



**Intervention sociale et mobilité en milieu rural
Comment les enjeux de transport complexifient le travail social en Haute-Côte-Nord**

par Geneviève Dick

**Mémoire présenté à l'Université du Québec à Chicoutimi dans le cadre d'un programme
en extension de l'Université du Québec en Outaouais en vue de l'obtention du grade de
maîtrise ès art (M.A.) en travail social**

Québec, Canada

© Geneviève Dick, 2025

RÉSUMÉ

Le présent mémoire porte sur les enjeux posés dans le cadre de l'intervention sociale par l'accès aux ressources dans un contexte où les distances sont grandes et où les moyens de se déplacer ne sont pas accessibles à tous de manière équitable, en particulier dans un contexte essentiellement rural. Ces enjeux étant relativement peu documentés dans la littérature, ne bénéficiant que depuis peu de modèles théoriques permettant de conceptualiser la complexité de la dimension spatiale du travail social (Moine & Sorita, 2015 ; Spatscheck, 2019 ; Augustin et al., 2023), il nous paraissait important de chercher à mieux comprendre quels pouvaient en être les impacts dans la pratique de l'intervention sociale, d'une part pour les personnes intervenantes, et d'autre part, pour les populations auprès desquelles elles travaillent.

L'objectif principal de la recherche étant de documenter ces enjeux, celle-ci visait à mieux comprendre 1) les enjeux liés aux déplacements vécus par les personnes intervenantes elles-mêmes ; 2) les enjeux et les impacts constatés par elles dans le cadre de leur pratique auprès des personnes usagères ; 3) les stratégies mobilisées pour tenter de relever ces défis importants, tant par les personnes usagères elles-mêmes que dans le cadre de l'intervention.

Les modèles théoriques généralement utilisés en travail social n'intégrant que faiblement la dimension spatiale, nous avons mobilisé un modèle fondé sur l'approche systémique de Bertalanffy (1991) proposé par les auteurs Moine & Sorita (2015). Ce modèle, qui élabore de manière plus complète une grille d'analyse permettant de tenir compte de la complexité des interdépendances systémiques en lien avec le territoire, permet de mieux analyser les résultats de notre recherche.

Le territoire ciblé pour réaliser la recherche était la Haute-Côte-Nord, qui regroupe plusieurs caractéristiques des milieux ruraux (distances vastes, densité de population faible, activités forestières, agricoles et touristiques, etc.). Une dizaine de participantes pratiquant l'intervention sociale ont donc été interviewées sur une période allant de mars à mai 2024, dans le cadre d'entrevues semi-dirigées, afin de mieux comprendre leurs réalités et celles des populations plus vulnérables auprès desquelles elles interviennent.

La présente recherche permet de constater que, loin d'être marginaux, les défis engendrés par la nécessité de se déplacer fréquemment et sur de grandes distances ont des impacts importants sur les personnes pratiquant l'intervention sociale et sur les populations qui demeurent en zone rurale. L'articulation de la dimension spatiale et du travail social gagnerait donc à être mieux connue et prise en considération dans la formation en travail social, ainsi que dans les politiques et programmes sociaux.

LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AR	: Agglomération de recensement
ATCRQ	: Association des transports collectifs ruraux du Québec
CAB	: Centre d'action bénévole
CISSS	: Centre intégré de santé et services sociaux
CIUSSS	: Centre intégré universitaire de santé et services sociaux
CJE	: Carrefour Jeunesse-Emploi
CSAD	: Coopérative de soutien à domicile
DPJ	: Direction de la protection de la jeunesse
ICIS	: Institut canadien d'information sur la santé
INSPQ	: Institut québécois de santé publique du Québec
ISQ	: Institut de statistique du Québec
MAMH	: ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
MEIE	: ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie
MESS	: ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale
MIFI	: ministère de l'Immigration, de la Francisation et de l'Intégration
MRC	: Municipalité régionale de comté
MSSS	: ministère de la Santé et des Services sociaux
MTQ	: ministère des Transports et de la mobilité durable
PAC	: Programme d'appui aux collectivités
PSOC	: Programme de soutien aux organismes communautaires
SAAQ	: Société d'assurance automobile du Québec
TAAM	: Taux d'accroissement annuel moyen
RMR	: Région métropolitaine de recensement
ZIM	: Zone d'influence métropolitaine

REMERCIEMENTS

Ce mémoire doit beaucoup à l'ensemble des organismes et des personnes intervenantes en Haute-Côte-Nord, qui travaillent sans relâche auprès de la population du territoire, ainsi qu'à mes collègues de la MRC La Haute-Côte-Nord, qui m'ont soutenue et encouragée au fil de ce parcours de maîtrise, en m'apportant parfois une aide très concrète pour la documentation.

Je remercie aussi tout particulièrement ma directrice, Sabrina Tremblay, pour son précieux soutien, conjuguant latitude et balises précises et pertinentes. Sans elle, la réalisation de ce travail de longue haleine n'aurait pas été possible.

Pour finir, je veux également reconnaître l'importance du soutien de Frédéric Bacon Simon, qui a été témoin du début de ce projet, de sa réalisation et de sa fin. Je dois aussi mentionner les liens d'amitié, nouveaux et anciens, qui m'ont permis de garder le cap, Élise, Marianne, Lucie, Louis, Jean-Sébastien, Mireille, Mat, Ceylan, Nour, Mouloud, Élodie, Élyzabeth, ainsi que la nombreuse famille éparpillée qui a rendu cette aventure moins solitaire malgré les distances.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	i
LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS	ii
REMERCIEMENTS	iii
TABLES DES FIGURES ET DES TABLEAUX	vii
INTRODUCTION	1
Objectifs de la recherche	2
Contexte de la recherche	3
Contenu du mémoire	4
1. PROBLÉMATIQUE	6
1.1. Transport, déplacements, mobilité : quelle pertinence en intervention sociale ? 6	
1.2. La mobilité et l'accès aux ressources : éloignement et équité	9
1.3. Territoire : problématiser le concept	13
1.4. Intervention et travail social	16
1.5. Vulnérabilité : populations vulnérables ou vulnérabilisées ?	18
1.6. La Haute-Côte-Nord : une étude de cas	19
1.7. But et objectifs de la recherche	20
2. RECENSION DES ÉCRITS	22
2.1. Régions rurales et éloignées	22
2.2. Inégalités sociales de santé en milieu rural	25
2.2.1. Mobilité et régions rurales et éloignées : les traces du développement extractif au Canada	25
2.2.2. Populations vulnérables et mobilité en milieu rural et éloigné canadien	26
2.2.3. L'exclusion par le transport	29
2.3. Pratique de l'intervention sociale en milieu rural et éloigné	31
2.3.1. Les distances et le transport inadéquat comme barrières d'accès en milieu rural.....	34
2.4. Enjeux de mobilité expérimentés par les intervenants dans le cadre de la pratique	36
3. CADRE CONCEPTUEL.....	40
3.1. Conceptualiser la dimension spatiale en travail social	41
3.2. Modéliser les échelons spatiaux influençant les déterminants de la santé	42

3.3. Moine et Sorita, 2015 : le territoire comme un système complexe	45
3.3.1. Définir le territoire	49
3.3.2. Le territoire comme système complexe.....	52
4. MÉTHODOLOGIE	56
4.1. Type de recherche	56
4.2. Population à l'étude et échantillonnage.....	57
4.3. Caractéristiques sociodémographiques des participantes	58
4.4. Méthode de collecte de données	59
4.5. Déroulement de la collecte de données	60
4.6. Instrument de la collecte de données	60
4.7. Analyse des données.....	61
4.8. Certification éthique	62
5. PORTRAIT DE LA HAUTE-CÔTE-NORD	64
5.1. Caractéristiques géographiques de La Haute-Côte-Nord.....	65
5.2. Contexte historique, social et économique.....	67
5.3. Ressources communautaires et scolaires en Haute-Côte-Nord	69
5.4. Caractéristiques socio-économiques	70
5.5. Facteurs de risques	71
5.6. Les services de transport en Haute-Côte-Nord	75
6. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS	82
6.1. Résultats de l'étude	82
6.2. Enjeux et défis des personnes intervenantes	83
6.3. Défis et impacts constatés chez les usagers en lien avec l'accès aux ressources et opportunités	98
6.3.1. Populations touchées	99
6.3.2. Impacts.....	106
6.4. Stratégies utilisées pour répondre aux défis	115
6.5. L'enjeu du logement.....	122
6.6. Pistes de solutions proposées par les intervenantes	123
7. DISCUSSION	124
7.1. Objectifs de la recherche	124
7.2. Divisions et inégalités du territoire.....	125

7.3. Les enjeux expérimentés par les intervenantes	126
7.3.1. Les défis de la répartition inégales des ressources dans le travail des intervenantes	128
7.3.2. Le déplacement des personnes usagères : source de défis et de frustrations chez les intervenantes	129
7.4. Défis et impacts vécus par les personnes usagères	132
7.4.3. Stratégies utilisées par les personnes usagères ou mises en œuvre dans le cadre de l'intervention	136
7.5. Analyse	137
7.6. Forces de la recherche.....	143
7.7 Limites de la présente recherche	145
7.8. Pistes pour de futures recherches	146
CONCLUSION	147
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	150
ANNEXES	160
ANNEXE I – CERTIFICATION ÉTHIQUE	161
ANNEXE II - AFFICHE	162
ANNEXE III – FORMULAIRE D'INSCRIPTION EN LIGNE.....	163
ANNEXE IV - FIC.....	164
ANNEXE V – QUESTIONNAIRE D'ENTREVUE	168
ANNEXE VI – CODES ET SOUS-CODES	170
ANNEXE VII – RENCONTRE SUR LE TRANSPORT 12 MARS 2025	172

TABLES DES FIGURES ET DES TABLEAUX

Figure 1 Aspects spatiaux de la santé - développer un cadre conceptuel. Réalisée d'après Augustin et al., 2023, p.8	43
Figure 2 Les attendus de la complexité. Réalisée d'après Moine & Sorita (2015), p. 28	48
Figure 3 Le système territoire vu par désagrégation et sous forme de graphe causal Réalisée d'après Moine & Sorita, 2015, p.59.	51
Figure 4 Carte 1. Localisation du territoire de La Haute-Côte-Nord et de l'axe routier principal utilisé par les citoyens de la Côte-Nord. Source : MRC La Haute-Côte-Nord, 2025. Reproduite avec l'autorisation de la MRC La Haute-Côte-Nord.	66
Tableau 1 Typologie des exclusions par le transport chez Hanson et al., 2021a	29
Tableau 2 Logiques de complexification du rôle et des interventions des personnes travailleuses sociales.....	53
Tableau 3 Caractéristiques socio-démographiques des participantes	58
Tableau 4 Population et indice de vitalité économique des municipalités de la MRC La Haute-Côte-Nord et de la communauté innue d'Essipit	67

INTRODUCTION

Les fractures sociales et économiques occasionnées par la diminution des services de proximité en région sont constatées dans plusieurs pays occidentaux, incluant la France, les États-Unis, le Canada, dont le Québec (Daley, 2020; Gauthier *et al.*, 2009; Hanson *et al.*, 2021a; Richard *et al.*, 2017; Vigneron, 2013). Elles peuvent être comprises dans une perspective plus large, soit celle de l'accélération sociale (Rosa, 2010). En effet, selon Rosa (2010), l'ère moderne, particulièrement la modernité avancée, se caractérise par l'industrialisation, la régulation du temps, la fragmentation et l'individualisation, dans une accélération des processus, qui s'alimentent et nourrissent en retour les progrès techniques. Ces tendances semblent favoriser les milieux urbanisés, qui concentrent les conditions d'accélération, tout en offrant des moyens alternatifs de répondre à ses impératifs. Pour les milieux ruraux, l'accès à une mobilité de plus en plus rapide dépend presque exclusivement de l'accès à la voiture individuelle et aux réseaux numériques (Urry, 1999). Dans un contexte comme celui du territoire de La Haute-Côte-Nord, où les distances sont grandes, alors que la population peu nombreuse est en déclin depuis plusieurs années et le sera encore pour les prochaines décennies, selon les projections les plus récentes (Colas & MRC La Haute-Côte-Nord, 2016; ISQ & MEIE, 2025), de nombreuses personnes sont les victimes de cette accélération.

Le monde rural semble structuré autour des réseaux routiers conçus pour l'automobile, tant au plan de l'aménagement du territoire (répartition de la population et des ressources telles que les emplois et les services) que des représentations culturelles (Demoli & Lannoy, 2019; Laviolette, 2023), comme la valorisation des véhicules à quatre roues motrices ou de type « pickup », pour leur polyvalence et le sentiment de sécurité qui leur est attribué. Cette prédominance dans les représentations culturelles et dans

l'aménagement des territoires ruraux, soulignée entre autres par Demoli & Lannoy (2019), contribue à invisibiliser l'expérience des intervenantes sociales en milieu rural. Celles-ci doivent en effet réaliser de longs et multiples déplacements dans le cadre de leur travail. Ces représentations contribuent également à occulter l'expérience des personnes vulnérabilisées que les intervenantes desservent et qui ont peu ou pas accès à l'automobile comme moyen autonome de se déplacer.

Objectifs de la recherche

Dans le cadre de la présente recherche, notre objectif était de mieux comprendre les enjeux reliés aux déplacements dans le cadre de la pratique de l'intervention sociale et communautaire en milieu rural, spécifiquement en Haute-Côte-Nord. Pour ce faire, nous avons choisi de :

- 1) Documenter les enjeux posés par les distances et la nécessité de se déplacer tel qu'expérimentés par les personnes intervenantes elles-mêmes dans le cadre de leur pratique ;
- 2) Documenter ceux expérimentés par les personnes usagères auprès desquels les interventions se font;
- 3) Documenter les stratégies mobilisées par les personnes usagères et par les personnes intervenantes dans le cadre de l'intervention sociale afin de limiter l'impact des difficultés liées à la nécessité de se déplacer pour accéder aux ressources.

D'une part, les personnes intervenantes en milieu rural, comme nous le verrons, doivent composer avec leurs propres déplacements, le plus souvent avec leur véhicule personnel, afin d'exercer leur travail. Ceci mobilise un temps considérable, une charge mentale et financière, ainsi que des risques pour leur sécurité, particulièrement en hiver. D'autre part, dans le cadre de leurs interventions, elles rencontrent de multiples réalités

où le transport des personnes usagères fait partie des enjeux dont elles doivent tenir compte pour rattacher ces dernières aux ressources, que ce soit en matière de santé, de sécurité alimentaire, d'accès à une source de revenus (emploi, assurance-emploi, etc.), de justice, ou pour briser leur isolement et favoriser leur bien-être et leur développement.

Contexte de la recherche

Le choix de La Haute-Côte-Nord, un territoire rural défavorisé et dévitalisé à l'entrée de la Côte-Nord, comme terrain de recherche s'est imposé par le fait que l'autrice de ce mémoire y travaille depuis 2022 à titre de conseillère au développement des communautés et coordonnatrice en développement social pour la municipalité régionale de comté (MRC) La Haute-Côte-Nord. Celle-ci y avait auparavant fait son stage de propédeutique au service de soutien à domicile pour les personnes âgées au CLSC des Escoumins. C'est dans ce contexte que la problématique des déplacements et de l'accès au transport dans le cadre de la pratique du travail social en milieu rural, s'est imposée comme sujet de recherche. La rareté des études documentant ces réalités, juxtaposée à l'ampleur des besoins qui y étaient rapportés par les acteurs du milieu communautaire et du réseau de la santé et des services sociaux, ont suscité l'intérêt d'en faire un sujet de mémoire.

Étant peu documentées, ces réalités font l'objet, dans le présent mémoire, d'une étude visant à dégager les enjeux principaux de manière exploratoire, documentant l'expérience des intervenantes du territoire elles-mêmes. De surcroît, au fil du développement de la recherche, les aspects reliés à l'espace et au territoire dans l'ensemble de ses dimensions (géographiques comme sociaux, politiques et économiques) sont ressortis comme étant peu présents dans les modèles théoriques couramment utilisés en travail social (Spatscheck, 2019), bien que certains l'intègrent progressivement, comme le modèle systémique (Bertalanffy, 1991), dont nous utiliserons

ici une version développée par Moine & Sorita (2015), intégrant la notion de complexité (Morin, 2000; Rosnay, 1977), et mariant géographie et travail social. Nous utiliserons également des éléments empruntés au modèle d'échelons spatiaux d'Augustin *et al.* (2023) pour mieux conceptualiser les interrelations et interdépendances des éléments des systèmes entre eux. Ces modèles cherchent à remédier à la faible intégration du territoire et de sa complexité dans ceux utilisés en travail social, incluant les divers échelons des dimensions spatiales. L'inclusion de ces dimensions permet ainsi de rendre visibles et de faire sens de certaines réalités sociales nécessitant la complexité des liens entre ces multiples facettes. Les inégalités liées à la dimension spatiale peuvent en effet fragiliser différents groupes habitant en milieu rural, renforçant certaines inégalités en santé. Le fait qu'elles soient peu prises en considération influence également les interventions et le développement de politiques et de programmes jouant sur les déterminants sociaux de la santé.

Contenu du mémoire

Dans le présent mémoire, nous travaillerons donc en premier lieu à problématiser les différents aspects de l'intervention sociale en milieu rural relatifs aux déplacements déjà documentés par la littérature. Nous définirons quelques termes afin de situer notre recherche. Nous relèverons ensuite les éléments caractéristiques de l'intervention en milieu rural, les spécificités de l'organisation des acteurs qui y jouent un rôle ; nous poursuivrons ensuite avec les enjeux plus spécifiques liés aux déplacements dans la pratique de l'intervention sociale. D'une part, nous verrons comment les déplacements jouent un rôle important dans la pratique de l'intervention elle-même ; puis nous verrons combien les enjeux liés à l'éloignement et aux difficultés d'accès aux ressources, souvent en raison du manque d'accès aux moyens de se déplacer, font partie des facteurs contribuant à vulnérabiliser davantage certaines populations.

