

Mémoire

Projet de loi 61 Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif



Mobilité Infra Québec - Opportunité de coconstruire des projets majeurs et innovants en transport collectif

Présenté à la Commission des transports et
de l'environnement le 12 septembre 2024

Présenté conjointement par la Ville de
Sherbrooke et la Société de transport de
Sherbrooke

Table des matières

1. Positionnement général à l'égard du projet de loi 61	2
2. Contexte sherbrookoïse en matière de mobilité	3
2.1 Portrait du territoire, de la situation en matière de logement et de l'offre en matière de mobilité	3
2.2 Élaboration d'outils municipaux décisionnels en lien avec la mobilité	4
3. Commentaires spécifiques sur le projet de loi 61	7
3.1 Définitions et ambiguïtés	7
3.2 Gouvernance des projets et partenariats	7
3.3 Financement des projets	11
3.4 Droits de propriété sur les projets	14
4. Conclusion	15

1. Positionnement général à l'égard du projet de loi 61

La Ville de Sherbrooke et la STS suivent de près l'actualité et les meilleures pratiques entourant le financement du transport collectif et la venue de projets d'envergure. Les enjeux de financement, de développement et d'opération sont des éléments qui retiennent leur attention au quotidien.

La Ville de Sherbrooke et la STS accueillent favorablement la création de l'agence Mobilité Infra Québec (MIQ) annoncée par la ministre Geneviève Guilbault au mois de mai dernier. Le gouvernement donne ainsi l'impulsion tant attendue pour le développement d'une expertise nationale en transport collectif tout en trouvant des solutions rapides et avantageuses. Cet élan est nécessaire afin de faciliter le développement de projets structurants en mobilité qui sauront répondre aux enjeux et aux besoins de la population sherbrookoise. Les défis étant nombreux, la Ville de Sherbrooke et la STS appuient donc cette initiative tout en soulevant quelques points de vigilance afin de clarifier le rôle que devraient jouer les municipalités et les sociétés de transport en commun dans la création de projets complexes en mobilité sur leur territoire.

La Ville de Sherbrooke et la STS souhaitent donc, par la présente, revenir sur quelques définitions qui, à leur avis, devraient être clarifiées. Elles proposent également leur pleine collaboration en lien avec la coordination et la gouvernance des projets. De plus, des questions doivent être acheminées concernant le financement des projets, la gestion des nouvelles infrastructures et le maintien de celles-ci afin de ne pas impacter davantage la capacité financière des gouvernements de proximité et des sociétés de transport en commun. En terminant, certains aspects légaux tels que le droit de propriété sur les projets et certains aspects opérationnels tels que l'entretien et la réfection des infrastructures développées en partenariat avec MIQ seront abordés.

La Ville de Sherbrooke et la STS souhaitent contribuer en mettant de l'avant leurs compétences en aménagement du territoire sherbrookoise et leurs connaissances

en gestion des actifs au profit des membres de la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre de l'analyse du présent projet de loi.

2. Contexte sherbrookois en matière de mobilité

2.1 Portrait du territoire, de la situation en matière de logement et de l'offre en matière de mobilité

Sherbrooke est la sixième ville en importance au Québec, et compte une population de 181 360 personnes¹. Elle représente l'une des villes stratégiques de taille moyenne en dehors des grands centres que sont Montréal et Québec. Sherbrooke est également le pôle régional de l'Estrie. Son territoire, d'une superficie totale de 367 km², résulte du regroupement de huit municipalités. Cette fusion explique que le territoire soit morcelé, que les aires habitées soient dispersées et que la mixité des usages soit faible dans tous les arrondissements, hormis le centre-ville et les quartiers avoisinants. En 2016, la densité résidentielle était évaluée à environ 494 habitant(e)s/km².

Ville étudiante et important pôle de développement scientifique et technologique, Sherbrooke ne cesse de voir sa population croître, année après année. Depuis 2020, soit en cinq ans seulement, Sherbrooke a accueilli 10 000 nouveaux résident(e)s², situation qui génère un grand et rapide besoin de logements.

