



L'ACCÈS AU TRANSPORT dans Les Etchemins



**Un enjeu de santé, d'inclusion sociale
et de développement socioéconomique**

Une analyse de la problématique du transport de personnes

**Document préparé par :
Nadine Perron**

AOÛT 2011

REMERCIEMENTS

Nous remercions toutes les personnes qui ont collaboré à recueillir l'information et faire l'analyse de la problématique du transport de personnes.

Gestionnaires, intervenants et intervenantes du CSSSE

Équipe Déficience intellectuelle/troubles envahissants du développement

Équipes Soutien à domicile

Équipe Déficience physique

Équipe Santé mentale et responsable de l'Atelier du Lac

Équipe Jeunes en difficulté

Équipe Accueil-évaluation-orientation

Équipe de réadaptation

Hygiéniste dentaire

Équipe d'organisation communautaire

Responsables, intervenants et intervenantes des organismes communautaires locaux:

Nouvel Essor

Coopérative de solidarité de services à domicile des Etchemins

Carrefour jeunesse Emploi Les Etchemins

Groupe Alpha des Etchemins

Parentaïme Maison de la Famille

La Maison du tournant

L'Essentiel des Etchemins

L'Éveil

Service d'accroissement en employabilité de la main-d'œuvre (SAEMO)

Maison de jeunes L'Olivier des Etchemins

Responsables, intervenants et intervenantes d'organismes communautaires régionaux et sous-régionaux

Centre d'aide et de lutte contre les agressions à caractère sexuel Chaudière-Appalaches (CALACS-CA)

Centre d'assistance et d'accompagnement aux plaintes Chaudière-Appalaches (CAAP)

Corporation de développement communautaire Beauce-Etchemins (CDC-BE)

Centre de recherche d'emploi Beauce-Etchemins

Centre Ex-Equo

Groupe Espérance et Cancer

L'A-droit de Chaudière-Appalaches

Le Sillon

Partage au Masculin

Centre d'écoute et de prévention du suicide Beauce-Etchemin (CEPS)

La Société Alzheimer Chaudière-Appalaches

Autres collaborateurs :

MRC des Etchemins

Transport Autonomie Beauce-Etchemins

Commission-scolaire de la Beauce-Etchemin

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction.....	5
2.	Objectifs du rapport	5
3.	Méthodologie	5
4.	Réalités du territoire et de la population des Etchemins.....	6
5.	L'organisation actuelle du transport dans les Etchemins.....	8
5.1	Les services généraux de transport.....	8
5.2	Les services de transport pour les rendez-vous médicaux	10
5.2.1	Transport-accompagnement de Nouvel-Essor	10
5.2.2	Les programmes d'aide financière aux transports médicaux.....	11
5.3	Les services de transport pour l'accès aux services de réadaptation et de soutien à l'intégration sociale et professionnelle.....	12
6.	Les besoins de déplacements	18
7.	Les enjeux sociosanitaires et économiques	21
7.1	L'enjeu de la santé de la population	21
7.1.1	L'accès aux soins de santé	21
7.1.2	L'accès aux soins dentaires	22
7.2	Enjeux sociaux : enjeux d'autonomie et d'inclusion sociale.....	23
7.3	Les enjeux de développement socioéconomiques	24
8.	Le développement de transport collectif : Une solution efficace et rentable.....	25
9.	Conclusion de la problématique	26
10.	Pistes de solution	27
11.	Conclusion générale.....	29
12.	Parcours du transport adapté	30

1. INTRODUCTION

Il est reconnu que l'accès au transport collectif est une condition essentielle de développement d'un territoire et favorise l'inclusion socioéconomique des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion sociale (CCLP, 2009 : 27) (CCLP, 2010 : 37). Les services publics étant de plus en plus regroupés et structurés dans des institutions spécialisées, les limites aux déplacements constituent un enjeu d'accessibilité à l'emploi, à la formation, aux services de santé et aux services sociaux, aux activités sportives et culturelles. Le Centre de santé et de services sociaux des Etchemins (CSSSE) a donné le mandat à son Service d'organisation communautaire de faire la démarche pour mieux comprendre comment cet enjeu se pose concrètement pour la population des Etchemins.

La présente analyse vise à vérifier la présence d'une problématique de transport dans les Etchemins, cerner ses contours et proposer des pistes de solution. L'intérêt du CSSSE à ce dossier se situe principalement au niveau des enjeux de santé et d'inclusion sociale qui pourraient être soulevés par une problématique de transport. Nous espérons que ce rapport puisse être utile dans notre réflexion avec nos partenaires locaux sur le développement de services de transport collectif.

2. OBJECTIFS DU RAPPORT

- ✓ Identifier les besoins en matière de transport de personnes;
- ✓ Répertorier l'ensemble des services de transport disponibles sur le territoire et identifier leurs limites ;
- ✓ Identifier les enjeux sanitaires, sociaux et économiques découlant d'une problématique du transport ;
- ✓ Proposer des pistes de solution.

3. MÉTHODOLOGIE

La démarche d'analyse consistera essentiellement à comparer les moyens de transport disponibles dans les Etchemins avec les besoins de la population. Plus spécifiquement, nous chercherons à évaluer si les transports existants sont suffisants pour garantir l'accès aux activités et aux services nécessaires à la santé ainsi qu'à l'inclusion sociale et économique des personnes.

Le principal outil de cueillette de données fut une série d'entrevues avec les principaux intervenants du milieu qui agissent en matière de santé et de services sociaux. Les trois questions suivantes constituaient le canevas de base des entrevues :

- 1) Se présente-t-il des situations où des personnes n'accèdent pas à vos activités ou à vos services pour des raisons de transport ?
- 2) Avez-vous développé des moyens pour pallier au manque de transport et quels sont-ils ?
- 3) Demeure-t-il des besoins non comblés et quels sont-ils ?

Des personnes intervenantes provenant des programmes-services du CSSSE et de tous les organismes communautaires dont les sièges sociaux sont situés sur le territoire des Etchemins ont été rencontrées. Les organismes qui couvrent plus d'un territoire de MRC et dont les sièges sociaux sont situés à l'extérieur des Etchemins ont été invités à une rencontre collective qui s'est tenue à Saint-Georges. L'objet de cette rencontre était de discuter de la problématique du transport et de l'accès à leurs services et leurs activités. Les parties du texte dont l'information provient des entrevues ont été validées auprès des personnes interviewées.

Les documents de travail sur la question du transport produits par MM. Marcel Vermette, organisateur communautaire aujourd'hui à la retraite, et Patrick-Antoine Nlep, chargé de projet, ont été consultés.

De la documentation et des résultats de recherche produits par des organismes publics et communautaires ont complété les informations sur la réalité socioéconomique du territoire, les besoins et l'état de situation des services en matière de transport de personnes.

4. RÉALITÉS DU TERRITOIRE ET DE LA POPULATION DES ETCHEMINS

Le territoire des Etchemins est principalement rural. Il est constitué de 13 municipalités dont 9 ont moins de 1 000 habitants. Au total, une population de 17 232 habitants occupe un territoire de 1 810 km².¹ La MRC des Etchemins montre des signes de dévitalisation. Sa population est décroissante et vieillissante. On assiste aussi à un exode des jeunes dont les motifs sont : vivre leur vie, améliorer leurs perspectives d'avenir et poursuivre des études. Leur retour serait motivé par la qualité de vie du milieu et la possibilité d'un travail (Emploi-Québec Chaudière-Appalaches 2008 : 2). On prévoit une décroissance de la population de -10,4% entre 2001 et 2026.

Les données de 2007 reflètent un portrait sombre de la situation économique de la population des Etchemins. Le revenu personnel moyen par habitant était le plus faible de la région Chaudière-Appalaches se situant à 23 926 \$ (Emploi-Québec, 2009 :10). En 2006, le taux de chômage était particulièrement élevé avec un taux de 8,4% alors que la moyenne régionale était de 4,5%. Le faible niveau de

¹ <http://www.mrcetchemins.qc.ca>, consulté le 20 juin 2011.

scolarisation de la population des Etchemins n'est certainement pas étranger à la faiblesse des revenus. Fait encourageant, il y a eu un progrès de 11 points du taux d'obtention du diplôme d'études secondaires entre 2001 et 2006 pour atteindre 60,8% (Emploi-Québec, 2008 : 2). Le territoire ne dispose pas de centre de formation professionnelle.