Nous verrons dans un deuxième temps comment les dimensions complexes du territoire peuvent être schématisées dans le contexte du travail social afin de fournir un cadre conceptuel systémique plus riche. Celui-ci permettra en effet de mieux saisir les dynamiques relatives aux enjeux de mobilité dans un environnement rural, tant dans l'analyse des besoins et des problématiques, que dans une approche d'intervention à différentes échelles. C'est ce cadre que nous utiliserons pour présenter et analyser les résultats de notre recherche. Dans la présente étude, nous avons eu le privilège de recueillir les constats et perceptions d'une dizaine de participantes, toutes intervenantes, sur le territoire de La Haute-Côte-Nord, au cours d'entretiens semi-dirigés réalisés au printemps 2024. Le territoire choisi, entièrement rural, où la population est relativement éloignée des services, vit différents problèmes sociaux, des enjeux de dévitalisation et de défavorisation importants, possède des caractéristiques communes à plusieurs territoires ruraux et éloignés des centres au Québec. De plus, ses spécificités et sa population sont relativement bien connues par l'autrice de ce mémoire, qui y demeure, et exerce son rôle professionnel. Les thèmes relevés plus hauts ont ainsi pu être mieux documentés. Certains viennent enrichir, nuancer et préciser certains éléments relevés par la littérature, alors que d'autres apparaissent, qui devront être approfondis dans de futures recherches. Pour terminer, nous ne prétendons pas dresser un tableau exhaustif des enjeux soulevés, ce qui serait impossible à réaliser dans le cadre d'un seul projet de recherche, mais plutôt baliser des pistes permettant de mieux les appréhender.

CHAPITRE 1

1. PROBLÉMATIQUE

Les enjeux explorés dans le présent mémoire reflètent ceux retrouvés dans plusieurs territoires ruraux et éloignés au Québec et au Canada, ainsi qu'ailleurs dans le monde (États-Unis, Australie, plusieurs régions d'Europe du Nord, entre autres). Au Québec, comme ailleurs, les dynamiques de désengagement de l'État, la baisse démographique et le vieillissement des populations rurales, la conjoncture économique et politique, ainsi que les exigences de plus en plus importantes envers les paliers locaux et supralocaux font partie du contexte (Daley, 2010; Richard *et al.*, 2017). Les leviers politiques, financiers et organisationnels pour bien répondre à ces nouvelles exigences font souvent défaut, particulièrement dans les territoires qui souffrent d'une dévitalisation et d'une défavorisation importantes.

1.1. Transport, déplacements, mobilité : quelle pertinence en intervention sociale ?

Dans un premier temps, il faut préciser quelques concepts abordés dans ce mémoire en lien avec le sujet central, soit ceux de déplacement, de mobilité, et de transport, les distinctions entre eux et leur pertinence dans le contexte de l'intervention sociale en milieu rural. Ces notions sont habituellement traitées dans les champs relatifs à la géographie, à l'urbanisme et à l'aménagement, soit les disciplines étudiant plus spécifiquement les dimensions spatiales de l'activité humaine. Nous sommes donc loin de prétendre à un approfondissement exhaustif de ces concepts, mais étant donné l'objet de la présente étude, il s'agit d'en définir brièvement les contours.

Déplacement

En ce qui concerne la notion de déplacement, on peut le définir ici comme « le mouvement d'une personne d'une origine à une destination » (Merlin & Choay, 2005). Les déplacements sont rendus ou non possibles en fonction de l'existence ou de l'absence de réseaux situés dans l'espace, selon les activités que les personnes habitant dans cet espace « doivent ou veulent effectuer » (Tabaka, 2009, p. 25). Ces déplacements ont également une composante temporelle variable, en fonction des distances et des moyens utilisés (Tabaka, 2009).

Mobilité

Pour Lewis et al. (2020), la mobilité est un concept polysémique qui réfère aux mouvements humains plus globalement, particulièrement à la capacité et au degré de facilité avec laquelle les personnes sont en mesure de se déplacer (Lévy & Lussault, 2013), selon les moyens dont elles disposent et des contraintes posées par les « systèmes relationnels, techniques, informatiques et autres qu'ils maîtrisent ou non » (Tabaka, 2009, p. 27). Ces moyens et ces contraintes incluent les caractéristiques individuelles, les capacités et la trajectoire de vie d'une personne (Tabaka, 2009). En ce sens, le concept de mobilité est particulièrement pertinent, puisqu'il permet de conceptualiser « la complexité des relations entre les personnes et leur milieu de vie » (Lewis et al., 2020, p. 179). Cela favorise également l'appréhension des enjeux sous un angle relationnel, dans un objectif de service, plutôt que seulement comme un réseau d'infrastructures et d'équipements. Les auteurs soulignent par ailleurs qu'il y a, également en aménagement, un faible arrimage entre aménagement du territoire et organisation des transports.

Transport

La notion de transport, quant à elle, semble se définir comme le « [d]éplacement d'une personne ou d'un objet d'un endroit à un autre » (Cattan, 2006, p.380), mais se

traduit plus spécifiquement dans les moyens techniques, soit les modes de déplacement et les infrastructures qui les permettent. Dans une perspective critique, plus les modes et les infrastructures de transport sont coûteuses en énergie, plus elles sont inéquitables (Illich, 2018).

Les contraintes à la mobilité comme perte de pouvoir

D'autres concepts, comme le capital spatial (Sen & Quercia, 2018), présentant l'espace comme une ressource mobilisable par les acteurs sociaux, ou l'accès aux opportunités (Mundler & Rérat, 2018), permettent également de situer les enjeux de transport, de déplacements ou de mobilité, non comme le locus du problème en soi, mais plutôt comme une des manifestations d'autres formes de désavantages (inégalités socio-économiques, handicap, genre, etc.) dans la dimension spatiale, représentées comme des pertes de pouvoir des personnes sur leurs propres vies (Mundler & Rérat, 2018).

Plus spécifiquement, dans le cadre de ce mémoire, nous souhaitons reprendre certains de ces éléments, soit la capacité ou non à se déplacer, selon les distances, les moyens disponibles et les contraintes existantes, qu'elles soient d'ordre physique, technique, financier ou social. Nous souhaitons inscrire ces différents concepts dans un contexte d'intervention sociale : dans le cas des personnes intervenantes, les contraintes dans le cadre des déplacements réalisés dans le cadre professionnel peuvent être vécues comme une charge importante additionnelle au travail d'intervention. Par ailleurs, elles sont aux premières loges pour constater les impacts des contraintes à la mobilité des personnes usagères, devant parfois y pallier, soit en les déplaçant elles-mêmes ou en mobilisant un réseau formel ou informel, afin de soutenir le rétablissement de leur fonctionnement social, autrement dit de récupérer un pouvoir sur leur vie.

1.2. La mobilité et l'accès aux ressources : éloignement et équité

Le contexte plus large du désengagement de l'État envers le développement et l'accompagnement des territoires ruraux (Richard *et al.*, 2017) et de l'inégalité des territoires entre eux (Simard, 2019b) complexifie le travail des intervenantes et intervenants sociaux œuvrant dans ces territoires, puisque les populations plus vulnérables sont affectées de manière disproportionnée par ces enjeux, en même temps que les ressources allouées par l'État diminuent. Par exemple, lorsque les services de santé deviennent plus centralisés et s'éloignent donc des milieux ruraux, les distances entre les populations qui en ont besoin et les lieux où se dispensent les services augmentent. Parmi ces personnes plus vulnérabilisées, plusieurs n'ont peu ou pas accès à un moyen de se déplacer, puisque de nombreux milieux ruraux sont faiblement desservis ou pas du tout, par des services de transport collectifs (Hanson *et al.*, 2021a) et que de nombreuses personnes n'ont pas accès à l'automobile (Alberio & Handfield, 2018 ; Demoli & Lannoy, 2019). Comme la littérature le démontrera dans la section suivante, les intervenantes sociales se retrouvent souvent à devoir mobiliser des ressources pour permettre aux personnes d'accéder aux services. Elles le font soit en se déplaçant elles-mêmes pour dispenser les services à domicile, en mobilisant les réseaux formels et informels existants (réseau familial, services d'accompagnement et de transport bénévole fournis par certains organismes, par exemple), ou encore en déplaçant elles-mêmes leurs usagers pour éviter des bris de service. Dans un cadre d'intervention collective, elles soutiennent et coordonnent les acteurs pour structurer des réponses collectives aux besoins.

La charge des intervenantes sociales dans les territoires ruraux et éloignés est donc multiple (Daley, 2010, 2020), tout en exigeant un investissement en temps et en énergie considérable, sans oublier les aspects logistiques et financiers, particulièrement

lorsqu'elles doivent utiliser leur propre véhicule pour effectuer les déplacements (Ferguson, 2009). Bien que les besoins soient réels, ces réalités sont peu tangibles pour les décideurs lorsqu'ils ne les vivent pas eux-mêmes, une forme d'inégalité qu'Illich conçoit comme inhérente au développement de moyens coûteux en énergie, accessibles seulement aux plus privilégiés, souvent en négligeant les moins fortunés (Illich, 2018). La pauvreté se traduit donc différemment et peut être moins visible en milieu rural, d'autant plus que le poids démographique et la densité de populations des milieux ruraux sont moins importants (Desgagnés *et al.*, 2018). L'allocation des ressources et la structure des programmes sociaux ne répondent donc pas adéquatement à ces réalités distinctes de celles des milieux urbains. Cet état de situation peut être renforcé par les préjugés fréquemment portés par la société sur la pauvreté et les personnes qui la vivent, par exemple, l'idée que la pauvreté est un choix individuel, que les personnes bénéficiant de la sécurité du revenu abusent de l'état, que les gens sont responsables de leur propre situation par manque de volonté (Lizotte *et al.*, 2021). Ces représentations influencent donc les différentes prises de décision, les politiques et les programmes, répétant le cycle qui occultent les besoins réels des personnes vivant les conséquences des inégalités dans le discours public et les décisions politiques.

Ces inégalités dans l'expérience et l'accès au territoire sont peut-être plus largement un reflet d'un manque d'intégration de la dimension spatiale et de sa complexité dans la compréhension des problèmes sociaux, reflétée de manière exacerbée dans les territoires ruraux, dont les distances plus vastes et la faible densité rendent les impacts des inégalités moins visibles (Desgagnés *et al.*, 2018). Plus spécifiquement, la dimension sociospatiale a jusqu'au début des années 2000 été peu intégrée aux modèles théoriques du travail social (Andrews, 2020 ; Spatscheck, 2019). On peut ainsi se demander si les modèles proposés pour analyser les problèmes sociaux et les interventions

politiques ou sociales ont directement ou indirectement pu avoir comme effet de maintenir dans l'ombre les spécificités géographiques des milieux ruraux et contribuer à augmenter les défis qu'elles génèrent dans le contexte de l'intervention sociale. Ceci pourrait traduire un manque de considération pour l'expérience de populations marginalisées des milieux ruraux, reflétant la nécessité d'élargir les fondements épistémologiques utilisés dans l'élaboration des politiques et des programmes gouvernementaux¹. Cela pourrait également être un reflet d'un manque d'interdisciplinarité dans les analyses des problèmes sociaux et des stratégies d'intervention qui en découlent.

Un autre exemple illustrant les liens entre la manière dont les structures gouvernementales peuvent complexifier le développement de réponses adéquates aux enjeux est la division des compétences, la complexité de la législation et des programmes en matière de transport de personnes (transport collectif, transport adapté, transport et accompagnement bénévole, transport médical, transport scolaire, transport par taxi, etc.). Par exemple, les lois et règlements régissant le transport au Québec, ainsi que les programmes et leviers financiers, sont répartis entre les paliers fédéraux, provinciaux et municipaux, et entre divers ministères qui se partagent certaines compétences (ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, ministère des Transports, ministère de la Santé et des Services sociaux, etc.). Les arrimages entre les différents paliers de gouvernement, les ministères impliqués et les leviers financiers peuvent être complexes (Lewis *et al.*, 2020). Ces articulations complexes peuvent être difficilement

¹ La théorie du point de vue situé (Harding, 2015) est une théorie épistémologique féministe arguant que tout point de vue étant situé dans le temps, dans l'espace et dans une incarnation humaine spécifique, une conception de l'objectivité réaliste se doit de tenir compte de la pluralité des regards sur une réalité donnée afin d'en capter la complexité et la diversité des expériences. Cette théorie contraste avec la recherche rationnelle d'un « point de vue de nulle part » (Nagel, 1989), qui serait universel et objectif tel que l'idéal de l'épistémologie des Lumières le souhait, mais dont le postulat invisibilise le fait que ce point de vue a le plus souvent universalisé un point de vue masculin, occidental, privilégié, et le plus souvent urbain.

compréhensibles et mobilisables par les acteurs des localités rurales et éloignées responsables d'en organiser les transports, et encore davantage pour les personnes qui ont besoin de se déplacer, particulièrement les plus désavantagées aux plans social et économique.

De plus, dans le contexte plus spécifique de la Côte-Nord, le déclin continu de la population depuis quelques décennies et la baisse de l'indice de vitalité économique² reflètent les difficultés du développement territorial, résultant en partie du désengagement de l'État, mais également de la conjoncture globale (Daley, 2020; Richard *et al.*, 2017). En outre, la croissance du travail en mode *fly-in/fly-out* dans les régions éloignées (Maltais, 2017), les politiques privilégiant les monopoles en transport régional et le faible investissement dans la mise en œuvre d'alternatives en transport en région (Blouin & Fournier, 2023) sont des freins importants dans le développement de solutions structurantes à ces enjeux.

La complexité structurelle sous-jacente aux réponses apportées ou à leur absence en matière de mobilité et de transport peut être amplifiée par les conditions actuelles en lien avec la difficulté d'accès au logement, même dans les territoires ruraux plus éloignés des centres urbains. Les coûts d'un logement ont en effet augmenté dans toutes les régions du Québec, contrairement aux revenus des gens (Tremblay-Boily, 2023). Dans certains cas, les loyers plus abordables se retrouvent dans les villages plus éloignés des services et des emplois. Cette situation, jumelée à la difficulté d'accéder à des moyens de se

² « L'indice de vitalité économique des territoires est la moyenne géométrique des variables normalisées de trois indicateurs : le revenu total médian des particuliers de 18 ans et plus, le taux de travailleurs (proportion de personnes occupant un emploi) de 25 à 64 ans et le taux d'accroissement annuel moyen de la population sur cinq ans. Chacun de ces indicateurs représente une dimension importante de la vitalité, soit respectivement le niveau de vie, le marché du travail et la dynamique démographique. » <https://statistique.quebec.ca/fr/communiqu%C3%A9/indice-de-vitalite-economique-des-municipalites-et-des-mrc-du-quebec-en-2022>

déplacer, complexifie la mobilité des personnes les plus défavorisées par cette conjoncture.

1.3.Territoire : problématiser le concept

L'objet d'étude du présent mémoire, faisant appel aux relations complexes entre le territoire et l'intervention sociale, est à la croisée du travail social, de l'aménagement du territoire et de la géographie. En effet, ici, les éléments physiques du territoire, autant que les relations entre ses acteurs et les personnes qui y habitent, viennent informer l'intervention sociale auprès des populations. Les objets du travail social font le plus souvent appel aux systèmes et interactions entre les acteurs politiques, sociaux, économiques des territoires (politiques publiques, institutions, structures des services, etc.), entre les groupes, au sein des familles ou en lien avec les individus. La dimension spatiale des territoires d'intervention y est bien souvent prise pour acquise, sans être autrement problématisée (Moine & Sorita, 2015), bien qu'il puisse en être fait mention en passant, comme nous le verrons dans la section suivante en recensant les enjeux de l'intervention sociale en milieu rural.

L'exploration des enjeux entourant la mobilité des personnes dans le présent mémoire met en lumière les relations que les différentes institutions et organisations sur un territoire donné ont entre elles et avec la population, mais également leurs rapports à la dimension spatiale (découpage des territoires couverts par les intervenantes et les organisations, impacts de l'éloignement et de la localisation des centres administratifs et de services sur le travail des intervenantes et sur les populations desservies, et stratégies utilisées pour concilier les besoins et les ressources, par exemple). Or, la dimension spatiale du territoire étant peu intégrée et conceptualisée dans le cadre du travail social, il est aussi nécessaire de mieux baliser le terme polysémique de territoire. Le concept de territoire peut en soi poser un problème (Giraut, 2008) pour faire une lecture et une

analyse des problèmes sociaux, à plus forte raison lorsqu'il s'agit d'intervenir auprès des populations qui les vivent.

D'une part, il importe de rendre compte de la complexité que l'on retrouve au sein du territoire. Les représentations et modélisations du concept portent en elles-mêmes des éléments qui informent à leur tour les notions connexes : « [...] la complexité territoriale [est] une expression spatiale des mutations sociales et des différentes facettes de la postmodernité » (Giraut, 2008, p. 62). Bien qu'il ne soit pas impossible d'avoir une prise sur cette complexité, plusieurs de ses aspects peuvent être hors de la sphère de contrôle locale. N'étant eux-mêmes pas neutres, les modèles spatiaux existants peuvent ou non contribuer à augmenter le pouvoir régulateur des collectivités sur le territoire (Giraut, 2008). Ainsi, afin d'être utile, une conceptualisation du territoire doit pouvoir nous permettre de rendre compte des tensions parfois contradictoires entre comment se vit le territoire au présent et les nouvelles divisions spatiales et échelons politiques et administratifs (Giraut, 2008).

D'autre part, pour des auteurs différents, ce n'est pas tant aux frontières administratives du territoire que s'appliquent le terme, mais à « sa consistance en tant qu'échelon spatial de l'action publique ». C'est « une dimension qui se situe entre l'individu et les systèmes productifs nationaux » (Lachapelle & Bourque, 2020, p. 4). Le territoire est donc ici une dimension spécifique, spatiale et collective, qui englobe et informe les interactions entre les personnes, les éléments physiques et les institutions qui en règlent la vie (Lachapelle & Bourque, 2020, p. 4-5). Les auteurs ne définissent toutefois pas spécifiquement comment cette dimension spatiale entre en interaction avec les individus et les collectivités.

Les auteurs dont nous reprendront le cadre conceptuel pour faire l'analyse de nos résultats dans cette présente étude (Moine & Sorita, 2015), résument quant à eux de manière concise les différents éléments cités précédemment, incluant la complexité, les interrelations entre les personnes, les lieux et les institutions, y rajoutant la dimension temporelle, tout en déclinant de manière systématique les divers rapports que ces éléments entretiennent entre eux : « Le territoire est un système complexe dont la dynamique résulte de boucles de rétroactions qui lient un ensemble d'acteurs et l'espace géographique qu'ils utilisent, aménagent et gèrent en fonction de leurs représentations, passées, présentes et projetées » (Moine & Sorita, 2015, p. 58). Cette définition permet quant à elle de relier les différentes facettes du territoire en tenant compte de leur complexité et des interactions multidisciplinaires.

