont un indicateur sur le transport collectif. Ce dernier évalue la proximité, la fréquence et l'amplitude du service de transport collectif en période de pointe et en période creuse ainsi que le temps de marche requis pour accéder à un point d'accès du transport collectif (Critère 1.3.1);
2. L'intégration des principes Réduire-Transférer-Améliorer (RTA) pour une mobilité qui appuie la transition écologique (Critère 2.1.1);
3. L'intégration de l'accessibilité universelle au sein du Réseau métropolitain de transport collectif structurant de façon à améliorer l'expérience pour toutes les clientèles y compris celles qui ont des limitations fonctionnelles ou qui se déplacent avec une aide à la mobilité (Critère 2.3.1).

Ainsi, exo accueille favorablement les orientations et les objectifs mis de l'avant dans le PPMADR et suivra avec attention les avancées dans le contexte socioéconomique actuel.

Orientation 1

Un grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables

L'**orientation 1** vise à intensifier la densité résidentielle aux abords des points d'accès du réseau structurant de transport collectif dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) que sont les aires *Transit-Oriented Development* (TOD), les corridors d'aménagement-transport (CAT) et les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) à l'aide de seuils de densité résidentielle ambitieux. Dans cette foulée, des cibles sont également établies pour améliorer l'aménagement des quartiers, la proportion de logements sociaux et abordables ainsi que la résilience de la région métropolitaine face à différents facteurs de sensibilité territoriale et sociale.

Bien que cet objectif soit justifié pour permettre l'accès à des services de proximité autour de lieux de qualité de résidence et d'emploi, **l'accroissement de la densité ne peut se faire avant d'avoir amélioré l'offre de transport collectif** en termes de fréquence, de rapidité, d'amplitude et de fiabilité.

C'est particulièrement le cas dans les couronnes du Grand Montréal qui ont connu une croissance résidentielle soutenue au cours des dernières années. En effet, 56 % de la croissance démographique de la région métropolitaine des vingt dernières années a été enregistrée dans les couronnes. Les projections indiquent que cette tendance se poursuivra d'ici 2041. Plus de la moitié de la croissance de la population de la région métropolitaine est attendue dans les couronnes nord et sud de Montréal.

De fait, il est utile de rappeler que les objectifs du premier PMAD en matière de mobilité durable demeurent toujours à atteindre notamment quant à la part modale du transport collectif.

Recommandations

R1.1

Améliorer l'offre de service en transport collectif en amont de la consolidation des milieux de vie

Avant d'adopter de nouveaux seuils minimaux de densité, il est impératif d'améliorer l'offre de service en transport collectif. Comme plusieurs hésitent à délaisser leur voiture, il est raisonnable de concevoir que l'offre actuelle en transport collectif ne répond pas encore pleinement à leurs besoins. Pourtant, le contexte de densification et d'optimisation de l'urbanisation est déjà bien amorcé avec l'atteinte voire le dépassement des seuils minimaux de densité résidentielle prévus pour 2031. Exo estime que les efforts pour soutenir les habitudes de mobilité durable devront être générés en amont de l'application de ces seuils ambitieux.

R1.2

Faciliter les initiatives qui soutiennent l'optimisation du développement urbain sur les terrains détenus par les sociétés de transport

En tant qu'exploitant d'un réseau structurant de transport qui sert les ambitions et les orientations du PPMADR, exo doit pouvoir bénéficier de la synergie transport-immobilier notamment au-dessus des stationnements incitatifs et sur les terrains dont il est propriétaire. Exo a d'ailleurs profité des consultations sur le projet de loi 61 - *Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport* pour faire des propositions concrètes à cet égard.

En disposant de pouvoirs en matière de développement conjoint, exo serait en mesure de contribuer au développement des municipalités et à leur vitalité économique, particulièrement à travers des projets de quartiers de type TOD (*Transit Oriented Development*), axés sur le transport collectif.