En ce qui a trait aux déplacements, la population risque de faire face à des obstacles de trois natures. Le premier obstacle est celui des distances à parcourir. Une proportion importante des domiciles sont situés en dehors des secteurs municipaux dotés de commerces et de services. De plus, certains types de service sont principalement concentrés dans les trois pôles de la MRC qui sont les municipalités de Lac-Etchemin, Sainte-Justine et Saint-Prosper. Les habitudes de déplacement de la population des Etchemins vers les services à l'extérieur du territoire, notamment des services spécialisés de santé, varient selon le secteur de la MRC. Ainsi, les résidents du secteur Ouest (Saint-Benjamin, Saint-Prosper, Sainte-Aurélie et Saint-Zacharie) ont l'habitude de se diriger vers Saint-Georges, du secteur Est (Saint-Magloire², Saint-Camille, Sainte-Sabine, Saint-Cyprien, Sainte-Justine) vers Montmagny, Lévis ou Saint-Georges et le secteur Centre (Lac-Etchemin, Saint-Luc, Sainte-Rose, Saint-Louis) vers Lévis ou Saint-Georges. Ajoutons que certains services médicaux et de réadaptation ne sont disponibles qu'à Québec.

Les destinations de travail de la population des Etchemins sont situées à 66,9% à l'intérieur de la MRC des Etchemins, alors que 20% sont en Beauce-Sartigan (Société Gestran, 2009: 94).

Le deuxième obstacle aux déplacements est l'inaccessibilité à un véhicule automobile. Un sondage effectué à l'été 2009, indique que 5,6% des foyers n'ont pas de voiture³. Le territoire comptant 7 200 ménages, on peut penser qu'environ 400 ménages ne possèdent pas de véhicule. Les entrevues avec les intervenants et les intervenantes du milieu ont révélé que la présence d'un véhicule dans un ménage n'entraîne pas systématiquement la possibilité de se déplacer. En effet, il n'est pas rare que le véhicule des personnes en situation de pauvreté soit hors d'usage parce qu'il nécessite des réparations ou parce que le propriétaire n'a pas l'argent nécessaire pour se procurer de l'essence. Dans les ménages où un seul véhicule est disponible, ce dernier est prioritairement utilisé aux fins du travail. La coordination du transport pour l'ensemble des besoins d'une famille avec des enfants devient complexe à gérer.

Le troisième obstacle aux déplacements est une limite des capacités à conduire un véhicule. Celle-ci peut être réduite par des conditions physiques, mais aussi par un manque de confiance en sa conduite automobile selon certaines conditions

² La population de Saint-Magloire consulte aussi au CLSC de Saint-Fabien (CSSS Montmagny-L'Islet).

³ Patrick Nlep pour le comité adviseur transport en 2009.

routières. Lors des consultations sur le projet expérimental de transport collectif dans l'Est du territoire⁴, plusieurs personnes âgées possédant un véhicule ont exprimé un besoin de transport collectif pour effectuer des distances plus longues comme pour se rendre à Saint-Georges ou à Lévis. Enfin, les conditions routières font en sorte que certaines personnes s'abstiennent d'utiliser leur voiture, par exemple, au cours de la saison hivernale ou le soir dans l'obscurité.

Lorsque les déplacements automobiles sont limités pour une ou l'autre de ces raisons, quelles sont les solutions ou les alternatives possibles? C'est à cette question que répond la prochaine section de notre analyse en établissant une liste des transports disponibles à notre population.

5. L'ORGANISATION ACTUELLE DU TRANSPORT DANS LES ETCHEMINS

L'objectif de cette section est d'établir le portrait des services existants et leurs coûts, de manière à identifier les opportunités de développement de même que les limites du système de transport de notre territoire.

5.1 LES SERVICES GÉNÉRAUX DE TRANSPORT

Nous entendons par services généraux ceux qui sont disponibles à toute la population des Etchemins.

Le transport par taxi

Quatre compagnies de taxi offrent des déplacements intra et inter-MRC à volonté à partir de leur siège social respectif. En 2008, la tarification d'un service de taxi était composée d'un coût de départ de 3,15 \$ auquel est additionné 1,45 \$ par kilomètre parcouru et 0,55 ¢ par minute d'attente (Société Gestran, 2008 : 47). Une compagnie offre également un service de taxi adapté en contrat avec Transport Autonomie. Les tarifs sont alors établis en fonction de la politique de l'organisme.

Limite :

Dans un territoire où les distances entre les municipalités et les pôles de services sont importantes, le transport par taxi devient souvent trop onéreux pour la capacité de payer des personnes.

⁴ Trois rencontres de consultation sur les services de transport pour les achats se sont tenues à Saint-Magloire, Sainte-Justine et Saint-Camille en mars 2011 auxquelles ont participé 29 personnes.

Transport collectif en milieu rural (Transport intégré) de la Commission scolaire de la Beauce-Etchemin

Le service de transport collectif en milieu rural a été mis en place en septembre 2001 sous le vocable « transport intégré » et formalisé par une entente en janvier 2004, entre la MRC des Etchemins et la Commission scolaire de la Beauce-Etchemin. Cette entente est toujours valide et la Commission scolaire rend accessibles au grand public les quelques places disponibles dans les véhicules des transporteurs qui sont sous contrat avec elle. La publicité, qui était soutenue au cours des premières années, est pour ainsi dire absente depuis quelque temps. Pour avoir accès à ce service, il faut solliciter la Commission scolaire de la Beauce-Etchemin qui en est le donneur d'ordre. Des frais d'inscription de 5 \$ sont exigés. Trois types de tarification sont offerts : le tarif au passage, le tarif mensuel et le tarif annuel qui sont respectivement de 2 \$, 30 \$ et 200 \$. Le détenteur d'une carte de membre qui prévoit un déplacement doit obligatoirement téléphoner à la Commission scolaire deux jours plus tôt pour faire une réservation.

Il y a 43 autobus qui couvrent tous les jours les écoles de la MRC des Etchemins. En 2008, 1 905 élèves et 22 adultes ont bénéficié du transport offert par la Commission scolaire. Toutes les municipalités sont desservies par le transport de la Commission scolaire. Les heures de ramassage et de dépôt sont de 7 h 30 à 9 h pour le ramassage et de 15 h à 17 h pour le dépôt. Actuellement, une vingtaine de personnes inscrites aux activités de formation aux adultes de la Commission scolaire bénéficient du transport scolaire pour se rendre aux lieux de formation. Une autre vingtaine de personnes, également inscrites aux activités de formation aux adultes, n'auraient pu trouver d'arrangement qui leur convenait avec les lignes de transport courantes de la Commission scolaire.

Limite :

Les procédures d'admissibilité sont relativement complexes parce qu'elles impliquent des mesures de vérification assurant la sécurité des élèves. Les horaires de déplacement des autobus de la Commission scolaire sont adaptés aux besoins scolaires et sont difficilement compatibles avec d'autres types d'usage, comme la participation aux programmes de formation des organismes communautaires, le travail et les rendez-vous médicaux.

Covoiturage de Transport Autonomie

Depuis mai 2010, Transport Autonomie a mis à disposition de la population des Etchemins et de Beauce-Sartigan, un système de jumelage pour le covoiturage. Le service de jumelage est gratuit et les coûts du covoiturage sont déterminés par le chauffeur et l'utilisateur. Peu d'offres et de demandes de transport sont faites en partance ou en destination des Etchemins. Entre le

début de l'année 2011 et la mi-mai 2011, six offres ou demandes ont été enregistrées par l'organisme.⁵

Covoiturage, entraide et ententes privées dans la communauté

L'enquête effectuée à l'été 2009 et les entrevues avec les intervenants et les intervenantes du milieu nous indiquent la présence d'organisations informelles de covoiturage et d'accompagnement nées des solidarités familiales, amicales et de voisinage. On pense, par exemple, à l'accompagnement d'un aîné par son enfant à un rendez-vous médical ou à l'organisation de covoiturage par des collègues de travail. Une évaluation de l'impact de l'intervention communautaire en HLM par le CSSSE a permis d'observer ce genre d'arrangements entre locataires. Le caractère informel de l'organisation de ces transports ne permet pas d'établir des proportions de nombre de déplacements, ni d'en préciser les coûts.