En d'autres mots, les enjeux entourant la mobilité et les déplacements, d'une part, et l'intervention sociale, de l'autre, dans le contexte rural, peuvent être conceptualisés par une lecture du territoire comme système complexe, à la fois spatial et social, englobant différentes dimensions et échelles, ainsi que les relations et boucles de rétroactions qui s'y rapportent. Certaines dimensions du territoire aux différentes échelles spatiales et organisationnelles, et particulièrement les angles morts qui s'inscrivent dans les boucles de rétroactions entre ces dimensions, pourraient avoir une portée explicative lorsqu'il s'agira d'analyser les enjeux explorés dans le cadre du présent mémoire.

En effet, comme nous le verrons, ces enjeux peuvent à la fois être cause et renforcer les différentes exclusions vécues par certaines populations des processus décisionnels (Illich, 2018), ces angles morts s'intégrant ainsi dans le territoire produit (Giraut, 2008). On y retrouve donc des injustices spatiales illustrées par ces enjeux de mobilité, reflétant d'autres formes d'exclusion des expériences vécues et des

connaissances qui en émanent, par exemple des injustices épistémiques³ dont sont victimes les populations déjà marginalisées. Elles peuvent aussi se traduire par des exclusions structurelles⁴ déjà présentes dans les processus décisionnels gouvernant la gestion et l'aménagement du territoire. Ces formes d'injustices ainsi reproduites dans les systèmes du territoire risquent de se renforcer mutuellement si elles demeurent invisibles.

1.4. Intervention et travail social

Comme il s'agit d'étudier la pratique de l'intervention sociale en milieu rural, il est nécessaire de mieux situer ce que nous entendons par ce concept. Nous avons choisi d'utiliser le terme « intervention » pour élargir le concept de travail social, qui pourrait porter à confusion puisqu'il s'agit d'un titre protégé. Nous souhaitons inclure dans notre recherche des personnes œuvrant auprès des individus, groupes et collectifs qui n'ont peut-être pas la formation en travail social ou ne porte pas officiellement le titre, mais exercent toutefois un rôle d'accompagnement contribuant au fonctionnement social des personnes qu'elles desservent. La définition internationale du travail social, adoptée à Melbourne en 2014, résume cependant les différents principes que l'on retrouve dans son exercice selon une acceptation plus large :

Le travail social est une pratique professionnelle et une discipline. Il promeut le changement et le développement social, la cohésion sociale, le développement du pouvoir d'agir et la libération des personnes. Les principes de justice sociale, de droit de la personne, de responsabilité sociale collective et de respect des diversités sont au cœur du travail social. Étayé par les théories du travail social, les sciences sociales, les sciences humaines et des connaissances autochtones, le

³ Les injustices épistémiques sont des formes d'injustices qui reflètent l'exclusion ou la dévalorisation de connaissances et d'expériences du fait qu'elles proviennent de personnes appartenant à des groupes marginalisés, sans égard à leur mérite épistémique par ailleurs (Fricker, 2007). Par exemple, le préjugé fréquent que les personnes défavorisées sont des « fraudeuses » du système pourrait faire en sorte que, simplement du fait de leur statut socio-économique, les personnes en situation décisionnelle doutent de leur témoignage lorsqu'elles partagent leurs difficultés réelles d'accès aux déplacements par manque de moyens. On diminue ainsi la valeur des expériences et des connaissances qu'elles peuvent avoir acquises en la matière, par rapport à d'autres impératifs économiques ou politiques, et on se prive ainsi collectivement d'informations pouvant aider à une compréhension plus complète du territoire et à des prises de décisions plus équitables, par exemple (un argument central à notre précédent mémoire) (Dick, 2018).

⁴ On peut par exemple penser aux formes d'exclusions externes aux processus démocratiques définies par la philosophe politique Iris M. Young, où les structures bâties et la configuration des lieux peuvent elles-mêmes être des facteurs d'exclusion : ici, ce sont les distances et le manque d'accès à des moyens pour se déplacer qui peuvent devenir des facteurs d'exclusion, risquant de priver ainsi les personnes d'une participation aux processus mêmes de participation sociale et citoyenne (Young, 2002).

travail social encourage les personnes et les structures à relever les défis de la vie et agit pour améliorer le bien-être de tous⁵.

Nous voulions ainsi tenir compte du fait que de nombreuses personnes intervenantes contribuent aussi à réaliser ce travail en dehors de la profession telle qu'encadrée au Québec, particulièrement dans les territoires où l'accès aux formations collégiales et universitaires est plus difficile en raison de l'éloignement des institutions d'enseignement supérieur et des moyens financiers nécessaires pour y accéder. Ceci entraîne une pratique de l'intervention sociale reposant davantage sur des bases expérientielles, principalement en milieu communautaire. Pour refléter cette situation, nous reprendrons pour notre part une définition de l'intervention sociale plus englobante, proposée par Desgagnés *et al.* (2018, p. 4), soit « [...] une action individuelle, familiale, de groupe ou collective, menée par des acteurs des réseaux public et communautaire visant à minimiser ou éradiquer les conditions sociales indésirables et à maximiser les conditions idéales au bien-être et à la dignité de ces populations ». Cette définition permet de garder les principes, tout en assurant l'inclusion d'une diversité de personnes intervenantes. En effet, tirée d'une littérature québécoise sur les enjeux de la pauvreté en milieu rural, elle correspond à ce que nous souhaitons explorer dans le cadre de cette recherche.

Il est toutefois également pertinent de rajouter, dans le cadre de notre étude, la notion d'ancrage au territoire d'intervention. Pour Moine et Sorita (2015), qui écrivent depuis un contexte français, la notion de travail social est plus large et comprend un ensemble de professions qui reprennent les mêmes principes, chargées de coordonner l'action sociale et médico-sociale autour des individus, groupes, familles et collectivités. Les auteurs cités cherchent cependant à construire un autre prisme que la seule

⁵ Citation à partir du site web de l'Ordre des travailleurs sociaux et thérapeutes conjugaux et familiaux du Québec (OTSTCFQ), consulté le 2 avril 2025, <https://www.otstcfq.org/l-ordre/evenements-et-campagnes/le-travail-social-dans-tous-ses-etats/le-travail-social-ici-et-ailleurs/>

coordination de l'action sociale et de ses acteurs, en intégrant le rapport que le travail social entretient avec le territoire : ils partent « du postulat que ce rapport est pour partie déterminé par la manière de penser [le territoire], de l'appréhender et d'y reconnaître sa place, son rôle et la part que nous prenons dans la construction de sa réalité » (Moine & Sorita, 2015, p. 9). En effet, selon ces auteurs, la compréhension du territoire est essentielle pour appréhender les problèmes sociaux contemporains qui s'y cristallisent et ont un impact sur les ressources, les freins et les interventions possibles.

1.5. Vulnérabilité : populations vulnérables ou vulnérabilisées ?

Dans le contexte du travail social et des disciplines en lien avec la santé publique, il est courant d'utiliser le concept de « populations vulnérables ». Il importe toutefois de mieux départager ce qui est attribuable aux caractéristiques des personnes elles-mêmes et ce qui contribue à les vulnérabiliser dans leur environnement.

Dans la présente étude, bien que le point de vue que nous étudierons soit celui des personnes pratiquant l'intervention sociale, le fait qu'elles travaillent principalement avec des personnes vulnérabilisées justifie que nous nous penchions plus spécifiquement sur cette notion, en supposant que les distances et les enjeux de déplacements contribuent à accentuer cette vulnérabilité. Dans la littérature, comme nous le verrons dans la section suivante, plusieurs écrits en lien avec les enjeux de déplacement font références à ceux vécus par les populations dites vulnérables. Il s'agit donc de baliser et de problématiser ce concept.

Dans le contexte de la mobilité, selon Hanson *et al.* (2021a), les écrits sur les inégalités en transport identifient par exemple les jeunes adultes sans permis, les personnes âgées, les ménages à faible revenu, les personnes immigrantes, les femmes, les populations autochtones, les minorités racisées, les personnes en situation de handicap,

les personnes habitants des régions périphériques ou périurbaines, ainsi que les personnes sans emploi, comme étant les populations les plus à risques d'être désavantagées en matière de transport. Une telle liste, bien qu'utile dans la pratique et intégrant les déterminants sociaux de la santé dans l'analyse différenciée (genre, validité, âge, appartenance à des groupes racisés ou autochtones, statut socioéconomique, accès à la mobilité, etc.), peut toutefois faire oublier, comme le mentionne Marchal (2019), que les causes des vulnérabilités sont circonstancielles et situées spatialement, construites en reproduisant dans et par les infrastructures les inégalités sociales. En effet, il peut être facile d'opérer un glissement vers l'essentialisation des personnes vulnérables comme étant intrinsèquement vulnérables, alors que les vulnérabilités apparaissent dans une conjoncture de facteurs relevant de multiples dimensions, tant sociales qu'internes, mais également situées spatialement. La définition retenue par Marchal (2019) est la suivante:

[...] la vulnérabilité renvoie de manière générale à la situation d'individus ou collectifs qui, du fait de certaines caractéristiques propres et de circonstances ou de facteurs extérieurs, sont exposés à une altération significative de leurs conditions d'existence, de leurs capacités de prendre en charge leurs besoins et de faire face aux aléas de la vie, de leurs possibilités d'action et d'évolutions futures. (Bickel, 2015, p.300, cité dans Marchal, 2019, p. 2).

Ce sont donc en partie les circonstances qui génèrent ou renforcent les vulnérabilités des populations situées dans des communautés rurales. En ce qui concerne la présente recherche, nous chercherons à mieux cerner en quoi, dans le cadre de la pratique du travail social en milieu rural et éloigné, les distances et les défis liés aux déplacements et à la mobilité peuvent contribuer à l'accentuation des vulnérabilités, voire à les engendrer.

1.6. La Haute-Côte-Nord : une étude de cas

Nous examinerons en détails le portrait sociodémographique du territoire administratif de la Haute-Côte-Nord au chapitre 5 du présent mémoire, afin de mieux contextualiser et mettre en relation les éléments qui ressortent des entretiens avec les caractéristiques du territoire. Il importe cependant de justifier le choix de ce territoire et

sa pertinence pour la recherche. La Haute-Côte-Nord, porte d'entrée ouest de la grande région administrative de la Côte-Nord, réunit plusieurs caractéristiques des milieux ruraux dont il est question dans la littérature : grand territoire, faible densité de la population, matériellement et socialement très défavorisé, parmi les plus dévitalisés du Québec, ainsi que d'autres caractéristiques géographiques et sociodémographiques. Sachant que 19 % de la population québécoise vit en milieu rural (Gouvernement du Canada, 2022a), une proportion qui monte à 39,3 % de la population nord-côtière (ISQ & MEIE, 2025), nous croyons que les résultats de la présente étude permettront de contribuer à mieux éclairer ces réalités dans des territoires similaires.

Ces caractéristiques ne peuvent être prises séparément si l'on souhaite être en mesure de bien comprendre comment les différents facteurs interagissent dans le cadre de l'intervention sociale, spécifiquement à travers les besoins et les enjeux de transport rencontrés par les intervenantes sur le territoire dans le cadre de leur pratique. Le cadre d'analyse systémique proposé par Moine & Sorita (2015), qui tient compte de la dimension spatiale, ainsi que de la complexité des interactions présentes dans un territoire donné, nous permettra de mieux cerner comment les caractéristiques du territoire sont reliées aux enjeux de mobilité vécus et constatés par les participantes dans leur pratique.

1.7. But et objectifs de la recherche

Dans le cadre de la présente recherche, notre objectif était de mieux comprendre les enjeux liés aux déplacements dans le cadre de la pratique de l'intervention sociale et communautaire en milieu rural. Pour nous guider, nous avons déterminé les trois objectifs suivants :

1. Documenter les perceptions des enjeux posés par les distances et la nécessité de se déplacer vécus par les travailleuses elles-mêmes dans le cadre de leur pratique;
2. Documenter leur perception des enjeux expérimentés par les usagers auprès desquels les interventions se font;
3. Documenter les stratégies mobilisées dans le cadre de l'intervention sociale afin de limiter l'impact des difficultés liées à la nécessité de se déplacer pour accéder aux ressources et opportunités.

Ces trois objectifs nous ont permis dans un premier temps de mieux comprendre quelles sont les expériences des personnes exerçant le métier de l'intervention sociale dans un territoire rural et étendu comme celui de La Haute-Côte-Nord en relation avec la nécessité de tenir compte des distances et des déplacements.

En documentant et en analysant la perception de personnes intervenantes sociales sur les enjeux de mobilité qu'elles rencontrent dans le cadre de leur pratique, d'une part dans leur propre expérience de déplacement pour leur travail, et d'autre part dans la vie des personnes qu'elles desservent, cette recherche pourrait contribuer à améliorer la compréhension des défis rencontrés et les stratégies utilisées dans des contextes similaires.

CHAPITRE 2

2. RECENSION DES ÉCRITS

Dans la présente section, nous passerons en revue les écrits portant sur les différents thèmes pertinents à la présente recherche. Dans un premier temps, nous aborderons ce que représente la ruralité et le concept de « région rurale », puisque les problématiques de l'intervention sociale et du transport dans ces régions sont globalement moins documentées, il s'agit de mieux circonscrire quelles en sont les conceptions et représentations. Cela permettra également de situer le territoire de La Haute-Côte-Nord et ses caractéristiques, ainsi que de circonscrire les défis et stratégies rencontrés par les intervenantes sociales dans le contexte de notre étude. Nous examinerons dans un deuxième temps les écrits portant sur les réalités des populations vulnérables en région rurale et éloignée en relation avec le transport et l'accès aux ressources. Nous présenterons ensuite la documentation traitant de l'intervention sociale en milieu rural, une réalité qui reste elle aussi peu représentée dans la littérature. Nous terminerons par les écrits publiés sur les défis de la mobilité dans son sens large dans le contexte de l'intervention sociale, qu'elle soit ou non rurale, encore une fois, une réalité encore peu explorée par la recherche. Comme établi dans la précédente section, le sujet de la présente recherche se pose en effet au croisement de ces différents thèmes, avec comme objectif de documenter comment les défis liés aux déplacements dans le cadre de l'intervention sociale se déclinent en contexte rural et éloigné, et quelles sont les stratégies mises en place pour y faire face, tant par les intervenantes que par les usagers qu'elles desservent.

2.1. Régions rurales et éloignées

Les concepts de ruralité, ou de « région rurale et éloignée », sont difficile à définir de manière précise, étant donné la pluralité de sens et d'utilisations qu'il peut avoir, ainsi

que la complexité des réalités auxquelles il fait référence (Jean, 2000; Lacasse, 1999). Pour Statistiques Canada, le découpage se fait entre régions métropolitaines de recensement (RMR), agglomération de recensement (AR), zones d'influence métropolitaine (ZIM) forte, modérée et faible ou nulle, « où le degré d'influence métropolitaine est déterminé en fonction du navettage » (Institut canadien d'information sur la santé, 2022). Le navettage désigne ici les déplacements régulièrement effectués ou non par la population vers les centres pour le travail et les services, ce concept étant repris par l'Institut national de Santé publique (Institut nationale de santé publique, s.d.) dans son découpage cartographique.

Il nous faut toutefois présenter une définition permettant de saisir la complexité des territoires dont il est question dans le contexte étudié ici. Les ruralités ont souvent été définies en opposition aux centres urbains, plus globalement construites comme zones « non-métropolitaines » (Jean, 2000), on pourrait même dire comme un espace négatif par rapport à l'urbanité. D'autres éléments de définition, comme le sens communautaire, font également partie des caractéristiques que l'on retrouve dans les conceptions de la ruralité. Certaines définitions proviennent de la discipline de la géographie et se retrouvent dans celles utilisées par les politiques publiques. Les caractéristiques des espaces ruraux résident autant dans les modes d'utilisation de l'espace (faible densité des habitants et de l'environnement bâti, prépondérances d'activités agricoles, forestières) que dans la culture communautaire (Daley, 2010; Dugas & Vachon, 1991; Hanson *et al.*, 2021a; Jean, 2000; Kayser, 1989).

Ces définitions permettent de rattacher certains éléments retrouvés dans des conceptions plus techniques utilisées par les ministères pour distinguer les régions rurales et éloignées des zones urbaines. Il faut peut-être tempérer en compliquant un peu ce sentiment d'appartenance lorsque les communautés sont très dévitalisées (MAMH,

2010), non pas en le niant, mais en lui intégrant un sentiment de perte d'une certaine autonomie et du sentiment d'appartenance et de contrôle de la collectivité sur son destin.

Au Québec, « environ 1 personne sur 3 (soit 30,7 %) de la population du Québec réside à l'extérieur des Régions métropolitaines de recensement (RMR) mais le territoire des régions est environ 35 fois plus grand que celle des RMR », selon le résumé de la consultation publique sur le financement de l'Association des transports collectifs en région du Québec (ATCRQ, 2023, p. 1). Pour l'Institut national de la santé public (INSPQ), dans son rapport sur les inégalités en santé (Gauthier *et al.*, 2009), c'est le rapport de distance d'une localité à l'un des deux grands centres urbains du Québec qui détermine le statut rural et/ou éloigné des communautés en quatre catégories :

- Les communautés rurales périphériques sont situées à 2,5 heures ou moins d'un noyau urbain de plus de 500 000 habitants;
- Les communautés rurales intermédiaires sont situées à plus de 2,5 heures d'un noyau urbain de plus de 500 000 et à moins de 1,5 h d'un hôpital de deuxième ou de troisième ligne;
- Les communautés rurales éloignées sont situées à plus de 2,5 heures d'un noyau urbain de plus de 500 000 et entre 1,5 heure et 3,5 heures d'un hôpital de deuxième ou de troisième ligne;
- Les communautés rurales isolées sont situées à plus de 3,5 heures d'un noyau urbain de plus de 500 000 et d'un hôpital de deuxième ou de troisième ligne. (Gauthier *et al.*, 2009, p. 7)

On voit ainsi que ces territoires sont conçus comme étant éloignés, plutôt que les services des centres urbains qu'on conçoit comme étant éloignés de ces communautés. L'éloignement est donc ici perçu comme un attribut des communautés et des territoires ruraux, plutôt que l'inverse. Pour Simard (2019b), ce serait pourtant moins l'éloignement des services qui poserait problème aux populations qui y demeurent, mais les difficultés d'accès à des moyens pour s'y rendre, particulièrement pour les personnes plus âgées.