Soulignons que l'intérêt des municipalités envers la création de pôles de mobilité par des activités de développement conjoint ne cesse d'augmenter. Par exemple, les projets de développement des secteurs stratégiques à proximité de nos équipements envisagés par les villes de Candiac ou de Saint-Basile-le-Grand illustrent parfaitement le type d'initiatives auxquelles Exo souhaite pouvoir collaborer.

Il est aussi important de noter que les investissements entourant l'optimisation des actifs et les capacités existantes des stationnements et gares d'exo sont actuellement traités au cas par cas par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), et ce, pour une durée indéterminée. Exo recommande de lever cette situation pour soutenir la consolidation des aires TOD et la cohérence envers les orientations en matière d'aménagement et de développement du Grand Montréal.

R1.3

Assurer l'atteinte des cibles par un financement suffisant et pérenne du transport collectif

Une cible minimale d'accessibilité piétonne est définie pour les secteurs PIAT afin de mesurer la qualité des milieux de vie et tendre vers le concept de la ville des 15 minutes. Pour y arriver, la CMM identifie six indicateurs dont un qui porte précisément sur le transport collectif. Pour être en condition de succès et atteindre la cible, il faudra impérativement définir un cadre de financement suffisant et pérenne de la part des gouvernements supérieurs ou encore des innovations en matière de sources de financement. Exo estime que cette condition est indispensable à la mise en œuvre de milieux de vie complets et durables.

Sans un rehaussement du financement du transport collectif, le manque à gagner des organismes publics de transport collectif ne sera que plus criant dans le futur. Ces derniers planchent déjà sur un Plan collectif d'optimisation visant à réduire les coûts, augmenter la performance tout en maintenant et en bonifiant l'expérience client. Les actions combinées ou mutualisées soutenues par ce plan représentent des économies réelles et récurrentes permettant d'atteindre la cible de 155,8 millions d'ici 2028. L'une des conditions de succès de ce plan collectif repose sur l'établissement d'un cadre financier prévisible.

Orientation 2

Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurant soutenant la mobilité durable

L'orientation 2 mise sur l'optimisation et le développement des réseaux de transport pour lutter contre les changements climatiques et hausser la part modale des déplacements effectués par transport actif et collectif en cohérence avec la planification concertée transport-aménagement tout en prenant en considération les pôles d'emploi en émergence.

Dans cette optique, le PPMADR préconise d'aborder le déplacement des personnes sous l'angle du triangle de la mobilité durable selon le degré prioritaire de durabilité de chaque mode. La marche et les déplacements à vélo sont priorisés, suivis du transport collectif et enfin du transport automobile. Cette approche résonne avec notre vision d'aménagement de pôles de mobilité reflétant la variété d'infrastructures de notre réseau et les multiples milieux de vie dans lesquels ils se retrouvent pour que nos clients adoptent des habitudes de déplacement encore plus durable.

En outre, exo observe que le vieillissement de la population est plus prononcé dans les couronnes. On estime que la proportion de personnes âgées de 65 ans et plus augmentera de près de 65 % dans les couronnes d'ici 2041 (contre 29 % à Montréal). Dans ce contexte, il est raisonnable de penser qu'un nombre croissant de personnes devront abandonner l'usage de la voiture d'ici 2050. Ils voudront alors bénéficier d'une offre de services améliorée en transport collectif régulier afin de poursuivre leurs activités.

Par ailleurs, la Charte des droits et libertés de la personne du Québec rend obligatoire l'accessibilité des transports au réseau régulier de transport collectif. Des investissements importants doivent être planifiés et budgétés pour moderniser et rendre accessibles les points d'accès au réseau de transport collectif de la grande région de Montréal.

Recommandations

R2.1

Développer le plein potentiel du train de banlieue

Exo croit fermement à la place et à la pertinence du train dans l'offre de mobilité durable du Grand Montréal. Sa complémentarité avec différents modes de transport collectif permet de créer un réseau fluide et efficace, adapté aux besoins d'une grande métropole moderne comme Montréal. Avec son réseau de train, exo s'engage à être un vecteur de cette mobilité interconnectée, où chaque mode trouve sa place dans un ensemble cohérent. Non seulement ce mode doit être pérennisé, mais il doit être développé encore davantage de façon que chaque déplacement en train soit synonyme d'efficacité et de confort pour la clientèle.