Limite :

L'organisation de ces transports dépend entièrement de la disponibilité et de la bonne volonté de l'entourage. On sait que l'exode de la population restreint la disponibilité des proches à accompagner les aînés à leurs rendez-vous médicaux. L'entraide entre aînés est interrompue lorsque le conducteur ou la conductrice subit une perte d'autonomie.

5.2 LES SERVICES DE TRANSPORT POUR LES RENDEZ-VOUS MEDICAUX

5.2.1 TRANSPORT-ACCOMPAGNEMENT DE NOUVEL-ESSOR

L'organisme Nouvel Essor offre un service de transport-accompagnement aux rendez-vous médicaux. Les personnes admissibles à ce service ont un rendez-vous médical et nécessitent un accompagnement en raison de limites physiques, intellectuelles ou psychiques. Les coûts sont de 41 ¢/km. Nouvel Essor assume le recrutement et la coordination des bénévoles et les frais de kilométrage sont à la charge du client. Ce qui signifie, par exemple, des frais d'environ 25 \$ l'aller-retour d'une personne de Saint-Camille ayant un rendez-vous au CSSSE à Lac-Etchemin et d'environ 40 \$ pour une personne de Lac-Etchemin ayant un rendez-vous médical à Saint-Georges.

Selon son rapport annuel, l'organisme a effectué 1 840 transports pour 290 personnes au cours de l'année 2009-2010 ; 35% des destinations

⁵ Source : Transport Autonomie, le 20 mai 2011.

étaient Saint-Georges, 25% à l'intérieur de la MRC des Etchemins, 13% à Lévis, 8% à Québec et 25% à d'autres destinations que celles qui viennent d'être mentionnées.

Limite :

Les coûts peuvent représenter un obstacle important à l'utilisation de ce service pour les personnes qui ne sont pas admissibles à des programmes d'aide financière aux transports médicaux.

5.2.2 LES PROGRAMMES D'AIDE FINANCIERE AUX TRANSPORTS MEDICAUX

Prestations spéciales pour les transports médicaux du ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale.⁶

Les frais de déplacement pour un rendez-vous médical sont entièrement remboursés aux prestataires d'assistance sociale. Le moyen le moins coûteux doit être utilisé. Dans les Etchemins, c'est généralement Nouvel Essor qui offre le service et qui facture directement le Centre local d'emploi (CLE).

Limite :

L'accessibilité à ce programme est réduite aux prestataires d'assistance sociale.

Programme transport-hébergement pour les personnes handicapées de la région de Chaudière-Appalaches

L'Agence de la santé et des services sociaux de Chaudière-Appalaches s'est dotée d'un programme d'aide financière pour les déplacements⁷ (Programme Transport-hébergement) des personnes handicapées vers des lieux de rendez-vous de services médicaux, d'adaptation et de réadaptation⁸. Pour que le déplacement soit admissible à une compensation, il doit être directement lié au handicap de la personne.

C'est le CSSSE qui administre le programme pour les besoins de la population des Etchemins. Les coûts admissibles au programme pour l'utilisation d'un véhicule est de 29,5 ¢ /km. De plus, les frais de repas de la personne ayant un rendez-vous médical et de celle qui l'accompagne sont couverts ainsi que le coût du stationnement. La

⁶ <http://www.mess.gouv.qc.ca/solidarite-sociale/programmes-mesures/assistance-emploi/prestations-speciales/index.asp#8>

⁷ Selon le handicap, il peut y avoir une franchise de 50 km. C'est-à-dire que le nombre de km faisant l'objet d'une compensation commence à être calculé à partir du 51^e km parcouru.

⁸ Les déplacements aux rendez-vous de traitement d'hémodialyse sont admissibles à ce programme.

personne peut utiliser le service de transport-accompagnement de Nouvel Essor. La totalité des coûts du transport adapté sont admissibles. Le remboursement est trimestriel et couvre 75% des frais admissibles au programme. Au moment du paiement du 4^e trimestre, la compensation de l'ensemble des frais de l'année peut être majorée jusqu'à 100% des coûts admissibles selon l'état financier du programme en fin d'année. Autrement dit, les frais admissibles sont remboursés de 75% à 100% selon la disponibilité budgétaire.

Limites :

Le transport médical doit être en lien avec le handicap. Si la personne nécessite régulièrement d'autres types de services médicaux, la totalité des frais de transport reliés aux services de santé, de réadaptation et d'intégration sociale peuvent atteindre des coûts difficiles à assumer.

Les personnes qui nécessitent des traitements ou des suivis fréquents, notamment l'hémodialyse, ont parfois de la difficulté à assumer leurs coûts de transport en fin de trimestre.

5.3 LES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ACCES AUX SERVICES DE READAPTATION ET DE SOUTIEN A L'INTEGRATION SOCIALE ET PROFESSIONNELLE

Transport adapté⁹

Le service de transport adapté Transport Autonomie Beauce-Etchemins s'adresse aux personnes à mobilité réduite. L'accès au service est régi par une politique d'admissibilité. Les déplacements admis ont pour motif le travail, les études, les loisirs, les soins médicaux et les activités de nécessité (caisse, emplettes, etc.). Le service effectue des transports sur les territoires des MRC des Etchemins et de Beauce-Sartigan de 7 h à minuit, 7/7 jours, selon la disponibilité du véhicule. Le coût d'un déplacement à l'intérieur d'une même municipalité ou pour le motif de travail est de 2,25 \$. Les coûts des autres déplacements dépendent de la distance à parcourir et varient entre 2,25 \$ et 19,00 \$. Voici la fourchette des tarifs de déplacement entre les municipalités des Etchemins et les principaux centres de services :

- ✓ Saint-Georges : entre 4,75 \$ et 12,50 \$
- ✓ Lac-Etchemin : entre 2,25 \$ et 8,25 \$
- ✓ Saint-Prospér : entre 2,25 \$ et 10,50 \$
- ✓ Sainte-Justine : entre 2,25 \$ et 8,75 \$

⁹ www.transportautonomie.com consulté en avril 2011.

Transport Autonomie offre deux trajets d'autobus sur une base régulière¹⁰. Voici leurs principales caractéristiques : (voir annexe 1)

Le trajet 2 : Lac-Etchemin

Le trajet 2 est en service du lundi au vendredi et il effectue deux parcours à destination du plateau de travail de Lac-Etchemin et du centre de jour du CRDI de Ste-Justine.

Le départ du **parcours 1** est à 7 h, a une durée totale d'une heure et transporte des passagers de Saint-Luc (sauf le mercredi), Lac-Etchemin et Sainte-Justine. Le départ du **parcours 2** est à 8 h, a une durée totale de deux heures et transporte des passagers de Sainte-Sabine, Saint-Magloire, Saint-Camille, Sainte-Justine et Lac-Etchemin. Le départ pour le retour des deux parcours se fait à 14 h.

Le trajet 4 : Saint-Prosper

Le trajet 4 est en service du mardi au jeudi et il effectue deux parcours. Le lundi et le vendredi, la destination de Saint-Georges s'ajoute à ce trajet.

Le départ du **parcours 1** est à 7 h, le retour s'effectue à 14 h et sa durée totale est de deux heures. Il transporte des passagers de Saint-Zacharie (sauf le mercredi), Saint-Prosper, Sainte-Rose et Lac-Etchemin à destination du plateau de travail de Lac-Etchemin et du centre de jour du CRDI de Sainte-Justine. Le départ du **parcours 2** est à 9 h, le retour s'effectue à 15 h et a une durée totale d'une heure. Il transporte des passagers de Saint-Benjamin et Saint-Prosper à destination du CRDI de Saint-Prosper.

Limites :

Pour répondre aux besoins de transport qui ne peuvent être répondus par les circuits d'autobus adapté, Transport Autonomie fait appel aux services de taxi¹¹. Ce qui est un mode de transport beaucoup plus coûteux. Les contraintes budgétaires de l'organisme l'ont amené à identifier certaines balises dans la réponse aux demandes.

- ✓ Les rendez-vous médicaux sont prioritaires. Par contre, les destinations de Lévis, Montmagny et Québec ne peuvent pas être desservies par le transport adapté.
- ✓ Les demandes de transport occasionnel intra-MRC obtiennent généralement une réponse positive.