2.2. Inégalités sociales de santé en milieu rural

Outre le rapport précédemment cité de l'INSPQ (Gauthier *et al.*, 2009) faisant état de certaines réalités au Québec, une étude française (Vigneron, 2013) en géographie de la santé montre les corrélations entre la surmortalité et l'éloignement des centres dans les territoires français. Plusieurs écrits, notamment en géographie de la santé, soutiennent l'importance des caractéristiques du territoire dans la création et le renforcement des inégalités en santé et des différentes vulnérabilités (Alberio & Handfield, 2018; Augustin *et al.*, 2023; Jurkowski *et al.*, 2012; Lamanna *et al.*, 2020; Marchal, 2019; Vigneron, 2013). L'éloignement et l'isolement qui résultent des distances et de la faible densité de population, lorsqu'ils sont couplés avec la diminution des services de proximité et une offre insuffisante en transport, peuvent ainsi affecter la qualité de vie et la santé populations (Martinez *et al.*, 2004; Simard, 2019b). Ces facteurs ont également un impact sur les trajectoires de vie des individus (Alberio & Handfield, 2018; Desgagnés *et al.*, 2018) puisqu'ils limitent leur accès aux opportunités. Bien que d'autres indicateurs, comme un niveau plus faible de scolarisation ou un indice élevé de défavorisation matérielle et sociale, soient associés à une plus faible espérance de vie (Agence nationale de la santé publique du Canada, 2018), l'éloignement géographique des ressources qui facilitent la scolarisation, ou de bassins d'emplois bien rémunérés est également déterminant. En ce qui concerne le genre plus spécifiquement, l'éloignement a un impact négatif sur la santé et l'espérance de vie des femmes (Mardare Amini, 2022).

2.2.1. Mobilité et régions rurales et éloignées : les traces du développement extractif au Canada

En matière de transport, les régions rurales et éloignées canadiennes partagent des caractéristiques qui reflètent, selon certains la nature extractiviste de l'histoire du

développement des régions canadiennes (Hanson *et al.*, 2021a). Les infrastructures et l'organisation des collectivités, l'accès à l'éducation, les impacts des changements climatiques et plusieurs autres aspects ayant un impact sur la vie des collectivités rurales et éloignées au Canada :

Avec la fermeture et la concentration des services ruraux ces dernières années, l'inégalité dans l'accès au transport a intensifié l'inégalité socioéconomique générale. Comme le secteur privé et les gouvernements économisent de l'argent et améliorent leurs résultats en réduisant les services, ces coûts sont transférés sur la clientèle rurale qui doit payer plus cher, voyager plus loin ou renoncer aux services. En effet, cela a un impact plus sévère sur les personnes qui avaient déjà des niveaux d'accès plus faibles aux transports qui sont moins susceptibles de disposer d'une technologie accessible pour compenser la perte des services de transport et d'accès aux services, par exemple la possibilité de faire des achats ou de trouver des conseils médicaux en ligne (Hanson *et al.*, 2021b, p. 14).

De plus, on observe également dans ce rapport que, paradoxalement, des moyens privés et publics importants sont mis en œuvre pour déplacer les ressources extraites des régions rurales et éloignées vers les centres. Les infrastructures routières et les trajectoires de services sont en effet centrées vers les centres urbains, facilitant les déplacements des ressources le long des grands axes. Par contraste, on constate des difficultés grandissantes pour les populations plus vulnérabilisées des régions rurales et éloignées dans leur accès aux services dits de proximité.

2.2.2. Populations vulnérables et mobilité en milieu rural et éloigné canadien

Le rapport *Ici aujourd'hui, ailleurs demain : le transport public et les vulnérabilités dans les régions rurales et éloignées du Canada*, une revue systématique de littérature produite par l'Institut canadien de recherche sur les femmes (Hanson *et al.*, 2021b) portant sur les impacts des difficultés d'accès aux transports publics en région rurale et éloignée dans le contexte canadien, propose une analyse intersectionnelle. Il s'agit d'une revue systématique des écrits sur les enjeux de mobilité des populations vulnérables en milieu rural et éloigné au Canada. Les objectifs de la recherche étaient de comprendre comment la présence ou l'absence de transport collectif contribuait à la

vulnérabilité des personnes dans les endroits ruraux et éloignés. C'est ainsi l'un des documents les plus pertinents dans le contexte de notre recherche, puisqu'il allie le phénomène de l'éloignement et les enjeux de mobilité pour comprendre les impacts de cette interaction sur les populations plus vulnérables en contexte canadien. Nous utilisons ici les versions originales anglophone (Hanson *et al.*, 2021a) et traduite en français (Hanson *et al.*, 2021b).

Une des conclusions du rapport est qu'il y a à l'heure actuelle un manque d'information plus global sur ces enjeux prenant en compte de la voix des personnes et des communautés rurales et éloignées au Canada. Par ailleurs, il y est constaté que les politiques et les offres de transport seraient généralement faites pour répondre à un « usager moyen » inexistant⁶, ne tenant pas compte de la diversité des besoins réels des personnes et de l'agencement des déterminants de la santé qui les affectent. Les résultats pointent également vers l'importance de se doter de nouvelles approches intégrant les notions de justice, de capacités⁷ et de droit à la mobilité. En région rurale et éloignée, les analyses coûts-bénéfices et axées sur la rentabilité seraient en effet inadéquates comme outil pour évaluer les offres de transport, puisque les coûts sont inévitablement plus grands que les bénéfices perçus comme une mesure de rentabilité. De plus, la dépendance automobile en région rurale et éloignée engendre inéluctablement des citoyens de seconde zone, en raison des exclusions qui y sont inhérentes (financière, mais

⁶ Une notion qu'on peut rapprocher de ce que modèles économiques néoclassiques prennent comme base, l'*homo oeconomicus* standard, rationnel et centré sur ses propres intérêts, qui travaille et consomme de manière standardisée, masquant ainsi les différences et inégalités majeures entre les individus réels, ainsi que le rôle de citoyen de l'agent économique. Cette notion amplement critiquée est pourtant encore amplement utilisée pour structurer les politiques économiques (Macpherson, 2011; Piketty, 2019; Raworth, 2017; Rist, 2010; Stevenson, 2019). Historiquement les femmes ont par exemple ainsi été invisibilisées comme agentes économiques du fait du travail de reproduction sociale qui n'était pas comptabilisé dans les modélisations économiques (Federici, 2017; Pateman, 1988).

⁷ La notion de capacité est intéressante à apporter dans l'analyse du transport et de la mobilité (Hananel & Berechman, 2016). Élaborée par l'économiste et philosophe Amartya Sen, étoffée entre autres par la philosophe Martha Nussbaum, ce cadre théorique permet de concevoir que ce n'est pas seulement dans la distribution des ressources que réside la justice, mais dans ce que les personnes sont capable d'en faire. Nussbaum dresse une liste de « capacités » qu'une personne doit être en mesure d'exercer pour atteindre son plein épanouissement, de se réaliser et de conserver une liberté effective (Robeyns & Byskov, 2023).

également au plan des capacités cognitives ou physiques qui peuvent priver quelqu'un d'un permis). Cette dépendance, toujours selon les personnes autrices, serait alimentée par différents facteurs, particulièrement par les orientations néolibérales et le capitalisme favorisant l'extraction et le mouvement des ressources vers les centres, plutôt que d'assurer la viabilité de collectivités et les services nécessaires à la qualité de vie des personnes y vivant (Hanson *et al.*, 2021b).

Un autre des éléments intéressants relevés par le rapport susmentionné est l'impact de la perception des transports collectifs en région comme étant « le mode de déplacement des pauvres », qui provient de la culture de l'automobile, souvent perçue comme synonyme de liberté (Hanson *et al.*, 2021a, p. 17). Cette perception est nourrie par les inégalités affectant les personnes ne disposant pas des moyens d'utiliser une automobile. Par exemple, même une personne ou un ménage disposant d'une voiture peut être dans l'impossibilité de l'utiliser, soit faute de moyens financiers pour l'entretenir ou payer l'essence, ou en raison d'une perte de permis ou autre (Alberio & Handfield, 2018). Ainsi, les coupes budgétaires opérées en matière de transport en milieu rural ont un impact direct sur le renforcement des inégalités (Hanson *et al.*, 2021a). Le rapport mentionne en particulier l'impact sur les possibilités pour les personnes âgées et les personnes en situation de handicap à se réaliser par l'accès aux services et aux opportunités de participation sociale et citoyenne, mais également l'enjeu vécu par les femmes victimes de violence conjugale en milieu rural et éloigné lorsqu'elles n'ont pas accès à un moyen de quitter la situation (Hanson *et al.*, 2021a). Les femmes des régions rurales et éloignées sont en effet plus affectées en termes d'inégalités de santé au Canada (Mardare Amini, 2022).

Par contraste, les milieux ruraux disposant de bons réseaux les reliant à divers endroits ne vivent pas ces mêmes enjeux. En effet, on observe un lien direct entre la

qualité des réseaux de transport et la diminution des inégalités de revenus (Hanson *et al.*, 2021a). Le désengagement de l'État semble directement relié à la diminution de la fiabilité des offres de transport aux populations vulnérables des régions rurales et éloignées. Ceci affecte la capacité de plusieurs groupes affectés à demeurer dans ces régions, ainsi poussées à l'exode vers les centres urbains.

2.2.3. L'exclusion par le transport

L'exclusion par le transport est par ailleurs un phénomène qui a été documenté au Royaume-Uni (Kenyon *et al.*, 2003; Michaud, 2019) et montre l'importance d'intégrer les notions d'équité, de justice sociale et de droit à la mobilité dans les analyses des offres en transport. Les femmes et les populations âgées, ainsi que d'autres groupes marginalisés sont particulièrement touchées par le fait que les systèmes ne sont pas conçus en fonction de leurs patterns de mobilité, qui comportent par ailleurs plusieurs similarités entre eux, par exemple des boucles plus courtes, aux arrêts multiples pour les courses et les services aux proches (Babbar *et al.*, 2022; Noack, 2011). Le rapport précédemment cité (Hanson *et al.*, 2021a) identifie d'ailleurs plusieurs formes d'exclusion par les difficultés d'accès au transport, présentées dans le Tableau 1 (ci-dessous) (Hanson *et al.*, 2021b, 2021a):

Tableau 1 Typologie des exclusions par le transport chez Hanson *et al.*, 2021a

Type d'exclusion	Caractéristiques
Exclusion physique	Impossibilité d'accès en raison des infrastructures ou des mécanismes d'accès aux véhicules
Exclusion géographique	Isolation et manque de couverture de certains lieux par les réseaux de transport
Exclusion économique	Sphère la mieux documentée, en lien avec les moyens financiers, par exemple la nécessité pour un ménage d'acquies deux voitures pour répondre à l'ensemble de ses besoins en contexte rural
Exclusion temporelle	Horaires inadéquats des services de transport pour la réponse aux besoins des personnes
Exclusion par la peur	Craintes par rapport à des attaques possibles ou évitement de certains lieux en raison des risques pour la sécurité

Exclusion en lien avec la surveillance de certains espaces (space-related)	Surveillance accrue de certaines populations marginalisées, qui cherchent ainsi à éviter les transports en commun, un aspect peu étudié.
--	--

D'autres population sont également touchées par différentes formes d'exclusion par le transport, en particulier les populations âgées (Mifsud et al., 2017; Simard, 2019b), tout en tenant compte de la grande diversité dans ce groupe. La faculté de pouvoir se déplacer de manière autonome est en effet identifié comme un élément clé de la qualité de vie et du vieillissement actif et en santé. Les environnements des personnes âgées devraient donc être aménagés de manière à leur assurer cette possibilité. (Mifsud et al., 2017, p. 66). De plus, l'isolement social des populations âgées, un autre déterminant important dans la capacité à rester ou non en santé en vieillissant, est reliée aux difficultés d'accès au transport public (Lamanna et al., 2020). Or, la moyenne d'âge des populations rurales au Québec s'élève de manière beaucoup plus prononcée et rapide que dans les milieux urbains, l'absence ou la faible présence de ces aménagements et services permettant l'autonomie dans leurs déplacements est donc un enjeu à considérer dans les stratégies pour un vieillissement en santé dans les communautés rurales (Simard, 2019).

Parmi les populations les plus touchées par l'exclusion par les transports, il faut également souligner les femmes et les filles autochtones. En effet, ce facteur est l'un des éléments désignés comme particulièrement crucial dans les disparitions et les meurtres qui les touchent de manière disproportionnée au Canada. Le rapport de Hanson et al. (2021) rappelle en effet la tristement célèbre « Autoroute des larmes » (*Highway of Tears*) en Colombie-Britannique. Plusieurs disparitions et meurtres de femmes et de filles autochtones seraient liées à différentes formes d'exclusion des transports les mettant à risque de violences, souvent obligées d'avoir recours à l'autostop là où d'autres alternatives sont peu ou pas disponibles en raison de formes systémiques de discriminations. Ces réalités renforcent de plus les inégalités de santé touchant déjà les

membres des Premières Nations, particulièrement les femmes et les filles (Agence nationale de la santé publique du Canada, 2018).

2.3. Pratique de l'intervention sociale en milieu rural et éloigné

Au Québec, comme le mentionnent Desgagnés *et al.* (2018), on retrouve peu de documentation, la littérature, particulièrement sur la pratique du travail social auprès des personnes en situation de pauvreté, se concentrant dans les milieux urbains. La littérature sur la pratique du travail social en milieu rural se concentre plutôt sur des études de cas et sur les perceptions des travailleurs sociaux eux-mêmes (Desgagnés *et al.*, 2018 ; Green, 2003).

Malgré le manque de littérature plus approfondie et systématique sur l'intervention sociale en milieu rurale ou auprès des populations rurales (Daley, 2020), celle-ci apporte quelques éclairages pertinents, particulièrement sur le rôle des travailleurs et intervenants sociaux et communautaires dans la sensibilisation, la mobilisation et la mise en place de moyens en réponse aux besoins spécifiques des milieux ruraux (Alberio & Handfield, 2018; Daley, 2020; Daley, 2010; Even, 2011; Lewis *et al.*, 2013; Pagès, 2013; Roche, 2018). Pagès (2013) confirme par ailleurs qu'il n'existe que peu d'écrits français à ce sujet : « il n'existe à ce jour en France guère de publications ayant pris comme objet l'action sociale en milieu rural. » (Pagès, 2013, p. 136). Saunders et Saunders (dans Jurkowski *et al.*, 2012) nomment également la difficulté de faire de la recherche à ce sujet en milieu rural, notamment en raison de la difficulté pour les chercheurs extérieurs à créer un lien de confiance avec les communautés rurales, ainsi que par les coûts engendrés, entre autres par les frais de déplacement et d'hébergement pour que des chercheurs extérieurs puissent prendre le temps de créer ces liens.

Dans le cadre de leur recherche, Desgagnés *et al.* (2018), les auteurs rapportent que les « éléments ayant une influence sur l'intervention sociale [dans les territoires étudiés], les trois particularités suivantes ont été relevées comme étant des éléments ayant une influence sur l'intervention sociale : la mobilité et le transport, l'anonymat et le type de déploiement des services, le déploiement des programmes et des organismes communautaires sur le territoire » (Desgagnés *et al.*, 2018, p. 15). Ces éléments se retrouvent également ailleurs dans la littérature sur l'intervention en milieu rural, notamment les enjeux d'anonymat et les risques de bris de confidentialité et de stigmatisation que cela peut engendrer (Lizzi, 2020).

Du côté anglophone, un ouvrage consacré au travail social en milieu rural a cependant été publié en 2020, *Rural Social Work in the 21st Century: Serving Individuals, Families, and Communities in the Countryside* (Daley, 2020), mentionnant également le peu d'attention que la pratique du travail social en milieu rural a jusque-là obtenu dans les milieux professionnels et universitaires, ce qui confirme une tendance qui ne semble pas avoir énormément évolué depuis le début du 21^e siècle (Green, 2003; Halseth *et al.*, 2010). Il faut par ailleurs mentionner que, parallèlement au manque de recherches en milieu rural, plusieurs écrits relèvent le manque passé et actuel de prise en considération de celles qui y ont été réalisées dans l'élaboration de politiques sociales par les décideurs (Daley, 2020; Hanson *et al.*, 2021b; Jurkowski *et al.*, 2012; Lewis *et al.*, 2013). En réalisant une recherche sur le « *National Rural Social Work Caucus* », auquel Daley fait référence dans son ouvrage, nous avons pu trouver une littérature plus fournie sur le sujet (Ginsberg, 2014; Waltman, 2011). Cependant, Waltman (2011) relève le manque de voix de personnes pratiquant le travail social provenant des milieux ruraux dans la littérature, ceci résultant du fait que les personnes chercheuses universitaires résident principalement

dans les milieux urbains, et que les personnes praticiennes des milieux ruraux mènent rarement des recherches.

Parmi les avantages du travail social en milieu rural, on retrouve l'autonomie, la satisfaction de pouvoir constater des résultats et la reconnaissance (Daley, 2020), ainsi que la force des réseaux de solidarité informels (Collier, 2006; Green, 2003; Lewis *et al.*, 2013). Parmi les enjeux saillants se retrouvent les difficultés de recrutement, la rétention et l'intégration d'un personnel qualifié dans les milieux ruraux (Landsman & Rathman, 2023; Lewis *et al.*, 2013), l'importance pour les personnes praticiennes de comprendre et de s'adapter aux cultures locales (Saunders & Saunders, dans Jurkowski *et al.*, 2012; Waltman, 2011), le peu de support formel pour le travail social, ainsi que le rôle généraliste important des personnes travailleuses sociales et communautaires, particulièrement lorsqu'il s'agit de mobiliser les réseaux informels (Waltman, 2011), ainsi que pour concerter des partenaires locaux (institutionnels, leaders communautaires, etc.). Ces concertations sont essentielles pour mettre en place des réponses adaptées (et souvent innovantes) aux besoins spécifiques des communautés rurales, particulièrement lorsqu'il s'agit de palier les trous de service en mobilisant des collaborations (Even, 2011; Jones *et al.*, 2023; Jurkowski *et al.*, 2012; Lewis *et al.*, 2013; Pagès, 2013; Roche, 2018). Les personnes intervenantes sociales jouent également un rôle important dans la sensibilisation et l'éducation des leaders et des communautés sur les enjeux d'accès des populations rurales, ainsi que sur les défis de maintien de la confidentialité au sein des communautés locales (Saunders & Saunders, dans Jurkowski *et al.*, 2012 ; Lewis *et al.*, 2013 ; Jones *et al.*, 2023). De plus, la délicate navigation entre sphère personnelle et sphère professionnelle peut engendrer un certain stress, qui est spécifique aux petites communautés (Jones *et al.*, 2023). Par ailleurs, alors que la littérature souligne l'importance du milieu communautaire comme un atout, celle-ci peut également être

considérée comme à la fois comme un résultat et une justification au désengagement de l'État (Green, 2003; Pagès, 2013).