En plus de la croissance de sa population, les préoccupations environnementales portées par la Ville de Sherbrooke et ses citoyen(ne)s suscitent de grandes réflexions sur les façons d'habiter le territoire et de s'y déplacer.

En matière de transport collectif, les citoyen(ne)s peuvent compter sur la Société de transport de Sherbrooke (STS), laquelle dessert 89 % des ménages de Sherbrooke, c'est-à-dire qu'un arrêt d'autobus se trouve à 600 mètres ou moins de leur lieu de résidence. Celle-ci compte 310 employé(e)s et a permis plus de

¹ [Statistiques | Ville de Sherbrooke](#) [en ligne], page consultée le 13 juillet 2024.

² [Sherbrooke, United Kingdom Population 2024 \(worldpopulationreview.com\)](#), [en ligne], page consultée le 22 août 2024

5 000 000 déplacements en 2023 grâce à ses services de transport collectif³. Assurer une offre de services fréquente, efficace et abordable sur un territoire aussi grand que celui de Sherbrooke représente un défi de taille que la STS relève en se démarquant, connaissant une hausse de l'achalandage globale de 8 % en 2023 par rapport au niveau prépandémique de 2019.

En ce qui a trait au réseau cyclable, alors que le réseau récréatif est bien implanté, le réseau utilitaire a connu un important développement au cours des dernières années et quinze projets de connectivité des pistes cyclables sont d'ailleurs en cours de planification et de réalisation. À ce jour, 187 km de liens cyclables ont été construits sur 238 km prévus d'ici 2030.

Dans le contexte actuel marqué par une crise du logement et par l'urgence climatique, la Ville de Sherbrooke et la STS sont plus que jamais conscientes de l'importance de repenser l'aménagement du territoire, les modes de déplacement de la population et la résilience des infrastructures et des services de manière à favoriser l'émergence de milieux de vie sains et attrayants.

2.2 Élaboration d'outils municipaux décisionnels en lien avec la mobilité

À l'automne 2023, la Ville de Sherbrooke a entamé des démarches afin de se doter d'un plan d'urbanisme. Pour ce faire, elle a mis sur pied une équipe interdisciplinaire dédiée à l'élaboration de ce plan, en concertation avec le conseil municipal et avec les partenaires clés présents sur le territoire. Ce plan répondra autant aux différents enjeux soulevés sur le territoire de Sherbrooke, que dans la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT) et dans la toute nouvelle Stratégie québécoise en habitation. De même, il suivra les Orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT). La Ville de Sherbrooke représente ainsi une alliée du gouvernement provincial en matière d'aménagement du territoire.

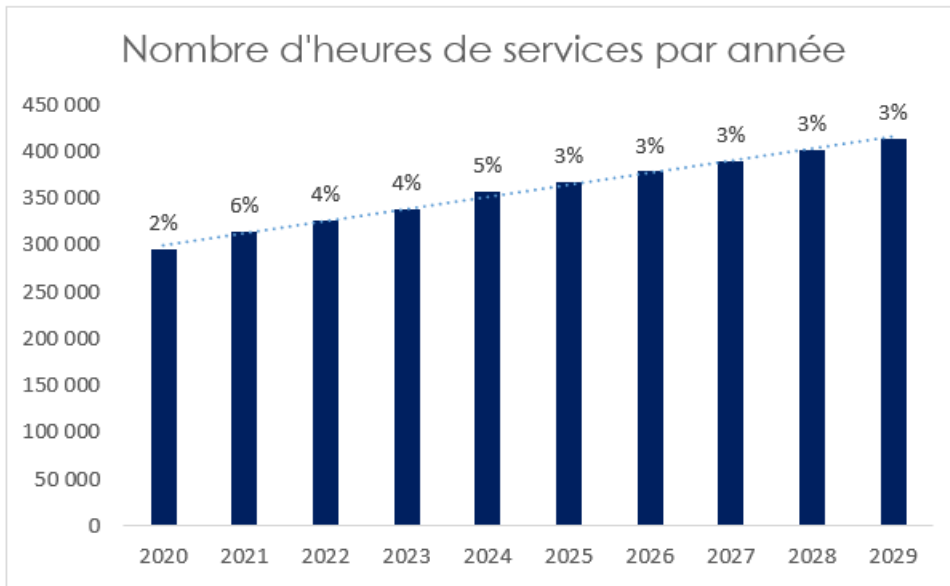
³ Société de transport de Sherbrooke, Rapport annuel 2023