¹⁰ Idem

¹¹ Transport Autonomie ne possède aucun véhicule et fonctionne par contrat avec des transporteurs. C'est une façon de faire répandue.

- ✓ Les demandes de transport régulier (exemple, pour le travail) intra-MRC, mais qui ne peuvent être répondues, du moins en partie par le circuit d'autobus, reçoivent difficilement une réponse affirmative.
- ✓ En dehors des rendez-vous médicaux et du circuit de transport adapté, Transport Autonomie a de la difficulté à répondre affirmativement aux demandes de transport régulier vers Saint-Georges.
- ✓ Les destinations des déplacements de transport adapté doivent être prévues au plan de développement de l'organisme mandataire. Pour Transport Autonomie, il s'agit de toutes les municipalités des MRC de Beauce-Sartigan et des Etchemins de même que la municipalité de Beauceville.

Le transport du centre de jour au Centre de santé et des services sociaux des Etchemins

Le centre de jour est un service qui est sous la responsabilité du Centre de santé et de services sociaux des Etchemins. Il est disponible pour une clientèle généralement adulte en perte d'autonomie. Le centre de jour compte trois points de service situés à Lac-Etchemin, Sainte-Justine et Saint-Prosper. Un autobus assure les déplacements des bénéficiaires sur l'ensemble de la MRC. Le transport du centre de jour est réservé exclusivement aux aînés en perte d'autonomie de la MRC des Etchemins. Il faut être inscrit à ce service pour bénéficier du transport qui coûte 4,00 \$ aller/retour.

Limite :

Accessibilité restreinte aux participants du centre de Jour.

Coopérative de solidarité de services à domicile des Etchemins: Approvisionnement et courses

La Coopérative de solidarité de services à domicile des Etchemins offre un service d'approvisionnement et courses pour les besoins courants. Le personnel de la Coopérative accompagne leurs clients pour faire leurs emplettes, notamment à la pharmacie, à l'épicerie et à la caisse.

Les coûts réels du service d'accompagnement de la Coopérative sont de 16,20 \$ /h, mais des programmes d'exonération selon les revenus portent les coûts réels entre 5,20 \$/h et 12,20 \$/h¹². Les frais de kilométrage doivent être assumés par le client et le taux est de ,40 ¢/km. Ces emplettes sont généralement faites dans la municipalité où la personne réside. À titre

¹² La tarification pour le service d'accompagnement est de 16,20\$/hre, de ce montant, une réduction de 4,00\$ financé par la RAMQ s'applique à tous les clients des services des Coopératives de services à domicile du Québec et une réduction supplémentaire en fonction des revenus est disponible.

d'exemple pour en évaluer les coûts, on peut dire que le service requiert environ une heure et une dizaine de kilomètres. Selon l'exonération admissible, ce service en coûterait entre 7,20 \$ et 14,20 \$.

Pour diminuer davantage les coûts, la Coopérative est ouverte à ce que ses clients utilisent collectivement ses services. Ce pourrait être trois locataires d'un HLM qui planifient de faire leurs courses ensemble, accompagnés par un membre du personnel de la Coopérative et en partager les coûts. Cette possibilité a été peu exploitée jusqu'à maintenant.

Limites :

Ce service ne comble pas tous les besoins d'achats, entre autres, ceux qui nécessitent un déplacement en dehors du territoire. La réglementation en matière de transport et l'organisation du travail de la coopérative peut limiter l'utilisation de ce service.

Dépannage et entraide pour l'accès à l'alimentation : L'Essentiel des Etchemins

L'organisme l'Essentiel des Etchemins a pour mission de réduire les effets de la pauvreté. Ses principaux services et activités sont le Comptoir alimentaire, les Cuisines collectives, le Grenier des trouvailles (vêtements et divers articles à petits prix) et des activités d'éducation populaire.

Plus de 200 familles provenant de onze municipalités de la MRC des Etchemins utilisent les services alimentaires; 40% d'entre elles ne possèdent pas de véhicule. D'autres encore possèdent un véhicule qui risque d'être inutilisable à cause d'un mauvais état ou tout simplement par ce que la famille n'a pas suffisamment d'argent pour mettre de l'essence. L'organisme s'est d'ailleurs procuré des câbles de survoltage en décembre 2010 pour dépanner les personnes qui ne peuvent retourner à la maison avec leur boîte de denrées parce que leur véhicule est en panne dans le stationnement. Le problème de transport pose ici un enjeu de sécurité alimentaire pour les personnes en situation de pauvreté qui vivent sur le territoire des Etchemins.

Pour palier à la situation, L'Essentiel des Etchemins effectue la livraison lorsque c'est nécessaire. La livraison des denrées entraîne une augmentation considérable des frais du véhicule (essence, entretien) que l'organisme doit puiser à même son budget de fonctionnement, déjà précaire. C'est pourquoi la livraison est une mesure d'exception et ne répond pas à tous les besoins. Tout de même, 315 livraisons de denrées ont été effectuées en 2009-2010. L'organisme sollicite aussi la contribution des usagers qui ont accès au

transport. Ainsi, une dizaine de boîtes par mois sont apportées à domicile par d'autres usagers du service alimentaire.

Limites :

Selon sa directrice, la capacité de livraison de l'organisme et l'entraide des usagers ne parviennent pas à répondre à tous les besoins des familles qui ne peuvent se rendre à l'Essentiel des Etchemins. De plus, la livraison ne contribue pas à lutter contre l'isolement des personnes en situation d'exclusion sociale et de pauvreté.

Entraide et solidarité de la communauté dans l'organisation de transport aux activités et services des organismes communautaires

Environ 35 organismes communautaires, dont une dizaine, sont localisés sur le territoire des Etchemins offrent toute une panoplie de services et d'activités qui soutiennent l'autonomie et l'intégration socioéconomique des personnes. Ces organismes sont des lieux de prise en charge individuelle et collective de l'amélioration de la qualité de vie du milieu. Les entrevues réalisées auprès d'eux ont révélé que les organismes ont développé des réseaux d'entraide et de solidarité afin de rendre leurs activités les plus accessibles possible. Malheureusement, leur ingéniosité et leur esprit de solidarité ne répondent pas à tous les besoins de transport pour participer aux activités des organismes communautaires.

Les organismes dont la mission comprend uniquement le territoire des Etchemins

Les organismes dont la mission comprend uniquement le territoire des Etchemins ont développé des réseaux d'entraide et de bénévolat. Les intervenantes des organismes encouragent le covoiturage auprès des participants et des participantes aux activités de groupe. Du transport bénévole est organisé par tous les organismes, mais son importance dépend du budget et du nombre de bénévoles disponibles pour les déplacements. Certains organismes déploient leurs activités sur le territoire en développant des points de service ou en empruntant des locaux dans les municipalités pour réaliser des activités. Évidemment, les organismes font appel au transport adapté lorsque la personne est admissible.

Limites :

Le financement à la mission des organismes communautaires est précaire et ceux-ci doivent faire appel à des programmes de financement spécifiques pour développer un éventail plus large d'activités pour répondre aux besoins de la population. Certains de ces programmes prévoient des budgets de

déplacement, d'autres non. Il en découle une inégalité dans l'accès aux activités.

Les participants à des rencontres de groupe doivent être volontaires et leurs provenances compatibles pour que le covoiturage soit possible.

Les organismes observent régulièrement que des personnes ne participent pas aux activités pour des raisons de transport.

Les organismes communautaires qui desservent la population etcheminoise et dont le siège social est situé à l'extérieur du territoire (mandats sous-régionaux et régionaux)

Le siège social de plus d'une vingtaine d'organismes communautaires couvrant les Etchemins est situé à l'extérieur du territoire. Ces organismes ont des mandats sous-régionaux ou régionaux. Neuf d'entre eux étaient représentés lors d'une rencontre d'échange sur le transport et l'accès à leurs activités et services. Les difficultés d'accès reliées au transport, de même que les moyens développés par les organismes sous-régionaux et régionaux, sont semblables à ceux des Etchemins: utilisation de locaux situés dans les Etchemins pour les suivis individuels, écoute téléphonique, organisation de covoiturage et support financier pour les déplacements des participants et des participantes à certaines activités de groupe.