Sans une vigilance réflexive, les biais reproduisant la domination des classes sociales plus avantagées risquent cependant de teinter la pratique du travail social, dans un contexte où les liens professionnels et personnels s'entremêlent facilement. Cette réalité peut ainsi contribuer à la stigmatisation des personnes vulnérables dans de petites communautés (Lizzi, 2020 ; Mackie, 2012). L'isolement des personnes intervenantes et le travail en silo peuvent également jouer dans cette stigmatisation, en maintenant une logique d'assistance (Even, 2011). Pour Even (2011), l'alternative est de développer des approches collectives qui doivent prendre en compte les enjeux de transport.

2.3.1. Les distances et le transport inadéquat comme barrières d'accès en milieu rural

Parmi les défis auxquels font face les personnes intervenantes sociales en milieu rural, les enjeux de transport ressortent également comme étant une barrière d'accès (Alberio & Handfield, 2018; Daley, 2020; Gauthier *et al.*, 2009; Lewis *et al.*, 2013; Mackie, 2012). Le rôle des personnes travailleuses sociales et communautaires, outre se déplacer et mobiliser le réseau informel pour répondre aux besoins de manière plus ponctuelle, est aussi de sensibiliser et de mobiliser les différentes ressources du milieu pour répondre aux besoins, en contribuant à mettre en place des solutions plus collectives (Daley, 2020; Even, 2011; Gauthier *et al.*, 2009; Lewis *et al.*, 2013). Les impacts de l'accès inadéquat à des moyens de transport, des grandes distances, de l'éloignement et de l'isolement résultant sur la santé physique et mentale des populations rurales sont également identifiés dans la littérature (Jurkowski *et al.*, 2012; Lewis *et al.*, 2013).

Ces enjeux ressortent particulièrement chez Desgagnés *et al.* (2018), qui étudient les enjeux des territoires ruraux des MRC de Lotbinière et des Etchemins (Chaudière-

Appalaches). Les déplacements pour accéder aux services détermineront si les personnes en situation de pauvreté auront ou non recours aux services :

Pour ceux et celles qui possèdent une voiture, faire une demande d'aide signifie parfois avoir à choisir entre payer l'essence ou la nourriture. Pour les citoyen.ne.s ne possédant pas d'automobile, il existe bien un système de transport collectif. Toutefois celui-ci nécessite de prévoir à l'avance ses déplacements selon une plage horaire limitée à certains jours de la semaine, et de déboursier un montant d'argent qui varie selon la distance parcourue et qui, bien que symbolique, doit être pris sur un autre poste budgétaire. L'enjeu de l'accès aux services, programmes et organismes est donc un enjeu particulier pour les [experts du vécu] vivant en situation de pauvreté dans ces deux MRC. (Desgagnés *et al.*, 2018, p. 15)

La dépendance quasi exclusive des milieux ruraux sur le transport automobile privé (qui est le plus inéquitable des alternatives en mobilité (Demoli & Lannoy, 2019; Laviolette, 2023; Michaud, 2019))⁸, donnant même lieu au concept de « *forced-car ownership* ». Cette expression, qu'on pourrait traduire par « motorisation forcée » (bien que ce terme ne permette pas de bien capter que ce sont une possession et des dépenses inhérentes à cette possession imposées), décrit l'un des aspects les plus pertinents de cette iniquité en milieu rural. Cette dépendance à l'automobile fait donc également partie des défis pour l'intervention sociale en milieu rural (Ginsberg, 2014), puisque les personnes intervenantes qui cherchent à accompagner le rétablissement du fonctionnement social des personnes usagères doivent toujours considérer cet aspect dans leurs interventions, tout en dépendant elles-mêmes de ce moyen de déplacement.

⁸ L'étude de l'Institut de recherche et d'informations socio-économiques (IRIS), sur le revenu viable hors des grands centres, réalisée par Guillaume Tremblay-Boily en 2023 (Tremblay-Boily, 2023), prend par exemple le montant moyen défrayé pour la possession d'une automobile par année, soit 10 000 \$/année/véhicule. Un chiffre qui a grimpé depuis, puisque selon différents acteurs, dont CAA, il en coûterait maintenant environ 1300 \$/mois en moyenne, donc 15 600 \$/année (<https://ici.radio-canada.ca/ohdio/premiere/emissions/le-15-18/segments/entrevue/479857/depreciation-essence-reparations-budget>). Considérant que la mesure du faible revenu pour une personne seule tourne autour de 15 000 \$ à 20 000 \$ dans un territoire comme La Haute-Côte-Nord (Faible revenu des ménages et des particuliers, Québec, s. d. ISQ), il devient difficile de voir comment une personne vivant en milieu rural pourrait avoir les moyens de posséder et d'entretenir un véhicule dans une situation de faible revenu, ceci dans une situation de dépendance quasi-exclusive à la voiture individuelle, puisqu'aucun service de transport alternatif n'est offert de manière accessible et que le transport actif est rarement possible en dehors des villages, particulièrement en hiver.

2.4. Enjeux de mobilité expérimentés par les intervenants dans le cadre de la pratique

Ainsi, les enjeux de transport des populations vulnérables, particulièrement en milieu rural et éloigné, ressortent de manière assez importante, dans une perspective de justice sociale et d'équité en matière de santé, enjeux qui ne peuvent qu'avoir un impact dans la pratique des intervenants sociaux et communautaires en milieu rural. Cependant, l'expérience et les impacts des distances et des déplacements sur la pratique des intervenants eux-mêmes est un thème est relativement absent de la littérature. Daley (2020) note toutefois au passage que le temps et les déplacements exigés pour desservir des régions à faible densité sur de longues distances pèsent sur les ressources affectées aux milieux ruraux. Ces enjeux sont également mentionnés brièvement chez Alberio et Handfield (2018) ainsi que chez Desgagnés *et al* (2018):

Selon certain.e.s [experts de la pratique], cette centralisation des services et programmes qui s'accompagne, pour des raisons de restrictions budgétaires, d'un refus des gestionnaires de permettre aux [expert.e.s de la pratiques, soit les intervenant.e.s] de se déplacer sur le territoire afin de se rapprocher des personnes en demande d'intervention sociale, pénalisent tout particulièrement les [experts du vécu] en situation de pauvreté. Pour ceux-ci et celles-ci, cette situation devient alors un obstacle supplémentaire tant dans leurs demandes d'aide que pour leurs suivis. (Desgagnés *et al.*, 2018, paragr. 33)

Dans les deux cas, il s'agit de mentionner que l'élimination des paliers décisionnels locaux et les coupes budgétaires limitant les déplacements des personnes intervenantes affectent particulièrement les services accessibles aux personnes vulnérabilisées en milieu rural.

Il y a en réalité peu de documentation sur la mobilité des personnes travailleuses sociales, encore moins dans les milieux ruraux et éloignés. En ce qui concerne l'importance du temps consacré aux déplacements en intervention dans un contexte spécifiquement rural, bien que cela ne fasse pas l'objet d'études consacrées au sujet, le temps passé en déplacement et l'importance de considérer cet aspect dans l'organisation

du travail est relevé chez Jones *et al.* (2023), portant sur la pratique rurale du travail social en Australie du Sud et Mackie (2012), dans une région particulièrement rurale du Michigan.

Outre ces recherches pertinentes, la littérature existante provient principalement du Royaume-Uni, et cherche à documenter l'expérience de la mobilité chez les personnes pratiquant le travail social (Disney *et al.*, 2019; Ferguson, 2009, 2010a, 2010b, 2016). Ferguson (2010) considère que la littérature, avant l'apparition du paradigme des mobilités en sciences sociales (Urry, 1999), a considéré par défaut le travail social comme étant statique, alors que la profession en est une qui est intrinsèquement mobile et fluide (il parle de « *liquid social work* »). Il relève que dès ses débuts, tant dans le courant de l'intervention individuelle que dans celui de l'intervention collective, les travailleuses sociales se déplaçaient dans le cadre de leur pratique. Ferguson mentionne entre autres les dimensions spatio-temporelles liées à l'automobilité (Featherstone *et al.*, 2005), qui structurent la pratique du travail social. L'accélération des déplacements motorisés crée un effet de rétrécissement inégal de l'espace. Les inégalités sociales déjà présentes dans les débuts du travail social sont ainsi renforcées, où les classes privilégiées, dont font généralement partie les personnes travailleuses sociales, sont mobiles et les classes plus désavantagées sont maintenues dans une forme d'immobilité (Ferguson, 2009), qui peut se traduire par une forme de contrôle social.

Par ailleurs, chez Ferguson (2006) la mobilité des personnes travailleuses sociales et l'espace de la voiture peuvent être perçus par ces dernières comme un espace de syntonisation et de recalibrage entre des interventions plus difficiles, comme un espace pour planifier ou pour faire des appels, optimisant ainsi les temps de déplacements, mais également comme des espaces d'intervention privilégiés lorsque les intervenants doivent

accompagner un usager pour un rendez-vous ou un placement d'enfant dans une famille d'accueil, par exemple. Ces éléments reviennent également chez Jones *et al.* (2023).

Chez Disney *et al.* (2019), on relève que la mobilité réelle des personnes travailleuses sociales a, jusqu'alors, été très peu étudiée, tant dans leurs déplacements à l'extérieur des bureaux que dans les installations où les bureaux sont situés. L'expérience des visites à domicile dans le cadre de la pratique du travail social a par ailleurs été documentée de manière exploratoire (Ferguson, 2016; Muzicant & Peled, 2018). Pour la recherche de Disney *et al.* (2019), l'objectif était d'analyser la mobilité des travailleurs sociaux, en lien avec les pratiques de gestion « agiles » mises en place dans les milieux institutionnels en protection de l'enfance. La méthodologie consistait à recueillir les données GPS des mouvements de personnes travailleuses sociales de deux milieux différents au Royaume-Uni, selon une méthode fréquemment utilisée en géographie de la santé. Des entrevues qualitatives étaient ensuite réalisées avec les personnes participantes pour analyser avec elles les données recueillies. Ce qui ressort de cette étude est le fait que les personnes participantes rapportaient souvent du travail chez elles, et que les pratiques « agiles » avaient plutôt pour effet d'augmenter le temps de travail. Par ailleurs, comme l'indique le titre de l'article lui-même (*"Isn't it funny the children that are further away we don't think about as much?" : Using GPS to explore the mobilities and geographies of social work and child protection practice*), la distance et les difficultés de déplacement ont été un facteur relevé lors d'interventions dans la distance émotionnelle envers la personne usagère, s'agissant ici d'enfants : « n'est-ce pas curieux qu'on pense moins aux enfants qui sont plus éloignés? ». Les limites de l'étude (12 personnes participantes, une seule personne ayant fait ressortir cet aspect) ne permettent pas de tirer des conclusions solides. La recherche doit donc mieux documenter l'impact des déplacements dans la pratique réflexive de l'intervention sociale. Des données

subséquentes pourraient par ailleurs être mises en dialogue avec les résultats des études sur les inégalités en santé des milieux ruraux (Agence nationale de la santé publique du Canada, 2018; Gauthier *et al.*, 2009; Mardare Amini, 2022; Martinez *et al.*, 2004; Vigneron, 2013).

Nous avons ainsi présenté une revue de la littérature portant sur différents thèmes pertinents pour notre recherche, en premier lieu, les liens entre les inégalités sociales de santé et la ruralité, et comment les enjeux d'exclusion par les transports affectent les populations vulnérables qui y demeurent. Nous avons ensuite examiné les écrits portant sur l'intervention sociale en milieu rural, et particulièrement comment y est traité le rôle des personnes intervenantes quant aux enjeux de mobilité des personnes plus vulnérables. En terminant, nous avons pu présenter quelques études portant sur la mobilité des personnes intervenantes elles-mêmes. Pour plusieurs de ces thèmes, il semble qu'ils aient peu fait l'objet d'études approfondies, à plus forte raison sur leur intersection.

CHAPITRE 3

3. CADRE CONCEPTUEL

Comme abordé dans les sections précédentes, le peu de recherches menées sur les enjeux de mobilité dans la discipline du travail social, particulièrement en milieu rural peut peut-être s'expliquer par la faible prise en considération des espaces et des territoires dans les modèles théoriques qui permettent de conceptualiser les problèmes sociaux et de développer des approches d'intervention. Nous explorerons dans cette section différents angles d'appréhension possibles pour intégrer la dimension spatiale dans les modèles théoriques du travail social.

Il est important de noter que, bien que les modèles théoriques ne prennent pas suffisamment les espaces en considération, sur le terrain de la pratique, les personnes qui interviennent en travail social doivent constamment composer avec les caractéristiques spatiales de leurs territoires d'intervention, qu'ils se situent en ville ou en milieu rural. Au plan pratique, l'étude des interactions entre l'aménagement des espaces et les différents niveaux d'organisation du territoire est incontournable lorsqu'il s'agit de mieux comprendre les défis liés aux déplacements en intervention sociale. Ceci est particulièrement vrai en ruralité, où les espaces sont vastes et peu densément peuplés, et où les ressources sont éloignées et impossibles à atteindre sans moyens de transport motorisés accessibles, comme nous avons pu le voir dans les sections précédentes. L'objectif sera dans la présente section de se doter de repères théoriques pour concevoir et modéliser ces interactions dans le but d'y intervenir.

Pour ce faire, nous présenterons certains éléments permettant de situer l'évolution des modèles en travail social pour rendre compte de la dimension socio-spatiale des inégalités (Spatscheck, 2019) ; nous présenterons ensuite un modèle élaboré pour refléter les

différents échelons spatiaux à croiser avec les systèmes dans une approche bioécologique pour mieux cerner les boucles de rétroactions affectant les déterminants de la santé (Augustin *et al.*, 2023); bien que ce dernier modèle puisse permettre de se doter d'une vision large des interactions des systèmes avec la dimension spatiale, il ne permet pas toujours de cerner leur complexité au plan territorial, ce que le modèle détaillé proposé par Moine et Sorita (2015) réussit à mieux cerner. Celui-ci conçoit le territoire comme système complexe et le modélise pour analyser les besoins et les interventions à réaliser dans le cadre du travail social.

3.1. Conceptualiser la dimension spatiale en travail social

La dimension spatiale du social est construite, modelée par les inégalités et les enjeux structurels, selon Spatscheck (2019), qui s'appuie sur les théories critiques et marxistes en géographie. L'auteur souligne que la dimension spatiale fait partie des débats actuels dans les modèles en travail social, notamment dans les modèles théoriques structurels, écosociaux et écologiques, reflétant les préoccupations qui, jusqu'au début des années 2000, étaient moins à l'avant-plan. L'orientation socio-spatiale informerait ainsi le remaniement dans les services sociaux, les services en santé et les services éducatifs (Spatscheck, 2019, p. 847). Pour Spatscheck (2019), les approches intégrant la dimension spatiale permettent de développer une manière soutenant davantage l'émancipation par l'action collective et le développement du pouvoir d'agir des personnes aidées, selon la tradition d'intervention collective structurante remontant à Jane Addams (1860-1935), l'une des deux fondatrices reconnues de la discipline du travail social, au début du 20^e siècle (Hamington, 2024). Il identifie trois niveaux d'intervention, soit celui des personnes *professionnelles sur le terrain* (*professional service providers*), celui du *palier administratif*, qui structure et soutient le développement à une échelle plus large, et au niveau de la *planification des structures* elles-mêmes, qui permettent

d'orienter les politiques, les services, afin d'améliorer la réalité vécue par les personnes citoyennes dans leurs milieux de vie (Spatscheck, 2019).

Cette orientation socio-spatiale serait ainsi moins une méthode ou un modèle qu'un paradigme encore à définir, et contient différentes perspectives et angles d'analyse. Cependant, elles auraient en commun cinq éléments (Spatscheck, 2019) :

1. S'éloigner d'une approche au cas par cas pour adopter une perspective inscrite dans une dimension spatiale qui nécessite une transformation avec les différentes parties prenantes ;
2. Être orientées par une approche favorisant le développement du pouvoir d'agir des personnes et la mobilisation de leurs forces ;
3. L'exigence de développer une responsabilité socio-spatiale intersectorielle brisant la tendance au travail en silo, pour l'amélioration de l'accessibilité des ressources ;
4. Un meilleur arrimage entre les processus de planification et de participation, permettant une mixité et un équilibre entre les acteurs étatiques, ceux de la société civile et ceux du secteur privé;
5. La nécessité de travailler avec des approches aux différents paliers spatio-sociaux, pour assurer la coopération des différents acteurs, sans laquelle le concept ne peut fonctionner.

Ce dernier point permet de faire un lien intéressant avec le modèle suivant, cherchant à articuler les dimensions et échelons spatiaux et les déterminants de la santé.