Le train possède des avantages indéniables : confort, rapidité, déplacements sur de plus longues distances, capacité à déplacer un plus grand nombre de passagers, capacité à éviter les embouteillages, etc. Et ces avantages bénéficient autant aux citoyens de Montréal qu'à ceux des couronnes. Avec la refonte tarifaire faisant en sorte que les Montréalais peuvent désormais prendre le train à l'aide d'un titre *Tous modes Zone A*, les raisons sont nombreuses d'en profiter.

De plus, en planifiant bien la complémentarité des modes, le train peut devenir une opportunité pour soutenir certaines lignes d'autobus ou de métro déjà surchargées sur l'île de Montréal.

Il est fondamental de mettre à profit les investissements publics considérables qui ont déjà été engagés pour moderniser et rendre accessible ce mode de transport d'autant plus que sa grande capacité de transporter plus de personnes sur de longues distances permet de réduire les problèmes de congestion dont les coûts socioéconomiques sont estimés à plusieurs milliards de dollars.

Exo recommande de maximiser le potentiel du train en repensant les horaires, les fréquences et les connexions afin d'améliorer l'expérience des clients et en attirer de nouveaux. Alors que la croissance démographique rapide dans les couronnes et l'évolution des habitudes de déplacements depuis la pandémie créent de nouveaux besoins, le PPMADR doit considérer le train comme une option clé de l'offre de mobilité du Grand Montréal d'autant plus que les usagers y sont déjà très attachés.

R2.2

Prioriser la bonification des services de bus existants

L'amélioration de l'offre de service par autobus par l'ajout potentiel de lignes rapides de type *réseau bus performant* devra tenir compte des enjeux en approvisionnement d'autobus électriques, de la fin du cycle de vie des autobus à moteur diesel ainsi que des besoins liés aux lignes existantes déjà surchargées qui requièrent l'ajout de véhicules. Par ailleurs, la pénurie de chauffeurs et de mécaniciens d'autobus qui sévit dans la région depuis quelques années n'étant pas pleinement résorbée, elle s'ajoute à ces enjeux de capacité.

Exo expérimente ces questions dans le déploiement de son plan de refonte de ses réseaux d'autobus **exo mon réseau** pour adapter son réseau d'autobus à l'évolution rapide des populations dans les couronnes, au développement de milieux de vie complets et à la mise en service de grands projets métropolitains comme l'antenne sud du REM. De cette façon, exo revoit ses services d'autobus pour les rendre plus efficaces, notamment en optimisant les horaires, la fréquence et les parcours.

Ce travail permet aussi d'envisager des opportunités de complémentarités et la possibilité de dessertes entre les différents secteurs alors qu'ils se transforment de plus en plus en des pôles de destination et de mobilité qu'il faut judicieusement desservir.

Exo estime qu'un contexte bien particulier entoure le réseau d'autobus et qu'il est essentiel de procéder à des consultations et à des analyses techniques en amont des ajouts afin d'éviter des coupures dans les services existants au profit de la création ou la bonification de nouvelles lignes express. Devant le manque de prévisibilité de financement actuel, exo recommande d'assurer une capacité suffisante à long terme au réseau de bus existant avant de déployer d'autres actions.

R2.3

Stimuler la croissance d'un réseau de pôles de mobilité dans les couronnes

Afin d'augmenter l'attractivité du transport collectif pour convaincre les citoyens d'abandonner la voiture, leur point d'accès au réseau collectif se doit de constituer également un lieu de connexion constituant la principale interface physique entre leur mobilité et leur milieu de vie. Pour ce faire, exo bénéficie sur l'ensemble de son territoire de lieux qui sont d'autant d'occasions pour les municipalités de répondre aux objectifs du PMAD et aux meilleures pratiques d'aménagement en incorporant la mobilité intégrée, les services de proximité et la densification.