À travers ce grand chantier, la Ville de Sherbrooke a d'ailleurs priorisé la rédaction de sa première Politique de l'habitation de même qu'un Plan de mobilité durable intégrée (PMDI). Voici les quatre pierres d'assise qui guideront l'élaboration du PMDI :

- L'aménagement de corridors de mobilité pour retisser la ville.
- La mise en place d'un réseau structurant de transports en commun.
- La convergence des activités urbaines vers des localisations stratégiques.
- La concentration de la croissance urbaine vers les corridors de mobilité.

De manière complémentaire, la STS travaille à structurer son offre afin d'être la véritable alternative à l'auto solo. Pour ce faire, elle travaille à la mise en œuvre de son plan stratégique 2023-2032. En voici les grandes cibles :

- Une augmentation de l'offre de service de 3 % par année. Cette hausse représente l'ajout de 12 000 heures de services par année. À titre indicatif, la progression des heures de services de 2020 à 2029 est illustrée dans le graphique [Nombre d'heures de services par année](#) ci-dessous.
- Une augmentation de l'achalandage de 15 % sur 10 ans.
- Une flotte électrifiée à 65 % d'ici 2032.



Source: Société de transport de Sherbrooke, août 2024

Pour atteindre ces cibles, le plan stratégique prévoit la mise en place d'un réseau structurant de transport collectif. Ce réseau combinerait des mesures préférentielles, des lignes express, des lignes à haut niveau de service reliant des pôles de mobilité, combinant les différents modes de transport durable afin d'offrir un transport collectif plus fluide, rapide, ponctuel, fréquent et confortable. Développé de pair avec la Ville de Sherbrooke, ce réseau vise à se déployer sur les axes stratégiques de la ville afin d'offrir des alternatives compétitives à l'auto solo. Au cours de l'été 2024, la Ville de Sherbrooke a d'ailleurs déposé sa demande de financement au MTMDQ afin d'entamer les études d'opportunités. La venue de MIQ est donc appropriée afin de poursuivre les démarches.

Ainsi, la Ville de Sherbrooke et la STS font équipe pour réfléchir l'aménagement du territoire et l'offre de services et d'infrastructures de sorte qu'ils soient favorables à la mobilité durable et que celle-ci soit abondante, diverse, accessible pour tous et toutes, abordable et compétitive à l'auto solo.

3. Commentaires spécifiques sur le projet de loi 61

3.1 Définitions et ambiguïtés

La Ville de Sherbrooke et la STS proposent de préciser certains éléments du projet de loi. L'ajout de définitions et de critères éviterait les confusions et favoriserait une compréhension commune de la portée de l'agence Mobilité Infra Québec (MIQ).

Projets visés à l'article 1 - projet complexe de transport	Il est nécessaire de clarifier les critères définissant les projets qui relèveront de l'agence ainsi que ceux qui n'en feraient pas partie.
Consultation – section II, article 29	Une obligation d'association entre l'exploitant du projet et MIQ doit être inscrite.
Mandat de l'agence - article 4	Des balises doivent être prévues afin de bien cerner les projets qui seront pris en charge par l'agence afin d'assurer sa réussite.