3.2. Modéliser les échelons spatiaux influençant les déterminants de la santé

Le modèle développé par Augustin *et al.* (2023), enrichissant le modèle bioécologique (Bronfenbrenner, 1977), utilise en effet les données de la géographie de la santé afin de développer un cadre conceptuel systématisant les échelles spatiales (*spatial*

scales) et leurs boucles d'interactions avec les différents déterminants de la santé. La définition de la santé utilisées par les auteurs est celle qu'on retrouve au préambule de la constitution de l'Organisation mondiale de la santé⁹ : « [...] un état de complet bien-être physique, mental et social et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité » (*Constitution de l'OMS, 1948*). Les auteurs distinguent les forces globales dominantes, les politiques et la gouvernance, les conditions sociodémographiques et socioéconomiques, le milieu de vie, les services de santé, les conditions culturelles et de travail, qui se conjuguent aux caractéristiques individuelles d'une personne et

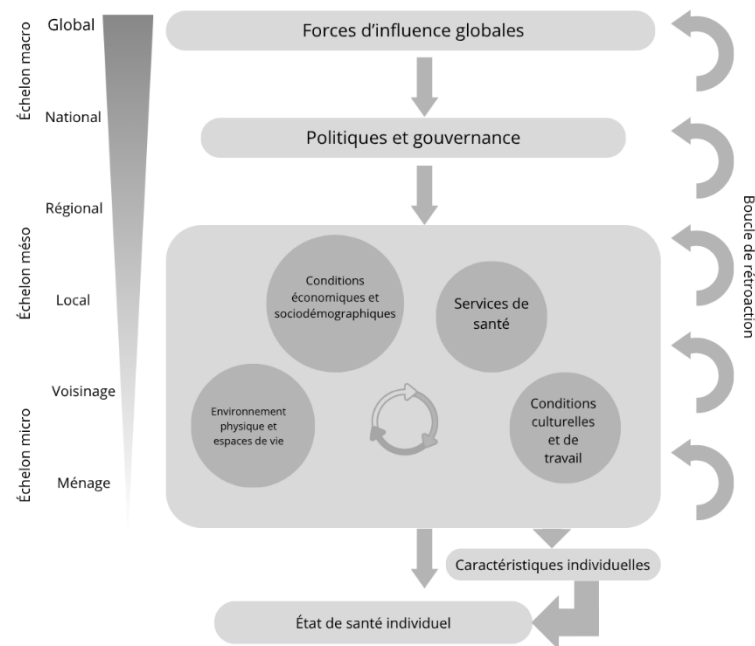


Figure 1 Aspects spatiaux de la santé - développer un cadre conceptuel.
Réalisée d'après Augustin et al., (2023, p.8)

déterminent ainsi son état de santé. Ces éléments se placent sur un continuum s'échelonnant en termes d'espace : le lieu d'habitation, le voisinage, les échelles locale, régionale, nationale et globale, allant du microsystème (les systèmes autour de l'individu) au macrosystème (forces globales, politiques, culturelles, économiques) en passant par le

⁹ Cette définition a fait l'objet d'un examen critique chez Desforges (2001), qui reprend l'historique et les conceptions philosophiques de la notion de santé.

mésosystème (échelles locales, voisinages, etc.), qui articule les forces globales et nationales aux niveaux régional et local (Augustin *et al.*, 2023, p. 7) (voir Figure 1). La relation entre les échelons ne se fait pas seulement des échelons plus larges (macro) aux échelons plus petits (micro), mais il existe également des boucles de rétroactions représentant des mécanismes de transformation par le pouvoir d’agir des individus et des communautés sur des mécanismes à des échelons plus élevés. Ce modèle permet ainsi de rendre compte du fait que les personnes et les collectivités ont également un pouvoir d’agir pour influencer les systèmes plus larges affectant leur santé.

En ce qui concerne le transport en milieu rural, les forces globales pourraient par exemple inclure la tendance vers l’accélération sociale (Rosa, 2010) qui créent des fractures quant à la mobilité (Illich, 2018; Urry, 1999). Les projections mondiales tendant vers l’urbanisation de l’humanité d’ici 2050 pointent également un impact logique sur la vitalité des milieux ruraux (Banque Mondiale, 2022). La prédominance de l’automobile dans les sociétés occidentales (une tendance en augmentation ailleurs dans le monde) et l’influence des industries pétrolière et automobile sur les gouvernements sont également d’importants facteurs (Demoli & Lannoy, 2019) dans les choix d’aménagement des infrastructures des milieux ruraux, ainsi que dans l’affectation des ressources et des services par les paliers fédéraux, provinciaux et territoriaux (Hanson *et al.*, 2021b; Richard *et al.*, 2017).

Ces divers éléments contribuent à rendre plus vulnérables les populations déjà fragilisées par d’autres facteurs reconnus comme étant des déterminants sociaux de la santé (on peut penser à l’âge, tant pour les aînés que pour les enfants et les adolescents ; au genre, à la précarité socioéconomique, au niveau de scolarité, à l’appartenance à un groupe racisé ou autochtone, à la capacité physique ou intellectuelle, ou encore à la santé mentale), ainsi que les ressources qui les soutiennent, incluant les services de proximité

du réseau public de la santé et des services sociaux ou les organismes communautaires (Daley, 2020; Gauthier *et al.*, 2009; Hanson *et al.*, 2021b; Lewis *et al.*, 2013).

Ces différentes approches tentent de conceptualiser les interactions complexes entre les différents niveaux de l'architecture sociale, politique, économique, culturelle et les manière qu'ils ont de structurer le territoire, les ressources et l'accessibilité (ou non) des services, ressources. Cette intégration de l'espace dans les modèles théoriques situe les différents systèmes en jeu, et d'orienter les interventions de manière plus efficace en identifiant différents paliers et systèmes de pouvoir structurant les territoires. Cela permet également de comprendre plus finement les distinctions entre différents territoires et leurs caractéristiques, puisque chacun est constitué par des interactions distinctes entre les aspects spatiaux et les différents niveaux d'organisation et de pouvoir. En milieu rural et éloigné, ces éléments se conjugueront différemment que dans un quartier urbain. Cela offre des perspectives sur comment les systèmes à différentes échelles structurent le territoire et les réalités vécues par les collectivités et les personnes y vivant, notamment par les impacts des politiques d'aménagement et de développement, des politique sociales, des divisions politiques et administratives régulant les services publics et les activités économiques.

Ces approches, qui ont le mérite de réintégrer l'espace dans certains modèles théoriques utilisés en travail social, gagnent à être bonifiés par le cadre proposé par Moine et Sorita (2015), que nous présentons ici et qui permet d'approfondir la compréhension des interactions complexes au sein même d'un territoire.

3.3. Moine et Sorita, 2015 : le territoire comme un système complexe

Le cadre conceptuel élaboré par Moine et Sorita (2015) dans leur ouvrage *Travail social et territoire. Concept, méthode, outils*, offre un cadre conceptuel robuste, où

s'imbriquent la finesse et la complexité des interactions entre les différents acteurs et échelles d'un territoire. Là où les modèles théoriques en travail social schématisent les systèmes ou les structures en tenant essentiellement compte des interactions entre les différentes sphères sociales, politiques, culturelles, et bien que reflétant plusieurs éléments déjà avancés par les représentations précédemment citées, c'est dans sa capacité à intégrer la pluralité et la complexité des interactions entre ces sphères et l'espace, tel qu'il se construit et se vit que nous lui voyons un avantage comparatif pour l'analyse et l'intervention.

Là où Augustin et al. (2023) modélisent des boucles d'interactions rendant visibles les paliers territoriaux et leurs impacts sur les différents déterminants de la santé, Moine et Sorita (2015) offrent un modèle pour conceptualiser la complexité de ces boucles systémiques. Pour Moine et Sorita (2015), comme Spatscheck (2019) le notait, la notion de territoire est un angle mort du travail social dans la lecture des différents systèmes dans lesquels les personnes et les collectivités évoluent. En effet, comme on l'a vu dans la section présentant la problématique, la littérature traite largement de la gouvernance et des interactions entre les acteurs d'un territoire, mais les aspects topographiques et physiques des lieux, et surtout la complexité des interactions entre ces derniers, les populations et les différents acteurs qui y opèrent, sont souvent peu présents dans la lecture des besoins et des problèmes sociaux. Pourtant, l'appréhension du territoire ne peut se faire sans tenir compte de la complexité des interactions qui le composent (Moine & Sorita, 2015). Les auteurs appliquent les concepts issus du modèle systémique de von Bertalanffy (1991), en intégrant la notion de complexité (Morin, 2000; Rosnay, 1977). Celle-ci consiste à tenir compte de l'enchevêtrement des influences réciproques que les éléments d'un système peuvent avoir les uns sur les autres. Les auteurs développent ainsi une grille de lecture du territoire pouvant prendre en compte tant ses aspects

topographiques qu'organisationnels, politiques, sociaux, économiques, ainsi que les interactions entre eux. Décortiquer le système étudié en sous-systèmes permet ensuite d'étudier ses composantes et les relations multiples et dynamiques entre elles.

Les auteurs reprennent donc le cadre systémique de Bertalanffy (1991), selon lequel ce paradigme serait « une nouvelle philosophie de la nature » s'opposant à une vision mécaniste du monde comme gouverné par des lois aveugles, une conception issue de la modernité cartésienne (Beaude, 2025), en proposant plutôt une vision du monde comme « une grande organisation ». Plutôt qu'une analyse fragmentée du monde, le modèle systémique montre les interdépendances dynamiques des systèmes :

C'est une démarche théorique, méthodologique et pratique concernant l'étude de ce qui est reconnu complexe et qui pose des problèmes de frontières, de relations internes et externes, de représentations et de simulation d'une totalité complexe. (Moine & Sorita, 2015, p. 37)

Cette conception permet donc de fonder et de rendre explicites les mouvements dynamiques des structures systémiques.

À l'instar d'Augustin et al. (2023), les auteurs relèvent les dynamiques de rétroactions entre les échelles locale-globales (Moine & Sorita, 2015, p. 38), permettant d'opérationnaliser les analyses et interventions nécessaires en travail social, en délimitant les systèmes pertinents, leurs frontières respectives et leurs interrelations. Selon les auteurs, il y aurait ainsi trois étapes à l'approche systémique dans la résolution d'un problème, qui sont « liées entre elles par des allers-retours » (Moine & Sorita, 2015, p. 39):

- Poser les frontières du système, incluant les sous-systèmes qui le composent et sont indispensables dans le cadre du problème
- Identifier par étapes les éléments constitutifs du système et des sous-systèmes, afin de comprendre les variables et leurs relations entre elles

- Représenter graphiquement les relations causales ainsi identifiées

Ils identifient toutefois une limite importante à l'approche telle que généralement présentée, soit la difficulté à prendre en compte la complexité des relations à l'espace:

[...] la prise en compte de l'espace, du fait de l'extrême complexité des interactions entre organisation fonctionnelle et structuration spatiale, ce que nous appellerons par la suite système de relations autour de la gouvernance d'un territoire et organisation de l'espace géographique. Les deux sous-systèmes sont très souvent dissociés ; on s'interroge ainsi plus, dans le cadre du travail social, sur les liens entre les acteurs et les mécanismes complexes qui sous-tendent cette organisation que sur ce qui en résulte. (Moine & Sorita, 2015, p. 39)

Cette complexité et la difficulté à intégrer la spatialité dans le travail social est précisément ce qui nous préoccupe dans le présent travail. C'est ce à quoi les modélisations présentées dans l'ouvrage viennent répondre. En premier lieu, ils évoquent la complexité irréductible du territoire et des interactions qui non seulement s'y déroule, mais sont partie intégrante du territoire comme système, incluant tant l'espace que les acteurs.

Afin de révéler ces complexités, il est nécessaire pour les auteurs de se doter de multiples grilles de lecture « qui vont permettre d'identifier les données et les informations qui font sens, de les lier entre elles pour asseoir une forme d'observation de

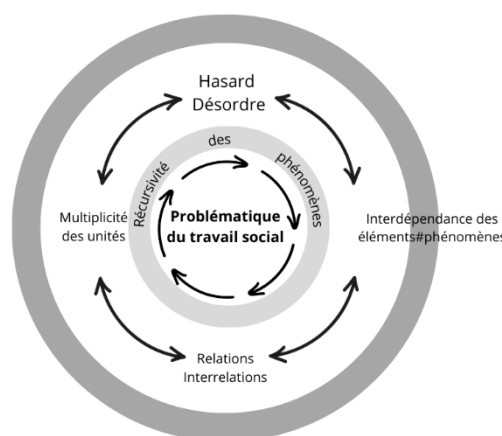


Figure 2 Les attendus de la complexité.
Réalisée d'après Moine & Sorita (2015, p.28)

la réalité » (Moine & Sorita, 2015, p. 40). Ainsi on pose pour commencer les attendus de la complexité qui permettent d'en déceler les caractéristiques et manifestations (voir Figure 2). On voit dans la figure citée une représentation schématique des attendus de la complexité, qu'on peut ensuite appliquer aux territoires. On y voit représentées les relations entre les approches et regards parfois contradictoires, les filtres des valeurs et des perceptions, le fait qu'il existe une diversité de sous-ensemble en interaction, de perspectives et d'angles d'approches, des contradictions entre ces derniers, des relations qui peuvent être mouvantes et floues, des relations causales qui forment des boucles de rétroactions, et une imbrication et des interdépendances dans les thématiques.

Ces grilles permettront ainsi aux personnes pratiquant le travail social de structurer leurs connaissances et leur analyse pour asseoir leur intervention, que celle-ci soit individuelle, familiale, de groupe, collective ou en développement social. Le territoire n'est alors plus seulement un élément abstrait, mais fait partie intégrante d'un système complexe, pouvant offrir des ressources, tout en étant une clé pour comprendre concrètement la réalité vécue. Les auteurs se proposent ainsi de définir et structurer ces grilles de lecture pour circonscrire les différentes dimensions du territoire, « à la fois spatiales, idéelles, organisationnelles et bien entendu temporelles » (Moine & Sorita, 2015, p. 40).

3.3.1. Définir le territoire

Nous avons plus longuement élaboré sur la notion de territoire dans la section exposant la problématique. Nous reprenons ainsi la définition opératoire du territoire comme système dans le cadre de la présente analyse, en notant la remarque des auteurs, selon lesquels dans la littérature en travail social, « l'espace n'est finalement convoqué qu'en tant que 'terrain' de pratique, mais [...] jamais comme une ressource dans le cadre d'une approche globale et systémique » (Moine & Sorita, 2015, p. 53). Rappelons donc

que les auteurs définissent ainsi le territoire comme « système complexe dans dont la dynamique résulte de boucles de rétroaction qui lient un ensemble d'acteurs et l'espace géographique qu'ils utilisent, aménagent et gèrent en fonction de leurs représentations, passées, présentes et projetées » (Moine & Sorita, 2015, p. 58). L'espace géographique n'est donc pas un simple substrat supportant les systèmes qui sont dessus, mais en fait partie intégrante, à la fois produit et participant à la production des autres sous-systèmes, qui s'y déclinent.

Les quatre sous-systèmes qui définissent ensuite ce système-territoire sont les suivants (représentés dans la Figure 3), apportant une lecture des filtres d'interprétation et d'action entre les différents acteurs et la dimension spatiale en tant que telle :

- L'espace géographique, composé de l'espace naturel et des objets d'origine humaine (anthropiques), résultants des activités, pratiques, histoire des collectivités qui l'habitent ;
- Les représentations individuelles et collectives de l'espace, qui jouent un rôle important dans l'orientation des projets ;
- Les acteurs eux-mêmes, qui utilisent, aménagent et/ou gèrent l'espace, en relation avec les sous-systèmes précédents. On y retrouverait minimalement trois sphères : institutionnelle, société civile, et privée ;

- La dimension temporelle, transversale, qui relie les autres sous-systèmes par les dates, la durée, la conjonction des phénomènes.

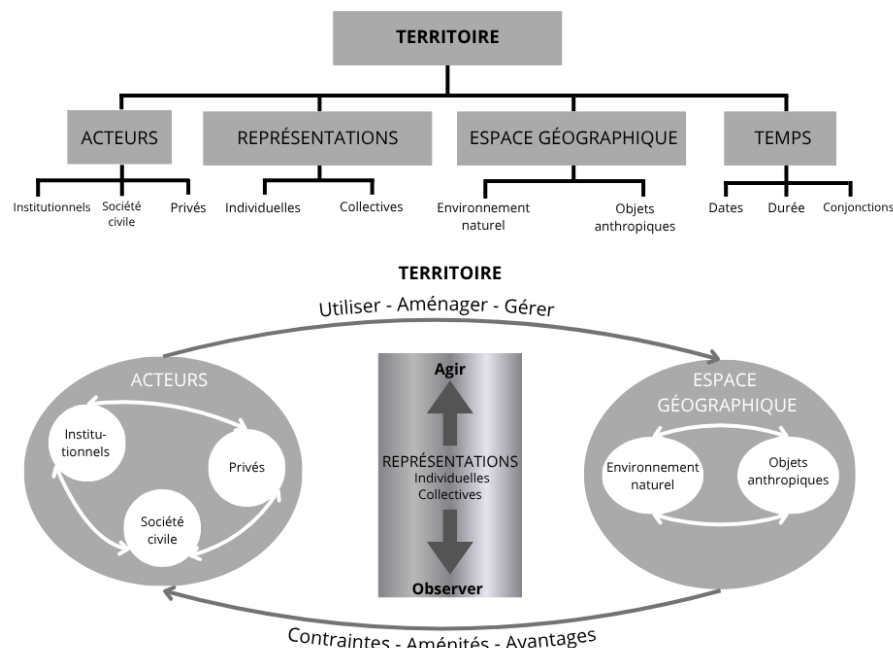


Figure 3 Le système territoire vu par désagrégation et sous forme de graphe causal
Réalisée d'après Moine & Sorita, (2015, p.59).

Chacun des sous-systèmes identifiés et des relations peuvent ainsi être décortiqués au prisme de la complexité pour examiner leurs composantes et les relations qui s'y retrouvent plus en détails, en fonction des problématiques données. Cette schématisation permet toutefois de faire un portrait diagnostic, de mieux comprendre les défis et les ressources posés par les aménités et les contraintes. On peut ainsi identifier où peuvent par exemple être situés les services ou les emplois par rapport au logement d'une personne ou d'un groupe de personnes auprès desquels on intervient, et ainsi mieux identifier comment les distances, la difficulté ou la facilité d'accéder à ces lieux, selon l'existence ou non d'un moyen de transport, les horaires d'ouvertures, les horaires de travail, les conditions météo, peuvent faciliter ou au contraire nuire à leur accès.