Limites :

Les moyens des organismes communautaires sous-régionaux et régionaux pour faciliter l'accès à leurs activités et leurs services sont semblables à ceux des organismes locaux mais les obstacles diffèrent légèrement: les distances à parcourir sont plus grandes pour les activités de groupe qui sont tenues dans la Beauce, le covoiturage est difficilement organisable et une barrière culturelle freinerait la population etcheminoise à recourir aux services communautaires situés en dehors de leur territoire d'appartenance.

L'obstacle des coûts de transport est indéniable. Un des organismes présents à la rencontre d'échange a vu le taux de participation des Etchemins grimper en flèche lors d'un programme d'intégration au travail compensant les frais de transport. Bien qu'il soit impossible de l'affirmer avec certitude, les intervenants et les intervenantes croient que le sentiment d'appartenance et d'identification d'une partie de la population aux Etchemins constituerait un frein à l'utilisation des services situés sur le territoire de la Beauce qui seraient considérés « de l'extérieur ». Le fait que les populations de communautés rurales beauceronnes, comme Saint-Théophile, La Guadeloupe ou Saint-Martin, se déplacent davantage que celles des Etchemins pour recourir aux services de ces groupes est un élément qui vient appuyer l'idée de l'obstacle culturel.

Soulignons que l'enracinement dans la communauté est une des caractéristiques importantes des organismes communautaires. L'implication de bénévoles dans l'organisation des activités et des services, de même que dans l'administration, supporte le rayonnement des organismes dans leur communauté. On peut penser que la difficulté d'accès, causée par la distance géographique, limite l'implication de bénévoles etcheminois dans ces organismes et, par le fait même, leur rayonnement dans notre communauté.

Les groupes observent depuis un an une baisse de la demande de services provenant de la population des Etchemins et des références du CSSSE. L'accès aux activités et aux services des organismes sous-régionaux et régionaux apparaît comme un enjeu qui mérite certainement d'être abordé au-delà de la question du transport.

Conclusion de l'organisation des services de transport de personnes

On constate que le territoire des Etchemins est doté d'une structure de services de transport en mosaïque. C'est-à-dire que les services de transport et les programmes de soutien financier pour le transport fonctionnent indépendamment les uns des autres et répondent à des besoins spécifiques. Cette réalité découle probablement du fait que l'absence de transport collectif a conduit les organismes publics et communautaires à organiser des services pour leurs clientèles respectives.

Cette situation crée un problème d'accessibilité aux services de transport existants causé par le manque d'information sur ces derniers et leurs critères d'admissibilité. Effectivement, il n'y a pas de lieu qui regroupe l'information sur l'offre de transport dans les Etchemins et qui permettrait aux citoyens et aux intervenants de vérifier, de façon simple, quels sont les déplacements disponibles. De plus, une organisation de services ciblés selon des besoins spécifiques pose la limite d'exclure les populations dont les besoins ne cadrent pas avec les critères d'admissibilité. Enfin, on constate une disparité des coûts des services.

6. LES BESOINS DE DÉPLACEMENTS

Un des objectifs de notre analyse de la problématique du transport est d'identifier les besoins de la population des Etchemins en la matière. Trois exercices consultatifs ont apporté des indices à ce sujet : le *Forum sur le transport collectif en Chaudière-Appalaches* de 2007 (Société Gestran 2008 : 93), la *recherche-action* « Mieux comprendre les familles de la Chaudière-Appalaches » (CRÉ, 2010) et l'*enquête-sondage* effectuée sur le territoire au cours de l'été 2009 (Vermette, 2009 :2).

Motifs de déplacement

Les résultats des deux premières consultations concordent sur des besoins d'accès aux services de santé, au travail, aux études, aux milieux d'implication bénévole et une accessibilité quotidienne aux services de base. Plus précisément, les participants à l'enquête-sondage ont répondu qu'un service de transport collectif répondrait aux besoins suivants (données de l'enquête-sondage):

- ✓ Accessibilité aux services de santé : 35,1%
- ✓ Aller au travail : 20,5%
- ✓ Se rendre aux études : 6,4%
- ✓ Faire les courses : 5,8%
- ✓ Aller aux activités de loisirs : 5,3%

Il est à noter qu'une majorité importante des déplacements pour le travail s'effectuent à l'intérieur de la MRC des Etchemins (66,9%). L'autre part importante de déplacements pour le travail a pour destination le territoire de Beauce-Sartigan (20%) (Société Gestran, 2008 : 94).

Principales destinations

L'enquête-sondage réalisée dans les Etchemins révèle que les besoins en destinations sont diversifiés:

- ✓ Saint-Georges 13,3%
- ✓ Lac-Etchemin 8,3%
- ✓ Sainte-Justine 3,3%
- ✓ Québec 2,1%
- ✓ Saint-Prosper 1,9 %

Les statistiques de Nouvel Essor fournies à la Société Gestran¹³ démontrent que l'organisme répond à une demande importante de déplacements à destination du Centre local d'Emploi (CLE), la Commission scolaire de la Beauce-Etchemin et le centre de jour pour personnes âgées de Sainte-Justine (Société Gestran, 2008 :91). Au cours de l'année financière 2009-2010, 35% des transports-accompagnements étaient en direction de Saint-Georges, 19% Lac-Etchemin, 13% Lévis, 8% Québec et 25 % des déplacements ont été effectués à l'intérieur des limites de la MRC des Etchemins (Nouvel-Essor, 2010 :11).

¹³ Dans le cadre de la production du « Rapport présentant la problématique, l'offre et les besoins de transport de la Chaudière-Appalaches. Premier volet ». Société Gestran 2008.

Quels groupes de la population sont préoccupés par le développement du transport collectif ?

Une recherche-action sur les besoins des familles de la Chaudière-Appalaches (CRE, 2010) nous indique que la population des Etchemins est intéressée au développement du transport collectif. En effet, les résultats de la consultation révèlent qu'« Améliorer la qualité du transport collectif et le rendre accessible dans toutes les régions » est la sixième priorité sur neuf de la population des Etchemins.

Les auteurs de la recherche croient que la faiblesse des services de transport collectif dans les milieux ruraux expliquerait en partie pourquoi cette priorité ne figure pas plus haut dans l'échelle. En milieu rural, la population cherche d'autres solutions étant donné que le service est peu disponible, alors qu'une proportion plus importante de la population urbaine utilise le transport collectif et place donc l'amélioration des services, plus haut dans l'échelle des priorités.

En creusant les données¹⁴ de l'enquête, on remarque que le rang du transport collectif dans l'échelle de priorité varie selon les groupes. Les jeunes de moins de 25 ans, les 40-54 ans dont le revenu est inférieur 25 000\$ et supérieur à 100 000 \$, les employés à temps partiel, les diplômés du primaire, les étudiants et les familles avec enfant unique sont les groupes de la région Chaudière-Appalaches qui identifient le transport collectif dans les trois premières priorités. Pour le groupe d'âge 70-85 ans, le transport collectif est en tête de priorité. En comparant ces données avec celles du profil socioéconomique de la population etcheminoise¹⁵, on peut penser que ce type de service répondrait à des besoins de notre population.

Résumé des besoins :

Les rendez-vous médicaux et le travail sont les principaux motifs d'utilisation potentielle de transport collectif. Viennent par la suite respectivement les motifs des études et d'approvisionnement en biens utiles à la vie quotidienne (faire les courses) et les activités de loisirs. Une part importante des besoins de transport est donc à l'intérieur du territoire des Etchemins, que ce soit pour des rendez-vous médicaux, le travail, les achats, les activités sociales et de loisirs. Les statistiques de l'enquête-sondage dans les Etchemins et des déplacements effectués en 2009-2010 par Nouvel-Essor indiquent des besoins pour la destination de Saint-Georges. On a vu aussi dans les particularités du territoire que Montmagny et Lévis font aussi partie des habitudes de déplacement des habitants de certains secteurs de la MRC, entre autres, pour se rendre à des rendez-vous médicaux.

¹⁴ Données recueillies dans l'ensemble de la population Chaudière-Appalaches.

¹⁵ Une tendance démographique de vieillissement de la population, faiblesse des revenus et du niveau de scolarité.