2.2 Gouvernance des projets et partenariats

En ce qui a trait à la gouvernance des projets complexes de transport et la planification en mobilité, en réaction à l'article 5 et à ceux qui en découlent, la Ville de Sherbrooke souhaite rappeler au gouvernement les compétences en aménagement du territoire en cohérence avec la *Loi sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme* (LAU) qui lui reviennent. La LAU a évolué depuis son adoption en 1979. Cependant, il est clair que la base du partage des compétences entre le gouvernement provincial, les villes et les municipalités régionales de comté (MRC) concerne l'aménagement du territoire et son développement. Que ce soit par le schéma d'aménagement et de développement ou le plan d'urbanisme, les villes possèdent la vue d'ensemble ainsi que le leadership relatif au développement de leur territoire.

La *Loi sur les compétences municipales* (LCM), tout comme la LAU, reflète clairement l'intention du législateur d'octroyer aux municipalités une grande autonomie en matière de transport. En effet, la LCM octroie de larges pouvoirs aux municipalités dans plusieurs domaines généraux, dont en environnement, en sécurité, en transport et en habitation. En transport, il y est prévu que « *la municipalité locale a compétence en matière de voirie sur les voies publiques dont la gestion ne relève pas du gouvernement du Québec ou de celui du Canada ni de l'un de leurs ministères ou organismes.[...] Dans la présente loi, une voie publique inclut toute route, chemin, rue, ruelle, place, pont, voie piétonnière ou cyclable, trottoir ou autre voie qui n'est pas du domaine privé ainsi que tout ouvrage ou installation, y compris un fossé, utile à leur aménagement, fonctionnement ou gestion.* »⁴.

En cohérence avec le principe de subsidiarité, les responsabilités en aménagement du territoire, en environnement, en habitation et en transport reviennent au gouvernement le plus proche et le plus concerné par les actions visées, et donc le gouvernement ne peut faire abstraction du lien entre les villes et ses communautés locales. La Ville de Sherbrooke est donc d'avis qu'une collaboration doit s'imposer dans le processus d'évaluation et de planification des projets relevant de MIQ.

Toute municipalité concernée par un projet sur une voie publique municipale (articles 30 et 31) devrait être incluse dans les démarches de planification et l'analyse des différents scénarios. Les villes et les sociétés de transport en commun ont l'expertise des besoins, la fine connaissance du terrain et des habitudes de leur population en mobilité. Il est nécessaire de les inclure dès le départ dans la conception des projets visés par l'agence. La Ville de Sherbrooke est également d'avis que le gouvernement devrait exiger une résolution d'appui du conseil municipal concerné avant de procéder à la rédaction d'une quelconque

⁴ [C-47.1 - Loi sur les compétences municipales \(gouv.qc.ca\)](#), [en ligne], article 66, page consultée le 23 août 2024.

entente. Comme les enjeux d'acceptabilité sociale, de cohabitation et de densification sont omniprésents, la résolution du conseil municipal assurerait au ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire et à MIQ l'adhésion du milieu, son acceptabilité politique et sa contribution dans la création du projet.

Dans cette lignée et en appui aux revendications de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), la Ville de Sherbrooke et la STS proposent de modifier l'article 29, section II afin de prévoir une obligation d'association entre l'exploitant du projet et MIQ. Le libellé suggéré au présent article ne va pas assez loin dans le partenariat à mettre en place. Elles sont d'avis que le fait de proposer au ministre de consulter les municipalités et les sociétés de transport en commun concernées n'est pas suffisant pour établir les besoins et bénéficier de l'expertise des villes et des sociétés de transport en commun en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

D'ailleurs, les notes explicatives au début du présent projet de loi portent la Ville de Sherbrooke et la STS à croire que seuls le ministre et le gouvernement peuvent confier un mandat d'analyse à MIQ. Cependant, elles croient qu'un mécanisme d'analyse des besoins en mobilité devrait être établi ainsi qu'un processus de priorisation des projets soumis à MIQ. La Ville et la STS proposent d'ajouter au présent projet de loi une section visant à encadrer le mécanisme d'appel de projets afin de sortir de l'approche descendante (*top-down*). MIQ doit être alimentée par les besoins des collectivités et les visions des villes. De plus, plusieurs projets d'envergure sont attendus au sein des municipalités québécoises. La Ville de Sherbrooke et la STS demandent au gouvernement de préciser comment se feront la priorisation des projets et la répartition du financement à travers la province.