Ce modèle permet également de rendre visibles les interactions complexes entre l'utilisation de l'espace et des acteurs qui ont un rôle dans son aménagement et son organisation, que ce soit une municipalité, une MRC, la santé publique ou les personnes agentes d'un programme ministériel (en ce qui concerne les budgets alloués au transport, à l'habitation, au développement, par exemple). En rendant compte de ces interactions, il devient possible de comprendre et d'intervenir là où certains changements peuvent être apportés, ce qui ne serait pas possible en n'ayant qu'une représentation des relations entre les acteurs du territoire, ou une approche plus classique des systèmes, qui n'inclurait pas la complexité systémique du territoire.

3.3.2. Le territoire comme système complexe

Les auteurs font référence à la complexité du système territoire et à la nécessité d'en rendre compte adéquatement dans son analyse. Il est important de comprendre ce qu'ils entendent par là. Deux éléments sont importants à relever, soit la multiplicité des interactions et interdépendances entre les éléments constitutifs d'un système, et l'incertitude engendrées par ces multiples boucles de rétroaction. Pour les auteurs, qui se fondent sur Morin (2000), la complexité est une donnée, et elle est irréductible. C'est un état qui doit être pris en considération comme tel. Cela étant posé, il est important de voir la complexité comme une ressource.

Pour les auteurs, les approches méthodologiques du travail social ont souvent tendance à se centrer sur l'individu, même lorsqu'il s'agit d'intervention familiale, de groupe ou collective. Cependant, l'élément manquant serait l'espace, qu'il faut considérer en interaction dynamique avec les trajectoires des individus et des différents systèmes dont ils font partie et avec lesquels ils sont en interactions, évitant ainsi de catégoriser les territoires et leurs dynamiques de manière fermée. L'espace fait ainsi partie de la complexité plurielle avec laquelle le travail social doit composer. Cette complexité du

territoire est ainsi 1) liée au hasard, au désordre ; 2) à la multiplicité des unités et à l'interactions entre elles ; 3) aux relations, à l'organisation émergeant de l'ordre ou du désordre, dans une évolution continue et irréversible ; 4) la complexité est faite d'interdépendances entre le système et son environnement, entre le système et ses sous-systèmes, entre les éléments du système, de rétroactions, sous formes de boucles internes et externes.

Les personnes exerçant en travail social se situent donc dans cette complexité, selon Moine et Sorita (2015), de trois manières différentes :

- Au sein des interactions complexes entre les acteurs, qui incluent son lot d'incohérences;
- Dans des territoires dont les dimensions diffèrent;
- À devoir tenir compte des représentations individuelles et collectives qui informent l'action;

Le tout, dans le but d'accompagner les personnes, familles, groupes et collectivités dans les difficultés qu'elles traversent (Moine & Sorita, 2015). Les personnes travailleuses sociales relèvent en effet des logiques de complexification dans leur propre rôle et dans les interventions qu'elles font :

Tableau 2 Logiques de complexification du rôle et des interventions des personnes travailleuses sociales

Logiques de complexification	Impacts
Réorganisation de la gestion des services publics avec un objectif de décentralisation	• Perte de clarté des rôles des différents acteurs • Multiplication des directives à différentes échelles • Complexité et lourdeur croissantes • Érosion des liens sociaux
Place croissante des technologies et surabondance d'informations sur les plateformes numériques	• Facilitation potentielle de certains liens, Confusion pour les personnes travailleuses sociales • Effet d'exclusion de certaines populations par la fracture numérique

	• Augmentation des problèmes de surconsommation et de dépendances liés à l'accès facile et rapide des biens et services en ligne
Multiplication des échelons	• Manque de cohérence • Nécessité de déployer beaucoup plus d'énergie pour mobiliser les acteurs
Logiques de globalisation ET Retour du développement social local	Rôle des personnes travailleuses sociales où elles doivent : • Conjuguer le développement personnel des individus, des groupes et des familles, ET • Le développement organisationnel dans la concertation et la résolution de problèmes

Ces éléments sont renforcés par des contraintes financières et les coupes budgétaires institutionnelles, où on demande aux travailleurs sociaux d'en « faire toujours plus dans un environnement toujours plus contraint » (Moine & Sorita, 2015, p. 42). Cette situation les met en compétition avec le privé à certains égards, et en multipliant les projets qui nécessiteraient une approche cohérente, rajoute une complexité croissante.

La dimension spatiale gagnerait aussi en importance, selon les auteurs, puisque les trajectoires nécessaires à l'accès aux différentes fonctions associées à la vie courante (se loger, travailler, accéder aux services, etc.) se font sur de plus grandes distances et sont découplées : on ne loge pas là où on travaille, ni nécessairement là où sont les services. Les processus d'embourgeoisement, la centralisation des services, auxquels on peut rajouter les dynamiques de dévitalisation (Simard, 2019b), certaines formes de « ségrégations spatiales » ne rendent plus possible par exemple le fait de pouvoir se loger là où sont les commerces parce que le coût des logements serait trop élevé, ou encore parce que certains obstacles à la mobilité physique peuvent être présents dans l'environnement. D'autres contraintes peuvent résulter d'une absence de compréhension globale du territoire et de ses enjeux.

Nous avons opté pour ce cadre conceptuel permettant d'analyser les résultats recueillis dans la présente recherche de manière à faire sens des enjeux de transport tels que vécus et observés par les personnes pratiquant l'intervention sociale dans un milieu où la population est répartie de manière peu dense sur un territoire essentiellement rural, et où nous pourrions voir les interactions entre les différents systèmes jouant sur les problèmes sociaux rencontrés.

CHAPITRE 4

4. MÉTHODOLOGIE

L'objectif de la présente section est de présenter les aspects méthodologiques de ce projet de recherche. Nous y rappellerons le but et les objectifs visés, dans quel type de recherche se situe ce projet, la population à l'étude, le processus de recrutement utilisé, le mode de collecte de données, ainsi que leur analyse et les considérations éthiques.

4.1. Type de recherche

En raison de la faible documentation de l'intersection des enjeux liés aux déplacements dans le contexte de la pratique de l'intervention sociale en contexte rural, nous avons choisi de réaliser une recherche qualitative exploratoire, utilisant une approche phénoménologique descriptive, issue de l'école de pensée de Husserl (1859-1938) (1970, cité dans Corbière & Larivière, 2020; Gaudet & Robert, 2018), qui « consiste à décrire et à comprendre la signification de l'expérience pour la personne qui la vit quotidiennement (selon sa perception) » (Corbière & Larivière, 2020, p. 36). Cette approche méthodologique vise ainsi à recueillir la perception des personnes participantes elles-mêmes, dans le cadre d'entrevues plus approfondies. Cette méthode exige une présence réflexive à l'autre, ainsi que la création d'un lien de confiance avec les personnes participantes (Corbière & Larivière, 2020; Paillé & Mucchielli, 2012). Nous avons privilégié cette approche puisqu'elle permet de tenir compte de la posture subjective de la personne menant la recherche (qui dans le cas présent, habite et travaille également sur le territoire), mais offre une perspective où cette dernière adopte une attitude de curiosité sans jugement, une ouverture à la nouveauté de ce que les personnes participantes apportent (Corbière & Larivière, 2020) afin d'éclairer davantage les réalités étudiées.

4.2. Population à l'étude et échantillonnage

Nous avons réalisé la présente étude auprès des personnes pratiquant l'intervention sociale dans le milieu choisi, soit les travailleuses sociales œuvrant dans le réseau de la santé et de services sociaux, mais également les travailleuses du milieu communautaire, tant en intervention individuelle, de groupe, qu'en intervention collective. Bien que les conditions de travail soient différentes, avec des défis et des cadres différents, nous croyons que cette diversité de perspectives et d'expériences a permis de capter une plus grande richesse dans les résultats, offrant un portrait plus complet des réalités du territoire étudié et de ses enjeux (Corbière & Larivière, 2020).

Il s'agit d'un échantillonnage non-probabiliste, c'est-à-dire que l'échantillon a été déterminé intentionnellement. Le seul critère d'inclusion consistait à exercer ou avoir exercé l'intervention sociale, individuelle, de groupe ou collective, dans un cadre institutionnel ou communautaire, sur le territoire de la MRC La Haute-Côte-Nord. Étant donné la difficulté d'accès aux études collégiales et universitaires, la base expérience et les formations connexes étaient un critère d'inclusion. Si les personnes ne correspondaient pas à ces critères, elles étaient exclues.

La taille des échantillons des différentes études portant sur les enjeux de déplacement en travail social (Disney *et al.*, 2019; Ferguson, 2010a; Muzicant & Peled, 2018) varie entre dix et douze participants, principalement des femmes, et inclut quelques questionnaires. Dans notre cas, dans le cadre méthodologique adopté, soit une exploration plus approfondie de l'expérience vécue et des perceptions des personnes participantes, nous avons établi qu'un échantillon d'environ une dizaine de personnes participantes œuvrant auprès de populations diversifiées serait réaliste et significatif, permettant une exploration en profondeur des expériences vécues par chacune. L'objectif était d'aller chercher un nombre égal de travailleuses du réseau public et de travailleuses du milieu

communautaire, ainsi qu’au moins une personne travaillant en organisation communautaire, afin de mieux comprendre les enjeux relatifs à l’intervention collective et au soutien des organismes communautaires. Cependant, aucune personne ayant le profil d’organisatrice communautaire au sein du réseau public de la santé et des services sociaux n’a répondu aux efforts de recrutement.

Nous souhaitions également recruter des travailleuses ou travailleurs œuvrant auprès de différentes clientèles, aînés, jeunesse, famille, santé mentale, femmes, personnes immigrantes, et en déficience intellectuelle/déficience physique/trouble sur le spectre de l’autisme (DI/DP/TSA), afin de mieux comprendre les points communs pouvant être dégagés, ainsi que les aspects différenciés qui sont susceptibles d’émerger.

4.3. Caractéristiques sociodémographiques des participantes

Il est à noter que toutes les participantes étaient de genre féminin, ce qui reflète la forte proportion de femmes dans la profession en général, le Québec (87,3 %) et la Côte-Nord ne faisant pas exception (85,5%) (Gouvernement du Québec, 2025).

Tableau 3 Caractéristiques socio-démographiques des participantes

Âge	Type d’organisation	Formation ou expérience	Nombre d’années d’expérience	Populations desservies	Territoire desservi
21 à 25 : 1 26 à 30 : 3 31 à 35 : 1 41 à 45 : 1 46 à 50 : 1 56 à 60 : 1 61 à 65 : 1 66 à 70 : 1	Organisme communautaire : 7 Réseau de la santé et des services sociaux : 2 Scolaire : 1	Baccalauréat en travail social : 4 Formations connexes : 4 Expérience : 2	1 à 5 ans : 6 10 à 15 ans : 2 20 à 25 ans : 2	Populations vulnérabilisées en général : 3 Jeunesse : 3 DI/DP/TSA : 1 Santé mentale : 1 Enfants et famille : 2 Femmes : 1 Note : 2 mentionnent avoir une expérience préalable auprès des personnes aînées	Toute la Haute-Côte-Nord : 6 Secteur est seulement : 2 Secteur ouest seulement : 2

4.4. Méthode de collecte de données

La méthode privilégiée de collecte de données fut l'entretien semi-dirigé avec les participantes recrutées, avec une durée d'environ une heure prévue pour chacune des participantes, en ligne ou en personne. Cette méthode d'entretien permet de récolter un matériel très riche faisant appel à l'introspection, à la réflexivité et à une certaine organisation du matériel par la personne interviewée elle-même selon ce qui lui fait sens (Gaudet & Robert, 2018). Dans le contexte d'entretiens semi-dirigés, « [l]e guide d'entretien prend la forme d'une consigne de départ générale à laquelle on ajoute une courte liste de thèmes établis au préalable, qu'on se garde en réserve et qu'on veut couvrir dans chaque entretien » (Gaudet & Robert, 2018, p. 100). À partir du but et des objectifs de la recherche, nous avons développé un questionnaire clair et permettant d'aborder différents thèmes, en partant des caractéristiques perçues du territoire, avant d'aborder l'expérience des participantes par rapport à leurs propres déplacements, aux besoins des personnes usagères, et aux impacts des enjeux de déplacement sur la vie de celles-ci, ainsi que les stratégies (voir questionnaire en annexe 5). Nous avons utilisé les étapes méthodologiques développées par Amedeo Giorgi (Giorgi, 1975, 1997, 2005, cité dans Corbière & Larivière, 2020), d'après les travaux de Husserl (1859-1938), pour les sciences humaines et de la santé. En raison de la diversité des personnes pratiquant l'intervention et des populations auprès desquelles elles interviennent, nous croyons que l'entretien semi-dirigé a offert un certain cadre et des sujets prédéterminés correspondant aux objectifs de la recherche, tout en permettant aux participantes d'approfondir les sujets et d'aborder des thèmes qui n'étaient pas prévus au questionnaire (Gaudet & Robert, 2018).

4.5. Déroulement de la collecte de données

Nous avons pu réaliser les entretiens à l'hiver et au printemps 2024, suivant l'obtention de la certification éthique (Annexe I). Afin de simplifier le processus de recrutement, et sachant que la plateforme Facebook est très utilisée en Haute-Côte-Nord, des publications avec un visuel informatif (Annexe II) et un questionnaire d'inscription (Annexe III) ont été partagées sur les différents groupes et pages pertinents (par exemple les pages *Spotted : Forestville*, *Spotted : Escoumins*, *As-tu-ça toi Tadoussac?* ainsi que via des comptes personnels qui ont relayé les publications). Le questionnaire Forms (annexe III) a été créé et mis en lien en accompagnement de l'affiche circulant sur les médias sociaux pour permettre aux personnes de signaler leur intérêt et communiquer leurs disponibilités et leurs coordonnées sans répondre en commentaire directement sous les publications, ce qui aurait nuit à la confidentialité. Les publications ont été partagées à plusieurs reprises jusqu'à ce que l'objectif de dix participantes ait été atteint. Une seule personne qui avait signalé son intérêt a eu un empêchement ne lui permettant pas de participer. Les entretiens ont été réalisés par la chercheuse elle-même, deux en personne, à l'aide d'une enregistreuse prévue à cet effet, et les autres en visioconférence par la plateforme Teams (licence institutionnelle). Un formulaire d'information et de consentement verbal (Annexe IV) a été utilisé et le consentement verbal recueilli préalablement à l'enregistrement des entrevues. Les enregistrements ont été transcrits et anonymisés aux fins de l'analyse.

4.6. Instrument de la collecte de données

Dans le cadre de la présente recherche, un guide d'entrevue constitué de questions ouvertes selon les thèmes de recherche (Annexe V) a servi à diriger les entretiens, tout en laissant la possibilité aux participantes d'approfondir ou de soulever certains thèmes.

Une première partie du questionnaire portait sur les caractéristiques socio-démographiques des participantes : âge, genre, formation, expérience, type d'organisation (réseau de la santé, réseau scolaire, organisme communautaire, etc.) et populations desservies. Le questionnaire d'entretien portant sur les thèmes abordés dans le cadre de la présente recherche était ensuite divisé en trois parties :

- Les caractéristiques du territoire d'intervention, la structure des découpages du territoire, des ressources présentes, ainsi que les liens potentiels entre logement et transport ;
- Les enjeux de transport expérimentés par les participantes elles-mêmes, dans le cadre de leur travail (temps, coûts, organisation du travail, etc.) ;
- Les enjeux de transports observés par les personnes intervenantes chez les personnes usagères, les impacts, ainsi que les stratégies utilisées soit par les personnes usagères elles-mêmes ou soutenues par les personnes intervenantes.

4.7. Analyse des données

Après la réalisation des entrevues, nous avons ensuite transcrit et analysé ces dernières. Nous avons procédé par strates, tel que Gaudet & Robert (2018) le proposent, la strate verticale « consiste à s'interroger sur le matériel dans son ensemble, chaque morceau étant un univers à saisir dans son contexte » (Gaudet & Robert, 2018, p. 143). Tel que proposé par la méthode de Giorgi (1975, 1997, 2005, cité dans Corbière & Larivière, 2020), nous avons d'abord fait une première lecture générale des différentes entrevues, afin de voir les éléments qui s'en dégageaient déjà. Cette première phase fut ensuite suivie d'une seconde, où nous avons dégagé certains thèmes ou unités de signification (Corbière & Larivière, 2020) dans le logiciel NVivo, afin de comparer les différentes sources. Les entrevues ont ainsi été codifiées par thèmes (les codes et sous-codes sont en annexe 6), qui ont été remaniés à mesure que des éléments émergeaient,

afin de pouvoir les organiser (Corbière & Larivière, 2020; Saldaña, 2021). La troisième strate, que Gaudet *et al.* (2018) appellent « théorisante », a permis d'opérer des généralisations à partir des analyses précédentes à la lumière des notions théoriques abordées lors de la recension des écrits, dans le cadre théorique choisi pour répondre à la question de recherche. D'autres auteurs parlent d'énoncer les données « dans le langage de la discipline » (Corbière & Larivière, 2020 p.39). La discussion nous permet de faire les liens entre les données analysées et les éléments du cadre conceptuel et de la recension des écrits, où la synthèse des résultats est mobilisée en vue des liens avec le cadre conceptuel et la littérature dans la section de la discussion.

4.8. Certification éthique

Plusieurs considérations éthiques étaient à prendre en considération dans ce projet de recherche. D'un côté, le milieu étant restreint malgré les grandes distances, il était nécessaire de s'assurer de la confidentialité et de l'anonymat des données recueillies. Ainsi, les participantes sont désignées sous un code alphanumérique (P1, P2, etc.), et les noms de villages où elles décrivent certaines interventions ne sont en règle générale pas nommés explicitement afin d'éviter l'identification des personnes. De plus, étant nous-mêmes intervenante dans le milieu comme employée de la MRC, ce qui a des avantages au plan de la relation de confiance et de la connaissance des références des participantes, nous avons communiqué ce double rôle aux participantes afin de leur permettre de faire un choix éclairé en participant à la recherche. Notre posture pouvant être un frein dans la liberté des propos, nous avons dû spécifier que le rôle de chercheuse était bien distinct, que la confidentialité allait être préservée et que des moyens pour rendre étanches les deux rôles étaient prévus (matériel et plateformes informatiques distinctes, aucune entrevue faite sur le lieu de travail de la chercheuse, etc.). Dans le cas présent, les participantes à l'étude n'appartenaient pas elles-mêmes à des groupes considérés comme

vulnérables et étaient en principe suffisamment instruites pour comprendre la nature de l'étude et sa portée. Cependant, certaines informations communiquées, si elles peuvent être retracées à leur source par un employeur, pourrait potentiellement causer certains torts à des participantes, et nous avons porté une vigilance importante à ce que cela ne puisse être le cas dans la récolte des données comme dans la présentation des résultats de cette étude.