7. LES ENJEUX SOCIOSANITAIRES ET ÉCONOMIQUES

Nous avons vu plus tôt que l'organisation des services de transport est orientée vers des populations cibles. Ce modèle comporte l'avantage de toucher des populations dites vulnérables, comme par exemple les personnes ayant un handicap ou qui sont prestataires d'assistance sociale. Par contre, il pose la limite de laisser pour compte toutes les autres qui ne cadrent pas aux critères d'accès spécifiques à des clientèles ciblées. Et ce nombre de laissés-pour-compte risque d'être élevé dans les Etchemins étant donné que son profil socioéconomique révèle une population vieillissante et avec un revenu moyen faible. D'ailleurs, les organismes communautaires qui travaillent directement dans la communauté et qui agissent de façon préventive sur les déterminants de la santé ont dû user de débrouillardise fondée sur la solidarité pour faciliter l'accès à leurs activités et leurs services.

Selon l'étude « Caractérisation des communautés locales de Chaudière-Appalaches : connaître et mobiliser pour mieux intervenir » (ASSSCA : 2009) effectuée par la Santé publique avec la collaboration des CSSS de la région, sept communautés locales des Etchemins sur huit ont un revenu moyen faible ou très faible, six sur huit ont une forte ou très forte proportion de personnes sans emploi et une proportion élevée de personnes âgées. Ce qui signifie que notre population risque d'avoir besoin de transport pour trouver du travail, pour accéder aux services de santé et aux organismes dont les services atténuent les effets de la pauvreté et de l'exclusion sociale. Cette partie de l'analyse de la problématique du transport sur le territoire des Etchemins traitera principalement des enjeux qui découlent de la difficulté d'accès aux activités et aux services de la communauté qui permettent aux personnes de maintenir leur autonomie et de participer à la vie sociale et économique du milieu.

7.1 L'ENJEU DE LA SANTE DE LA POPULATION

Le transport est considéré comme un déterminant de la santé parce qu'il soutient l'accès aux différentes ressources qui favorisent le maintien d'une bonne santé : commerces et banques alimentaires, groupes communautaires, installations sportives, éducation, etc. La section qui suit traite uniquement de l'accès aux services de santé.

7.1.1 L'ACCES AUX SOINS DE SANTE

Le service de transport-accompagnement de Nouvel-Essor occupe une place prépondérante dans l'accessibilité aux services médicaux. Les programmes d'aide financière pour les transports médicaux du ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale et de l'Agence de la santé et des services sociaux réduisent les coûts à payer par les

personnes et facilitent l'accès aux services médicaux. Nous savons aussi que les transports pour les rendez-vous médicaux sont une priorité pour Transport-Autonomie. Par contre, ces services et ces programmes d'aide aux transports médicaux ont des critères d'admissibilité qui font en sorte que plusieurs groupes de la population doivent assumer la totalité des frais de Nouvel Essor qui peuvent être relativement élevés selon la distance à parcourir.

On peut déduire des critères d'admissibilité d'aide financière au transport que les groupes suivants sont à risque de retarder ou de manquer des rendez-vous médicaux par manque d'accès au transport, ou encore de sabrer dans des dépenses pour des besoins essentiels comme la nourriture afin de payer le transport aux rendez-vous médicaux:

- ✓ Les personnes âgées à faible revenu qui nécessitent ou non un accompagnement pour leur rendez-vous médical ;
- ✓ Les personnes et les familles à faible revenu de travail ¹⁶ ;
- ✓ Les prestataires d'assistance sociale qui ne nécessitent pas d'accompagnement pour leurs rendez-vous médicaux. Les personnes qui vivent des troubles mentaux sont particulièrement susceptibles de se retrouver dans ce segment de population.

Cette analyse de la situation rejoint les résultats du sondage sur les besoins de transport collectif qui révélaient que les rendez-vous médicaux représentent 35,1% des motifs d'utilisation des répondants. Le manque de transport représente donc un enjeu pour la santé de notre population.

7.1.2 L'ACCES AUX SOINS DENTAIRES

Il existe des programmes de gratuité de soins dentaires pour les enfants. Certains des soins couverts sont dispensés dans les écoles par l'hygiéniste dentaire du CSSSE, alors que d'autres nécessitent d'être administrés en clinique privée. Trois cliniques dentaires sont situées dans les Etchemins, plus précisément à Sainte-Justine, Saint-Prosper et Lac-Etchemin. Dans le cadre des suivis de la santé buccale qu'elle effectue dans les écoles, l'hygiéniste dentaire du CSSSE constate que certains enfants n'ont pas reçu les traitements qu'elle avait

¹⁶ À titre d'exemple, le CSSSE a octroyé du dépannage financier à des familles à une douzaine de reprises en 2009-2010 pour un montant total d'environ 1 000 \$ afin de couvrir des frais associés à des déplacements pour des rendez-vous médicaux des enfants. L'accès au service d'orthophonie à Beauceville est particulièrement problématique.

recommandés malgré le fait qu'ils soient couverts par les programmes de gratuité. La raison souvent évoquée par les parents est le manque de transport.

7.2 ENJEUX SOCIAUX : ENJEUX D'AUTONOMIE ET D'INCLUSION SOCIALE

Les limites d'une personne à se déplacer risquent d'entraîner son isolement et de mettre en jeu son autonomie.

Se transporter, c'est pouvoir faire ses achats, utiliser les services du milieu, occuper un emploi, se divertir, etc. , bref, c'est un des éléments qui composent sa capacité de répondre à ses besoins personnels et à ceux de sa famille. L'inaccessibilité au transport met donc en jeu l'autonomie des personnes. Lors des rencontres locales de consultation sur le projet expérimental de transport collectif dans l'Est du territoire, une mère de famille dont le ménage possède un véhicule, a partagé avec nous: « Je vais pouvoir aller faire mon épicerie sans devoir attendre le retour du travail de mon conjoint. Je serai autonome ! ».

La création et le maintien de réseaux sociaux nécessitent fréquemment de se déplacer pour rencontrer ses proches ou participer à des activités socioculturelles et sportives. Pensons, entre autres, aux événements festifs organisés dans les municipalités ou les activités de clubs sociaux comme l'Âge d'or. Les contacts avec nos réseaux sociaux sont des occasions d'avoir du plaisir, d'échanger de l'information, de discuter de projets communs, de se donner du support. La vie est ponctuée d'événements que nous avons besoin de partager avec des personnes de confiance qui nous rassurent et nous apportent des conseils. Il peut s'agir d'une naissance, de l'éducation des enfants, d'une séparation, d'une démarche administrative ou juridique complexe, d'une maladie, d'un deuil, etc.

Les liens de support peuvent tout aussi bien être créés à travers nos réseaux de connaissances personnelles que dans des réseaux formalisés d'aide et d'entraide. Les organismes communautaires sont des exemples de lieux de soutien pour les citoyens et les citoyennes. La condition féminine, la condition masculine, la famille, le soutien aux proches, l'entraide entre les personnes ayant des limites intellectuelles, psychiques ou physiques sont des exemples de leurs champs d'action.

Un tissu social riche contribue à la qualité de vie des personnes de même qu'à la prévention de l'aggravation de situations difficiles et de l'épuisement qui en découlent. Parce que les déplacements sont souvent nécessaires pour accéder aux lieux de création et de maintien de réseaux sociaux, l'inaccessibilité au

transport risque d'entraîner l'isolement des personnes et met en jeu leur inclusion sociale.

7.3 LES ENJEUX DE DEVELOPPEMENT SOCIOECONOMIQUES

Le corollaire de l'enjeu d'inclusion sociale est celui de la participation socioéconomique des personnes au développement de notre communauté.

Tout au long de notre réflexion sur le transport, nous avons vu comment l'accès aux organismes sociaux, municipaux, scolaires, publics et communautaires est une composante importante de la qualité de vie des personnes. Ajoutons que ces organismes constituent non seulement des lieux où les citoyens et les citoyennes participent à des activités ou reçoivent des services, mais aussi des lieux de mobilisation et d'implication citoyenne dans la réponse aux besoins du milieu. L'implication bénévole est un apport significatif à nos communautés. L'inaccessibilité au transport constitue donc un enjeu de participation des citoyens et des citoyennes au développement social.

Le travail salarié, la création d'entreprise et la consommation locale sont les principaux types de participations économiques des citoyens et des citoyennes. Sur le plan du travail salarié, le manque de transport engendre trois obstacles à l'obtention d'un emploi : l'accès aux préalables à l'emploi, c'est-à-dire l'obtention des compétences nécessaires, l'accès aux ressources pour chercher un emploi et la possibilité de se rendre au travail.