Par ailleurs, les articles 33 et 36 de la section III inquiètent la Ville de Sherbrooke et la STS. Il est inscrit que lors d'une absence d'entente, un avis est transmis afin de fournir les informations relatives au projet et de procéder à l'occupation des

voies publiques dans les jours suivants. Or, malgré l'importance de mettre en place des projets rapidement, la Ville et la STS sont donc d'avis que ces projets structurants et mobilisateurs doivent se planifier et se réaliser en coconstruction avec les gouvernements de proximité et les sociétés de transport en commun. Elles proposent donc de retirer les articles 33 et 36 et d'ajouter une section venant clarifier les rôles et responsabilités des villes, des MRC et des sociétés de transport en commun dans l'analyse des besoins et les devis de conception des projets.

Il est également proposé de modifier l'article 39 afin de travailler le plan de gestion de la circulation de concert avec la municipalité concernée et ses équipes spécialisées en cohérence avec les autres chantiers et en respect des compétences qui lui reviennent.

Recommandations spécifiques en lien avec la gouvernance des projets

1. Prévoir que le gouvernement, les villes et les sociétés de transport en commun collaborent en amont dans le processus d'évaluation et de planification des projets relevant de MIQ.
2. Assurer le respect des compétences des municipalités en matière d'aménagement du territoire et en urbanisme en impliquant toute municipalité concernée par un projet sur une voie publique municipale, et ce, tant aux étapes de planification que de l'analyse des différents scénarios.
3. Prévoir une obligation d'association entre l'exploitant du projet et MIQ. Il est important de positionner l'exploitant comme un partenaire plutôt que comme un simple acteur à consulter.
4. Créer un mécanisme d'appel à projets et prévoir des critères de priorisation afin que les villes et sociétés de transport en commun puissent déposer un avis d'intérêt au ministre et à MIQ.
5. Préciser la répartition du financement à travers la province afin de répondre adéquatement aux enjeux et besoins qui seront soumis à MIQ via l'appel de projets.
6. Retirer les articles 33 et 36 afin d'éviter l'imposition d'un projet qui n'aurait pas l'appui du milieu.
7. Modifier le projet de loi 61 afin de planifier et de réaliser des mesures structurantes et mobilisatrices en co-construction avec les gouvernements de proximité et les sociétés de transport en commun en venant définir les rôles et responsabilités des Villes, MRC et des sociétés de transport en commun.
8. Modifier l'article 39 afin de travailler le plan de gestion de la circulation de concert avec la municipalité concernée et ses équipes spécialisées.

2.3 Financement des projets

Le financement des projets complexes soulève également des questions et inquiétudes auprès de la Ville de Sherbrooke et de la STS. Le projet de loi énonce qu'à défaut d'entente entre le ministre et, selon le cas, une municipalité locale, une société de transport en commun, le Réseau de transport métropolitain, l'Autorité régionale de transport métropolitain ou tout autre organisme, le gouvernement

peut fixer lui-même la contribution financière exigible des organismes. Compte tenu des importants enjeux de financement vécus par les municipalités locales et par les sociétés de transport en commun, la capacité financière de chacune des parties prenantes doit être considérée en amont des projets et doit absolument faire l'objet d'une entente.