Notre vision de pôles de mobilité vise à optimiser et tirer profit des infrastructures comme les gares, les terminus ou les stationnements, en les adaptant à leur milieu d'insertion et aux besoins de la communauté afin d'accélérer les changements de comportements ainsi qu'en accroissant l'accès à ceux-ci par des modes durables. Cela, en parfaite collaboration avec nos partenaires municipaux.

En ce sens, la vision qu'exo est à développer s'arrime au triangle de la mobilité présenté au critère 2.1.1 *Priorisation de la mobilité durable* et aux principes *Réduire-Transférer-Améliorer*.

C'est en disposant de pouvoirs en matière de développement conjoint, qu'exo sera en mesure de contribuer encore plus au développement des municipalités et à leur vitalité économique, particulièrement à travers des projets de quartiers de type TOD (*Transit Oriented Development*), axés sur le transport collectif. Soulignons que l'intérêt des municipalités envers la création de pôles de mobilité par des activités de développement conjoint ne cesse d'augmenter. Par exemple, les projets de développement des secteurs stratégiques à proximité de nos équipements envisagés par les villes de Candiac ou de Saint-Basile-le-Grand illustrent parfaitement le type d'initiatives auxquelles exo souhaite pouvoir collaborer.

R2.4

Veiller à ce que les instances proposent des messages cohérents en matière de transport-aménagement

L'ARTM déclarait récemment procéder à une évaluation concernant la suppression potentielle de trois lignes de train, soit les lignes exo13 (Mont-Saint-Hilaire), exo14 (Candiac) et exo15 (Mascouche) pour les remplacer par des services d'autobus. Les économies découlant d'une telle hypothèse doivent encore être prouvées. Une analyse approfondie doit être effectuée en intégrant la valeur des actifs ferroviaires, des tronçons de voie ferrée ainsi que du matériel roulant, des gares et des centres d'entretien détenus par exo.

La complexité d'une telle opération et l'ensemble de ses impacts ne semblent pas avoir été intégrés dans les « économies » qui ont été rendues publiques récemment et qui ont créé un certain émoi auprès des élus et de la population des couronnes. Rappelons que plusieurs municipalités ont développé des projets de densification urbaine aux abords de leur gare. La suppression de lignes de train pourrait donc avoir d'importantes répercussions économiques et nuire à la croissance et la vitalité de ces municipalités.

En outre, cette sortie médiatique est survenue alors même qu'une nouvelle taxe sur l'immatriculation destinée au transport collectif devenait applicable aux citoyens des municipalités du Grand Montréal et que la planification métropolitaine poursuit son intensification urbaine autour des aires TOD des gares se situant sur ces mêmes lignes sans amélioration de services. Dans ce contexte sensible, exo recommande une coordination cohérente des messages entre les différentes instances afin de s'assurer de maintenir la confiance de la population.

Orientation 3

Un Grand Montréal avec un environnement naturel, culturel, paysager et patrimonial protégé et mis en valeur

L'orientation 3 fournit un cadre pour aménager dans une perspective intégrée et globale un réseau florissant de sites d'intérêts naturels, culturels et bâtis qui constituent des symboles identitaires forts du territoire et des atouts pour les résidents de la région. En matière d'environnement, la CMM propose une vision nature qui se concrétise entre autres choses par la Trame verte et bleue.

La Trame favorise la connexion entre les circuits cyclables et navigables et les services de transport collectif desservant les différents accès aux activités récréotouristiques. Exo y voit une opportunité d'encourager des initiatives de transport collectif qui agissent en faveur de l'attractivité des attraits métropolitains. Les projets de circuits récréotouristiques d'exo sont un exemple de ce type d'initiative.