En ce qui a trait aux compétences, il s'agit de l'accès à la formation professionnelle et aux études postsecondaires. Deux types de services qui ne sont pas disponibles sur le territoire. Les programmes de réinsertion en emploi pour jeunes décrocheurs et jeunes assistés sociaux sont difficilement accessibles puisque ces derniers possèdent rarement un véhicule, alors que la participation à ces programmes représente plusieurs déplacements par semaine. Le même problème se présente pour les chômeurs de longue durée qui voient leurs conditions de vie se détériorer. Ils n'ont pas toujours les moyens d'entretenir leur voiture ou mettre de l'essence pour se déplacer vers les organismes communautaires et publics de soutien à l'emploi et à la création d'entreprises (organismes communautaires, CLE, CLD).

Évidemment, la recherche et l'occupation d'un emploi nécessitent de se déplacer. Enfin, les personnes ayant des limitations physiques, intellectuelles ou psychiques ont accès à du transport adapté pour participer à des activités d'accroissement de l'employabilité. Par contre, le transport n'est pas

suffisamment disponible au moment où elles sont prêtes à intégrer des emplois sur le marché régulier du travail.

En ce qui a trait à la consommation locale, l'accès au transport permet de se rendre aux commerces locaux et régionaux.

Les moyens de déplacement sont nécessaires à la poursuite des études professionnelles et postsecondaires, à l'occupation d'un emploi et pour accéder aux commerces. Par conséquent, l'inaccessibilité au transport pose un enjeu de développement économique de notre communauté.

Le sentiment d'isolement et de dépendance aux autres pour répondre à ses besoins, un accès difficile aux activités, aux commerces, aux services et aux réseaux sociaux du milieu, de même que le manque de moyen de transport pour poursuivre ses études ou occuper un emploi, sont des facteurs qui risquent d'amener certains de nos concitoyens et concitoyennes à considérer l'option de quitter le territoire des Etchemins. Améliorer l'accès au transport pourrait certainement constituer un des leviers de revitalisation de notre communauté.

8. LE DÉVELOPPEMENT DE TRANSPORT COLLECTIF: UNE SOLUTION EFFICACE ET RENTABLE

Une étude sur les impacts socioéconomiques du transport des personnes en milieu rural a été réalisée pour le compte de la Conférence régionale des élus de la Capitale-Nationale en 2007 (CRE de la Capitale-Nationale, 2007) (Table de Concertation des aînés de Chaudière-Appalaches, 2008 : 45-48). Les résultats révèlent que le transport collectif agit positivement sur les trois enjeux précédemment analysés.

Sur le plan de la santé, plus du tiers des personnes utilisatrices du transport adapté ou collectif en milieu rural de la Capitale-Nationale ont noté une amélioration de l'accessibilité aux soins que nécessite leur état.

Les services de transport de personnes ont également eut un impact positif sur l'autonomie et l'inclusion sociale des personnes. Ils contribuent à l'autonomie des personnes âgées en favorisant leur maintien à domicile. De plus, un ratio de 8 / 10 personnes utilisatrices de transport ont la perception qu'elles exercent un meilleur contrôle sur leur vie. Au plan social, plus de la moitié des répondants au sondage de cette recherche ont augmenté la fréquence de leurs visites à leur famille et leur participation à des activités sociales. D'ailleurs, les organismes communautaires de la région étudiée ont observé une augmentation de la participation à leurs activités.

Le développement de transport des personnes peut sembler une dépense des communautés, mais il s'agit plutôt d'un investissement selon les résultats de cette même recherche. L'accès aux commerces est un bénéfice non mesurable qui a été relevé dans l'étude. Parmi les impacts économiques mesurables, on note la consolidation de transporteurs locaux dont les entreprises de taxi. Le maintien des personnes à domicile, de même que l'amélioration de l'accès à l'emploi, représentent une économie de coût des services publics. Selon une méthode de calcul coûts/bénéfices pour la communauté, le transport de personnes s'est avéré rentable dans 5/6 des MRC de la Capitale-Nationale qui ont fait l'objet de cette étude. Enfin, 38,4% des personnes utilisatrices ont vu leur revenu disponible augmenter, 12,5% ont pu retourner au travail et 8% aux études.

Cette étude tend donc à démontrer que le transport de personnes est un investissement dans le développement social et économique des communautés.

9. CONCLUSION DE LA PROBLEMATIQUE

L'accès au transport est un déterminant de la santé et du bien-être de notre population ainsi qu'un facteur de développement social et économique de notre communauté. Nous savons maintenant que plusieurs éléments risquent de limiter l'utilisation d'un véhicule.

Parmi ceux-ci, sont ressortis principalement la réalité économique de notre population et son vieillissement. Plusieurs ménages n'ont pas de véhicule, ont un seul véhicule pour toute la famille et l'utilisation du véhicule risque d'être restreinte par le manque de ressources financières. Plusieurs personnes âgées possèdent un véhicule en bon état mais préfèrent s'abstenir de conduire lorsque les conditions routières et climatiques se détériorent ou pour effectuer de longues distances. Ces dernières sont intéressées à la question du transport car elles anticipent la perte du permis de conduire.

La population des Etchemins a accès à un certain nombre de services de transport, mais ceux-ci sont peu structurés entre eux et ne répondent pas à l'ensemble des besoins. De plus, la variabilité des coûts entraîne des inégalités dans l'accessibilité aux commerces et aux services qui subviennent à des besoins essentiels comme l'épicerie, la pharmacie, les services de santé et les services d'aide alimentaire.

Finalement, l'étude sur le transport des personnes en milieu rural de la Capitale-Nationale tend à démontrer qu'il s'agit d'un investissement rentable pour les communautés. Nous pouvons donc conclure de la pertinence d'un système de transport collectif sur le territoire des Etchemins.

Quelques constats sont à considérer dans le développement du transport collectif :

- ✓ Des besoins qui restent à combler

L'offre actuelle de services de transport correspond mal à la diversité des besoins identifiés. En effet, il y a peu de possibilités de déplacement pour répondre à des besoins de transport reliés aux rendez-vous médicaux¹⁷, à la recherche d'emploi, à l'occupation d'un travail, aux activités bénévoles et de loisirs.

Les jeunes de moins de 25 ans et les aînés de plus de 65 ans sont les groupes qui auraient le plus besoin de transport collectif. Aussi, la réalité des déplacements naturels d'une partie de la population vers Montmagny et Lévis n'est pas prise en compte.

- ✓ Un défi de rentabilité économique

L'étalement de la population sur un grand territoire, de même que la pluralité de ses habitudes de destination, (trois pôles des Etchemins, Saint-Georges, Lévis et Montmagny) posent un grand défi de rentabilité économique du transport collectif.

- ✓ Manque de coordination des services existants

Les organismes publics et communautaires ont développé du soutien au transport indépendamment des uns des autres et pour leurs clientèles spécifiques. Le défi de la rentabilité du transport collectif nous conduit à une optimisation des services existants.

- ✓ Une variabilité des coûts qui crée des inégalités d'accès aux services de transport, aux soins de santé, aux activités et aux services d'intégration socioéconomique.

10. PISTES DE SOLUTION

Certaines pistes de solution se dégagent de l'analyse de la problématique de transport dans les Etchemins. La liste proposée ici n'est pas exhaustive. Son objectif est de donner des avenues de travail qui pourront être discutées par les acteurs du milieu.

¹⁷ Comme on l'a dit plus tôt, ce sont des clientèles spécifiques qui ont accès à des programmes d'aide financière pour les déplacements reliés à des rendez-vous médicaux.

Le développement de services de transport collectif requiert l'adhésion du milieu. Un premier pas consiste à mobiliser la communauté sur le dossier et à identifier un acteur qui assurera le leadership de la démarche :

- ✓ Rechercher l'appui des élus au développement du transport collectif ;
- ✓ Obtenir la collaboration et l'engagement des partenaires du milieu ;
- ✓ Identifier une gouvernance claire du transport collectif et de son développement .

Quelques pistes de travail pour une démarche de développement en partenariat:

- ✓ Créer un lieu de concertation constitué de partenaires ayant une connaissance des besoins du milieu ou qui pourront collaborer au développement de transport collectif ;
- ✓ Partager les rôles et responsabilités des partenaires en précisant un organisme porteur du dossier ;
- ✓ Se donner une vision commune des besoins de la population en matière de transport, des objectifs à atteindre et des priorités dans le développement du transport;
- ✓ Élaborer un plan de développement ;
- ✓ Faire le suivi de l'évolution du dossier ;
- ✓ Évaluer les services qui auront été développés.