De plus, l'ajout de l'article 12.21.12 à la Loi sur le ministère des Transports, prévu par l'article 74 du projet de loi 61, indique qu'à défaut d'entente entre le ministre, et selon le cas, une municipalité locale, une société de transport en commun, le Réseau de transport métropolitain, l'Autorité régionale de transport métropolitain ou tout autre organisme, le gouvernement détermine l'exploitant du système de transport collectif dans le cadre d'un projet complexe de transport collectif. Il stipule également que cet exploitant détient la responsabilité financière de l'exploitation de ce système. Selon la Ville de Sherbrooke et la STS, l'exploitation des systèmes de transport collectif devrait être une responsabilité financière partagée entre les parties prenantes, incluant le gouvernement provincial.

Pour ce qui est des coûts reliés à l'entretien des biens visés par la planification ou la réalisation d'un projet complexe, alors que l'agence souhaite agir comme propriétaire des biens (article 24), elle n'assumera pas les coûts d'entretien reliés à ces biens (article 25). Comme pour les coûts d'exploitation, la responsabilité financière de l'entretien des biens visés par la planification ou la réalisation d'un projet complexe doit, selon la Ville de Sherbrooke et la STS, faire l'objet d'une entente entre l'agence et les personnes responsables en vertu de la loi et l'exploitant.

En ce qui a trait aux coûts et aux risques liés à la vente d'un immeuble ou à l'aménagement d'un immeuble ou d'un ouvrage de génie civil effectué dans le cadre d'un projet complexe de transport, le projet de loi 61 prévoit que MIQ n'en sera pas responsable. La Ville de Sherbrooke et la STS sont d'avis que la vente d'un immeuble générerait des profits moindres que la gestion et la valorisation

immobilières. De plus, octroyer aux municipalités locales et aux sociétés de transport le pouvoir de créer et de gérer des immeubles locatifs, à même les sites des stations actuelles ou futures de transport collectif, favoriserait le développement d'un achalandage minimum au sein des systèmes de transport collectif. Puis, si les coûts et risques doivent être assumés par la municipalité ou par l'exploitant, ces derniers devraient avoir la liberté d'utiliser les profits suivant leurs besoins, soit pour l'exploitation ou pour l'entretien de leurs systèmes de transport, et non seulement pour le développement de projets complexes.

Recommandations spécifiques en lien avec le financement des projets

9. Modifier l'article 74 du projet de loi 61, lequel modifie la Loi sur le ministère des Transports par l'ajout de l'article 12.21.11, en retirant le dernier alinéa de ce dernier de sorte que la contribution financière exigible des parties prenantes ne puisse pas être fixée par le gouvernement, à défaut d'entente entre celles-ci.
10. Modifier l'article 74 du projet de loi 61, lequel modifie la Loi sur le ministère des Transports par l'ajout de l'article 12.21.12, en précisant, au dernier alinéa de l'article 12.21.12, que la responsabilité financière de l'exploitation des systèmes de transport collectif doit être partagée entre les organismes concernés et le gouvernement provincial.
11. Modifier l'article 25 afin que les coûts d'entretien des biens doivent faire l'objet d'une entente entre l'agence, les personnes responsables en vertu de la loi et l'exploitant.
12. Modifier l'article 28 du projet de loi 61 afin de prévoir que toute contrepartie financière liée à la vente d'un immeuble ou d'une partie de celui-ci, de même qu'à la gestion et à la valorisation financière, celle-ci puisse profiter au financement du projet complexe de transport pour lequel l'immeuble a été acquis ou à l'exploitation et à l'entretien d'autres projets de transport en commun.

2.4 Droits de propriété sur les projets

Au sujet des droits de propriété sur les biens visés par la planification ou la réalisation d'un projet complexe de transport, l'article 24 prévoit que MIQ puisse exercer tous les droits de propriété à l'égard de ces derniers, et ce même si elle n'en est pas propriétaire. Ces biens seront, dans bien des cas, la propriété des municipalités locales ou des sociétés de transport en commun. Dans la mesure où ce sera MIQ qui effectuera la supervision des travaux, il semble logique qu'elle soit investie de tous les pouvoirs liés à la propriété et qu'elle doive en assumer les obligations qui en découlent. Cela dit, comme mentionné dans la section précédente, il n'est alors pas cohérent que l'entretien de même que les coûts d'entretien ne soient pas à la charge de MIQ pendant cette durée. La Ville de Sherbrooke et la STS réitèrent donc que la responsabilité de l'entretien des biens et des coûts liés à l'entretien devrait faire l'objet d'une entente.