Recommandations

R3.1

Soutenir la mise en place d'itinéraires de transport collectif à des fins récréotouristiques

En collaboration avec Développement Vaudreuil-Soulanges et Tourisme Montérégie, exo a offert une escapade *Randonnée et couleurs automnales* permettant de se rendre en train à la station du Mont Rigaud, la Sucrierie de la Montagne et les Sentiers de l'Escapade. Cette initiative s'appuie sur le succès du projet pilote *Vin et détente estivale* déployé en juin dernier. Ce projet a permis de démontrer que la majorité des visiteurs ayant répondu au sondage provenaient de l'île de Montréal. D'ailleurs, 65 % d'entre eux ne possédaient pas de voiture. C'est donc dire que la proposition de ce circuit récréotouristique a pu rejoindre les besoins d'une population autre que celle des travailleurs des couronnes utilisant le train en semaine pour se rendre au centre-ville.

Dans le contexte du rayonnement de la région et de la mise en valeur de la Trame verte et bleue, l'accroissement des options permettant à la population d'adopter un mode de transport durable n'est pas à négliger. La valorisation touristique du mode train par la proposition d'itinéraires de découverte autour des lignes et des gares du réseau d'exo pourraient contribuer à une plus grande équité d'accès aux attraits métropolitains tout en soutenant le virage vers des modes de déplacements alternatifs et durables.

R3.2

Préserver et mettre en valeur le rôle historique du train dans le développement de lieux et d'événements touristiques métropolitains

Historiquement, le train a exercé une influence déterminante sur le paysage économique et social de la région métropolitaine de Montréal. Il a contribué à faire de certains lieux des destinations touristiques prisées par les Montréalaises et les Montréalais qui souhaitent profiter des paysages des rives du lac Saint-Louis et du lac des Deux Montagnes ou encore du lac Hertel et des vergers du piémont du mont Saint-Hilaire. À l'époque, la fonction première de certaines lignes n'était pas d'assurer les déplacements pendulaires des travailleurs, mais plutôt d'offrir un transport aux villégiateurs. L'urbanisation en périphérie de Montréal et la démocratisation de l'automobile ont fait basculer cette tendance.

Il n'en demeure pas moins que le train a le potentiel de favoriser la mobilité intermodale dans son ensemble pour contribuer à répondre à une variété de besoins, et, par le fait même, à en augmenter l'achalandage. La gare exo de Saint-

Jérôme, point de départ du Petit Train du Nord, soit un itinéraire cyclable traversant les Laurentides, dispose de stationnements à vélo extérieurs et d'une connexion cyclable directe à travers la ville vers l'entrée du réseau de cyclotourisme. En outre, les nouvelles voitures 2050 qui circulent sur cette ligne viennent bonifier l'expérience client en offrant des espaces plus spacieux pour accueillir les vélos et en étant davantage accessibles pour tous.

En somme, nos réflexions nous amènent à dire que la planification transport-aménagement doit faire plus de place à une collaboration véritable et une prise de décisions intégrées concernant la croissance de l'offre de service en transport collectif et la cohérence des fonds qui lui sont dédiés. Autrement, l'armature du développement urbain qu'est le transport collectif ne permettra pas à la région métropolitaine de se doter des moyens pour atteindre sérieusement les objectifs et critères les plus critiques du Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé.

Conclusion

En offrant des services de transport collectif, exo contribue directement à relever des défis complexes comme la lutte aux changements climatiques et l'amélioration de la part modale des déplacements actifs et collectifs.

Avec l'adoption du premier PMAD beaucoup d'efforts ont été déployés pour augmenter l'attractivité du Grand Montréal. Bien qu'en cherchant à orienter le développement autour des points d'accès au transport collectif, force est de constater que la réduction durable de la congestion et de ses coûts ainsi que le développement de l'offre de transport collectif et l'entretien du réseau existant demeurent des objectifs incontournables à atteindre dans le cadre du PMAD 2.0 et d'une véritable planification transport-aménagement de la région métropolitaine de Montréal.

L'adoption prochaine du Plan stratégique de développement de l'Autorité régionale de transport métropolitain et du PPMADR est une occasion de faire la démonstration d'une grande cohérence par l'absence réelle de contradictions entre ces deux documents de planification.

Le développement d'une offre de transport actif et collectif de qualité est la prémisse du succès, et ce, non seulement pour un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables, mais également pour une Trame verte et bleue florissante et connectée.

exo