Sur le plan pratique, coordonner les services de transport existants:

- ✓ Centraliser l'information sur les besoins de la population, les différents services de transport et les déplacements disponibles;
- ✓ Maximiser l'utilisation des services existants en instaurant un système d'arrimage entre les demandes de transport et les déplacements disponibles ;
- ✓ Compléter l'offre de service en établissant une offre de transport-taxi « à la carte » qui serait coordonnée de manière à répondre aux demandes qui sont restées non comblées par les places disponibles ;
- ✓ Explorer les possibilités d'uniformisation des coûts.

Éléments à considérer dans le développement de services de transport collectif :

- ✓ Tenir compte qu'une proportion importante des déplacements pour le travail sont à l'intérieur de la MRC des Etchemins ;
- ✓ Tenir compte des besoins des familles et des personnes âgées dans le développement du transport collectif. Exemple : l'autobus scolaire n'est pas adaptée aux personnes âgées ni aux mamans avec de jeunes enfants ;
- ✓ Tenir compte de l'accessibilité pour les personnes dont la mobilité est réduite (CCLP : 2010) ;
- ✓ Établir des coûts de transport accessibles aux personnes à faible revenu.

11. CONCLUSION GÉNÉRALE

Notre démarche d'analyse a permis d'identifier des besoins de notre population, des services disponibles en matière de transport et de leurs limites. Nous avons aussi dégagé des enjeux soulevés par la problématique du transport qui nous portent à croire que le développement de services en cette matière constituerait un levier de développement social et économique de notre communauté.

Sur le plan social, notre analyse révèle que l'amélioration de l'accès au transport contribuerait à maintenir et à accroître l'autonomie d'une part de nos concitoyens et de nos concitoyennes, de même qu'à dynamiser le milieu par une facilitation de leur participation à la vie collective. Elle nous indique aussi que le développement de transport collectif constituerait un facteur favorisant le maintien de la santé, l'inclusion sociale et économique des personnes. Ces éléments constituent une amélioration de la qualité de vie de notre communauté ; ce qui suppose une meilleure attraction. Étant dirigée par le Centre de santé et de services sociaux des Etchemins, avec la collaboration de ses partenaires sociaux, le regard posé sur la problématique du transport fut principalement social. Les enjeux de développement économique mériteraient d'être mieux approfondis par un organisme ayant acquis une expertise dans ce domaine, le CLD, par exemple.

Enfin, ce rapport ne s'attarde pas à d'autres solutions possibles aux enjeux identifiés, comme par exemple, la présence de formation professionnelle dans le milieu, le maintien des différents services et une meilleure pénétration des organismes communautaires sous-régionaux et régionaux dans le territoire des Etchemins. L'analyse ne constitue pas non plus une étude de marché ni une expertise en matière de transport. En revanche, elle confirme la présence d'une problématique de transport dans le milieu, identifie les enjeux et propose des pistes de travail.

12. PARCOURS DU TRANSPORT ADAPTÉ

Annexe 1

Parcours	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
Avant-midi					
Saint-Luc / Lac-Etchemin / Sainte-Justine	A (2)	A (2)		A (2)	A (2)
Lac-Etchemin / Sainte-Justine			A (2)		
Sainte-Justine / Saint-Camille / Sainte-Justine / Lac-Etchemin	A (2)				
Sainte-Justine / Sainte-Sabine / Saint-Camille / Sainte-Justine / Saint-Cyprien / Sainte-Justine / Lac-Etchemin		A (2)		A (2)	
Sainte-Justine / Sainte-Sabine / Saint-Magloire / Saint-Camille / Sainte-Justine / Lac-Etchemin			A (2)		
Sainte-Justine / Saint-Magloire / Saint-Camille / Sainte-Justine / Lac-Etchemin					A (2)
Saint-Zacharie / Saint-Prosper / Saint-Georges / Saint-Prosper	A (4)				
Saint-Zacharie / Saint-Prosper / Lac-Etchemin		A (4)		A (4)	
Lac-Etchemin / Morisset-Station / Saint-Prosper		A (4)		A (4)	
Saint-Prosper / Sainte-Justine			A (4)		
Sainte-Justine / Saint-Prosper			A (4)		
Saint-Zacharie / Saint-Prosper / Saint-Georges					A (4)
Saint-Cyprien / Sainte-Justine	T		T		
Lac à Vase / Sainte-Justine		T		T	
Après-midi					
Lac-Etchemin / Sainte-Justine / Saint-Camille / Sainte-Justine / Saint-Luc / Lac-Etchemin	A (2)				
Lac-Etchemin / Sainte-Justine / Sainte-Sabine / Saint-Camille / Sainte-Justine / Saint-Luc / Lac-Etchemin		A (2)			

Parcours	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
Lac-Etchemin / Sainte-Justine / Saint-Camille / Saint-Magloire / Sainte-Sabine / Lac-Etchemin			A (2)		
Lac-Etchemin / Sainte-Justine / Saint-Camille / Sainte-Sabine / Sainte-Justine / Saint-Luc / Lac-Etchemin				A (2)	
Lac-Etchemin / Sainte-Justine / Saint-Camille / Saint-Magloire / Saint-Luc					A (2)
Saint-Georges / Saint-Prosper / Saint-Zacharie	A (4)				
Sainte-Justine / Saint-Prosper / Morisset-Station / Saint-Prosper / Saint-Zacharie		A (4)		A (4)	
Sainte-Justine / Saint-Prosper / Morisset-Station / Saint-Prosper			A (4)		
Saint-Georges / Saint-Prosper / Saint-Zacharie / Saint-Prosper					A (4)
Sainte-Justine / Saint-Cyprien	T	T	T	T	

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT DE RÉSEAUX LOCAUX DE SERVICES DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX CHAUDIÈRE-APPALACHES. 2005. « Cadre de gestion du Programme transport et hébergement pour les personnes handicapées de la région Chaudière-Appalaches ». Adopté par le conseil d'administration le 2 novembre 2005.

AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE CHAUDIÈRE-APPALACHES. 2009. « Caractérisation des communautés locales : connaître et mobiliser pour mieux intervenir . Territoire des Etchemins. Portrait ». 101 p.

COMITÉ CONSULTATIF DE LUTTE CONTRE LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION SOCIALE (CCLP). 2009. « Le soutien à l'action locale de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale ». 31 p.

COMITÉ CONSULTATIF DE LUTTE CONTRE LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION SOCIALE. 2010. « Vieillir seul, les répercussions sur la pauvreté et l'exclusion sociale ». 44 p.

CRE DE LA CAPITALE-NATIONALE. 2007. « Étude d'impacts socioéconomiques du transport des personnes en milieu rural dans la région de la Capitale-Nationale ». Rapport final. 66 p.

CRE DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES. 2010. « Mieux comprendre les familles de la Chaudière-Appalaches. Une consultation sur les besoins des familles en matière de conciliation travail-famille-milieu de vie ». Recherche-Action. Juin 2010. 118 p.

EMPLOI-QUÉBEC CHAUDIÈRE-APPALACHES. 2009. « Profil des territoires de la Chaudière-Appalaches ». Octobre 2009, 30 p.

EMPLOI-QUÉBEC CHAUDIÈRE-APPALACHES. 2008. « Profil socioéconomique de la MRC des Etchemins ». Document de référence. Juin 2008. 8 p.

NOUVEL ESSOR (2010). « Rapport d'activité 2009-2010 ». 23 p.

SOCIÉTÉ GESTRAN (2008). « Rapport présentant la problématique, l'offre et les besoins de transport de la Chaudière-Appalaches ». Premier volet, rapport final. Conférence régionale des élus de la Chaudière-Appalaches, février 2008, N/Réf. : 15-P015739-110 Rév.3, 163 p.

TABLE DE CONCERTATION DES AÎNES DE CHAUDIÈRE-APPALACHES. 2008. « Actes du congrès ». 5^e congrès, forum 2007, *Le transport collectif, une priorité pour le développement*, tenu le 13 novembre 2007 à Saint-Henri.