De plus, la Ville de Sherbrooke et la STS proposent d'inclure, dans cette même entente, une réserve financière dédiée au maintien des actifs. En juillet 2024, la Ville de Sherbrooke a fait de même afin de réduire les risques financiers et de maintenir un niveau de service satisfaisant au meilleur coût possible pour la population de Sherbrooke. Le principe d'équité intergénérationnelle doit être instauré en amont des projets afin d'équilibrer les dépenses à long terme.

L'article 26 du projet de loi 61 réserve au gouvernement le droit de déterminer à qui reviendra la propriété d'un bien construit ou reconstruit, incluant lui-même. Selon la Ville de Sherbrooke et la STS, cette décision devrait être prise conjointement étant donné que les biens dont il est question sont susceptibles de leur appartenir. Cette décision conjointe devrait d'ailleurs tenir compte de l'entente sur les contributions financières intervenue entre les parties en amont du projet. Il ne serait pas logique que, par exemple, une municipalité locale finance l'entièreté d'ouvrages qui deviendraient la propriété du gouvernement par la suite.

Dans le même esprit, puisqu'en vertu de l'article 26 du projet de loi 61, les biens construits ou reconstruits sont susceptibles de devenir la propriété des municipalités locales ou des sociétés de transport en commun, le droit d'inspection abordé à l'article 38 du projet de loi devrait bénéficier également aux sociétés de transport en commun. Puis, les municipalités locales et sociétés de transport en commun devraient pouvoir exiger des modifications raisonnables, à la lumière de leur inspection.

Recommandations spécifiques en lien avec le droit de propriété

13. Modifier l'article 26 du projet de loi 61 en retirant le dernier alinéa et en ajoutant que la détermination du droit de propriété sur les biens construits ou reconstruits doit faire l'objet d'une entente entre le gouvernement, la municipalité locale et la société de transport en commun, et ce en amont des travaux.
14. Ajouter une section afin de créer une réserve financière dédiée au maintien des actifs à même l'entente concernant le droit de propriété et les biens construits ou reconstruits.
15. Modifier l'article 38 du projet de loi 61 en prévoyant un droit d'inspection pour les sociétés de transport en commun et pour les municipalités locales, ainsi que le droit pour ces mêmes sociétés de transport en commun de demander à MIQ des modifications raisonnables à l'issue de leur inspection.

4. Conclusion

En conclusion, la Ville de Sherbrooke et la Société de transport de Sherbrooke s'unissent afin de réitérer leur appui au projet de loi 61. Elles sont favorables à la création de l'agence Mobilité Infra Québec. Le gouvernement peut compter sur leur collaboration dans le partage des connaissances et des compétences en aménagement du territoire, en urbanisme et en mobilité.

La Ville de Sherbrooke et la STS souhaitent cependant que les règles d'admissibilités des projets soient établies dès le départ. Pour ce faire, un mécanisme d'appel de projets doit être établi ainsi qu'un processus de priorisation des projets afin que les villes et les sociétés de transport en commun puissent proposer des pistes de développement au gouvernement qui sauront répondre aux besoins des populations.

La Ville et la STS insistent également sur le manque de clarté concernant les mots utilisés et le mandat de MIQ. Il est important de préciser la portée de l'agence afin d'assurer le succès de sa mission.

Pour terminer, elles réitèrent qu'une collaboration doit s'imposer entre les membres de MIQ et les acteurs de terrain afin de coconstruire des projets en transport collectif qui sauront répondre aux besoins et à la capacité financière des collectivités visées.