CHAPITRE 5

5. PORTRAIT DE LA HAUTE-CÔTE-NORD

Afin de mieux mettre en contexte les propos recueillis auprès des participantes à l'étude, il convient de présenter un portrait du territoire de la Haute-Côte-Nord. Nous présenterons donc sommairement les caractéristiques sociodémographiques de la population, les acteurs, les découpages administratifs, les services et ressources présentes. Cela permettra également de faire des liens avec le modèle de Moine & Sorita (2015) en présentant les acteurs qui aménagent, gèrent et utilisent le territoire, tout en interagissant entre eux. Ces informations proviennent de différentes sources, en premier lieu des bases de données statistiques des gouvernements canadien et québécois, mais également des documents de littérature grise, soit des rapports produits par la MRC La Haute-Côte-Nord (en faisant parfois appel à de l'expertise externe) et accessibles au public. Bien que toutes les informations présentées dans ce portrait du territoire puissent être corroborées de manière indépendante, certaines s'appuient sur des constats des acteurs du milieu qu'il faudrait valider de manière plus systématique. Il faut également noter que les connaissances acquises dans le cadre de son rôle professionnel ont permis à l'autrice du présent mémoire de mieux savoir où chercher pour avoir accès à certains documents et informations. Nous verrons en premier lieu le contexte historique, social et économique, puis présenterons les caractéristiques géographiques du territoire, afin de situer les ressources institutionnelles et communautaires qui desservent sa population, terminant avec les facteurs de risque avant de préciser les différents services de transport qu'on y retrouve.

5.1. Caractéristiques géographiques de La Haute-Côte-Nord

La région de la Côte-Nord comprend six MRC. La Haute-Côte-Nord est la MRC qui se retrouve à son extrémité ouest¹⁰. Elle est bordée au nord par la MRC du Fjord-du-Saguenay, et à l'est par celle de Charlevoix-Est, à laquelle elle est reliée par un service de traversier offert par la STQ pour assurer le lien de la route 138. Sa superficie terrestre s'étend sur 11 260,13 km² et la population est de 10 078 habitants (MAMH, s. d.), avec une variation de -5,2% entre 2016 et 2021, comparativement à 4,1% pour le Québec (Québec, 2025). L'ensemble des municipalités du territoire sont considérées comme des zones d'influence métropolitaine (ZIM) modérée ou faible, voire nulle (Institut nationale de santé publique, s.d.).

La majorité des habitations sont étalées le long de la route 138 sur quelques 136 kilomètres, qui en est l'axe principal (voir Figure 4), alors que la route 172 dessert quant à elle Sacré-Cœur (environ dix kilomètres entre la 138 et le noyau villageois) et fait le lien avec le Saguenay. La MRC est généralement divisée en deux grands secteurs, départagés par la rivière des Petits-Escoumins (Colas & MRC La Haute-Côte-Nord, 2016; Verreault *et al.*, 2017). Le secteur Ouest regroupe les municipalités de Sacré-Cœur, de Tadoussac, de Les Bergeronnes et de Les Escoumins, incluant également la communauté innue d'Essipit. Le secteur Est regroupe quant à lui les municipalités de Longue-Rive, Portneuf-sur-Mer, Colombier et la Ville de Forestville, s'arrêtant à la rivière Betsiamites.

¹⁰ Pour mieux situer le territoire de la MRC La Haute-Côte-Nord, il est possible de consulter les cartes de la région administrative de la Côte-Nord (MAMH, 2025) sur le site suivant : <https://www.quebec.ca/gouvernement/portrait-quebec/cartes-donnees-quebec/decoupage-administratif>

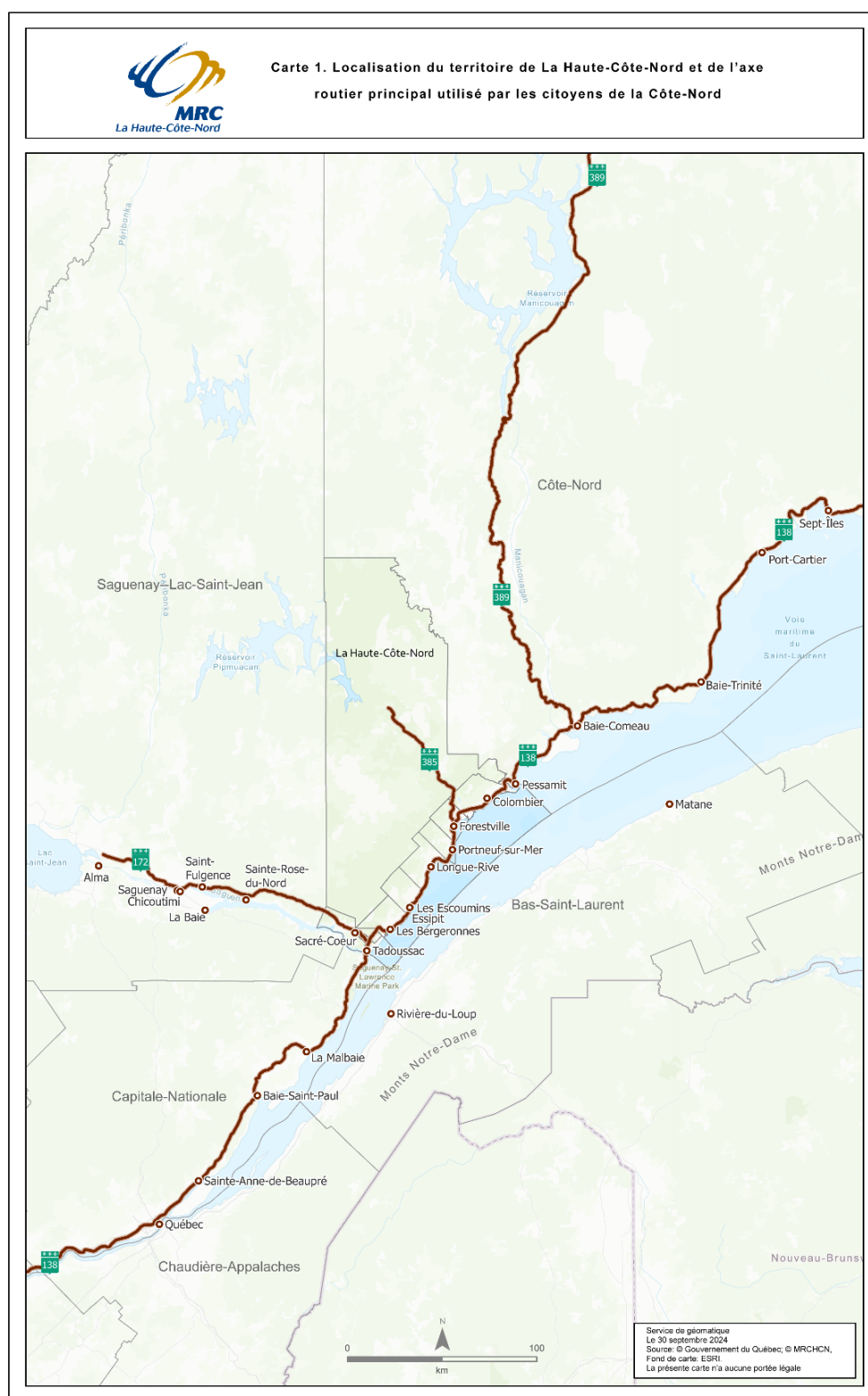


Figure 4 Carte 1. Localisation du territoire de La Haute-Côte-Nord et de l'axe routier principal utilisé par les citoyens de la Côte-Nord.

Source : MRC La Haute-Côte-Nord, 2025. Reproduite avec l'autorisation de la MRC La Haute-Côte-Nord¹¹.

5.2. Contexte historique, social et économique

Le territoire de La Haute-Côte-Nord a été colonisé principalement au 19^e siècle dans le contexte de l'expansion de l'industrie forestière, suivie de l'époque des grands chantiers d'Hydro-Québec (Verreault *et al.*, 2017). Par ailleurs, l'industrie touristique présente à Tadoussac et dans les secteurs environnants s'est développée à l'origine en lien avec la présence des touristes anglophones liés aux patrons des compagnies forestières. Quant à la communauté d'Essipit, bien qu'il y ait eu de très fortes tensions historiques quant à l'utilisation du territoire et des cours d'eau, notamment dans les années 1980, avec ce qui a été appelé la Guerre du saumon (Ross-Tremblay, 2020), le développement de ses entreprises collectives a connu un essor important qui en fait maintenant la collectivité de la Haute-Côte-Nord la moins dévitalisée, avec un indice positif de vitalité économique de 2,8383, ce qui s'explique par son revenu annuel médian plus élevé pour les particuliers de 18 ans et plus (42 200 \$), son taux de travailleurs de 25 à 64 ans (82%) et son taux d'accroissement annuel moyen (TAAM) de 9,3 pour 1000, des indicateurs qui, comparativement aux autres localités de La Haute-Côte-Nord, se situe nettement au-dessus de la moyenne pour la MRC (ISQ, 2025) (Voir Tableau 4).

Tableau 4 Population et indice de vitalité économique des municipalités de la MRC La Haute-Côte-Nord et de la communauté innue d'Essipit

Municipalité	Nombre d'habitants	Indice de vitalité économique (ISQ, 2025)
Sacré-Cœur	1707	-0,5439
Tadoussac	813	-2,9316
Les Bergeronnes	619	-2,8735
Les Escoumins	1793	-2,8207
Longue-Rive	909	-17,3250
Portneuf-sur-Mer	595	-13,7395
Forestville	2839	-10,6806
Colombier	637	-16,7721
Communauté innue d'Essipit	309 habitants (1280 membres, incluant hors-réserve)	2,8383
MRC La Haute-Côte-Nord	10 221	-13,7746

¹¹ Voir autorisation en Annexe VIII

Source pour la communauté innue d'Essipit : (*Conseil De La Première Nation des Innus Essipit • Centre de ressources sur la gestion des terres des Premières Nations (CR)*, s. d.; Gouvernement du Canada, 2022a). Source pour le nombre d'habitants des autres localités : (ISQ, 2025)

La vie économique de la MRC a été très affectée par les difficultés qu'a connues l'industrie forestière avec l'effondrement du marché du bois d'œuvre, depuis le début des années 1980, et plus récemment après 2006, ainsi que par la fin des grands chantiers d'Hydro-Québec dans la région. Dans le secteur Est (Colombier, Forestville, Portneuf-sur-Mer, Longue-Rive), la reprise a été relativement faible, avec un exode important, alors que le village de Sacré-Cœur, la municipalité sur la limite administrative de la région du Saguenay a été en mesure de mieux s'en tirer, par la constitution de Boisaco, une coopérative forestière, et de ses différentes filières au début des années 1980. La formule coopérative a en effet permis à la population de faire preuve de résilience (Verreault *et al.*, 2017). Les autres villages du secteur (Tadoussac, Les Bergeronnes, Les Escoumins et Essipit) ont quant à eux profité du tourisme et ont donc été moins touchés. C'est après 2008, avec les problèmes sociaux, économiques, familiaux et la détresse psychosociale, particulièrement celle des hommes, que s'est développée dans la région une orientation vers le développement social (Verreault *et al.*, 2017). La MRC a ainsi adopté en 2018 une politique de développement social, et soutient la coordination d'un regroupement de plus d'une trentaine de partenaires intersectoriels, avec des leviers financiers tels qu'une entente avec la Fondation Lucie et André Chagnon, ainsi que les mécanismes de l'Alliance pour la solidarité régionale, destinée à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale par la réalisation de projets concertés sur divers axes d'intervention (sécurité alimentaire, soutien aux familles et aux personnes, sensibilisation et lutte contre les préjugés, etc.).

En ce qui concerne la Haute-Côte-Nord, selon la définition du rapport de l'INSPQ sur les inégalités en santé (Gauthier *et al.*, 2009), les municipalités qui la composent sont situées en ZIM modérée ou faible (INSPQ, s.d.), considérées rurales et éloignées, à

l'exception des extrémités, soit Colombier (un peu moins d'une heure de Baie-Comeau), Sacré-Cœur (environ une heure de Chicoutimi) et Tadoussac (environ une heure de La Malbaie et 1,5 h de Chicoutimi), qui seraient considérées comme des communautés rurales intermédiaires, puisque situées à un peu moins de 1,5 h d'un hôpital de deuxième ligne, bien qu'étant à au moins trois heures de Québec (sans compter la barrière supplémentaire du traversier Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine et les freins météorologiques ou mécaniques potentiels). La majorité de la population est à environ 30 minutes ou moins d'un des centres de services locaux, situés à Forestville et aux Escoumins. La Haute-Côte-Nord est donc privilégiée par rapport à d'autres territoires de la Côte-Nord, beaucoup plus éloignés des grands centres, comme Caniapiscau, la Minganie ou la MRC de Golfe-du-Saint-Laurent, sans compter l'île d'Anticosti. Elle ne dispose toutefois pas d'un aéroport permettant les transports d'urgence.

5.3. Ressources communautaires et scolaires en Haute-Côte-Nord

Les ressources en éducation et les organismes communautaires sont généralement répartis selon les deux secteurs est et ouest. Chaque municipalité, à l'exception de Portneuf-sur-Mer (où l'école a fermé en 2021), possède une école primaire. Une polyvalente se situe à Forestville, et une deuxième aux Bergeronnes, desservant respectivement le secteur Est et le secteur Ouest. Un Centre de formation professionnelle et un Centre d'études collégiales (affilié au Cégep de Chicoutimi) se retrouvent également à Forestville. L'école de Sacré-Cœur offre quant à elle les trois premières années du secondaire aux élèves sur son territoire. Bien que plusieurs organismes des deux secteurs soient situés physiquement dans les plus grosses municipalités, un certain nombre sont répartis dans les autres (les organismes familles, par exemple, sont situés à Les Bergeronnes pour l'ouest, et à Longue-Rive pour l'est), quelques organismes ayant quant à eux des installations dans les deux secteurs pour assurer des services sur l'ensemble du

territoire (Carrefour Jeunesse-Emploi, Centre d'activités et d'épanouissement à la vie, Centre de jour le Mûr-Mûre, en santé mentale, par exemple). La plupart desservent les villages environnants dans leurs secteurs respectifs, en utilisant des locaux disponibles dans les différentes municipalités ou en partenariat avec d'autres organismes. De plus, certains organismes dont les locaux principaux sont situés dans la MRC de Manicouagan (généralement à Baie-Comeau), desservent également le territoire de La Haute-Côte-Nord, soit en partenariat avec des organismes locaux (par exemple l'organisme Synapse 360, qui dessert les familles et individus vivant avec un TDAH ou un syndrome Gilles de la Tourette, partage une ressource et les locaux de l'organisme famille Ressource Parenfants, dans le secteur ouest). L'organisme pour les hommes et leur entourage Homme-Aide Manicouagan a quant à lui fait l'acquisition d'un véhicule récréatif « Homme-Aide mobile » pour venir offrir des services plus accessibles lorsque les températures le permettent.

5.4. Caractéristiques socio-économiques

Le revenu médian total y est de 35 600 \$ (32 000 \$ après impôt), celui des hommes de 42 400 \$ (37 600 \$ après impôt) et de 30 000 \$ (27 800 \$ après impôt) pour les femmes (Gouvernement du Canada, 2022b), avec un appauvrissement accru observé pendant la pandémie (Gouvernement du Canada, 2022b). Le taux de ménages à faible revenu est de 16%, bien qu'il soit plus élevé à Portneuf-sur-Mer et Longue-Rive (MRC Haute-Côte-Nord, 2023), et que, pour la plupart des municipalités, le nombre de personnes de 65 ans et plus vivant sous le seuil de faible revenu dépasse les 20 % (Gouvernement du Canada, 2022b)¹². Par ailleurs, 21 % des emplois en Haute-Côte-Nord sont saisonniers (Action-Chômage, 2022) et 24% de la population active occuperait un emploi saisonnier

¹² Le faible revenu est généralement le revenu médian après impôt divisé par deux, avec des ajustements selon la taille du ménage (Québec, s. d.).

(Tremblay-Boily, 2023), ce qui fait en sorte qu'une forte proportion de la population active reçoit des prestations de l'Assurance-Emploi, particulièrement dans le secteur Ouest, en raison de la nature saisonnière des industries qui s'y retrouvent (tourisme, secteur forestier). On souligne que le revenu médian annuel des femmes travaillant à temps partiel ou seulement une partie de l'année est de 17 000 \$ (Gouvernement du Canada, 2022b).

Le niveau de scolarité y est relativement bas, 13,9 % de la population y détient un diplôme d'études universitaires (Québec, 2025) (contre 29,5 % au Québec); 49,5 % de la population de 18 à 24 ans étudies postsecondaires (comparativement à 59,5 % au Québec). Beaucoup d'emplois sont dans le secteur primaire, ainsi que dans celui du commerce et des services (MRC Haute-Côte-Nord, 2023).

En matière de transport, sur 4120 personnes qui travaillent, 3755 doivent se déplacer, parmi lesquelles 3190 se déplacent en voiture comme conducteurs pour y aller, 130 comme passagers, 340 en transport actif ou collectif, et le reste est en télétravail. Les déplacements moyens de la population active sont de 18,7 minutes (Gouvernement du Canada, 2022b). Cependant, ces données ne reflètent que les déplacements réalisés pour le travail et non pour l'ensemble des activités nécessaires à la vie quotidienne. La proportion de la population pour laquelle le manque d'accès à un transport est un frein à l'emploi ou à la réalisation d'un projet de vie n'est actuellement pas documentée.

5.5. Facteurs de risques

Il aurait 2985 personnes âgées de 65 ans et plus (29,0 %) en Haute-Côte-Nord, 1290 enfants de 0 à 14 ans (12,5 %). De plus, 38 % des ménages sont des personnes seules, et 9 % des familles monoparentales (MRC Haute-Côte-Nord, 2023). L'âge moyen de la population est de 49,2 ans, dans un contexte de diminution de la vitalité économique

(la MRC se retrouvant au 102^e rang des 104 MRC du Québec sur le plan de la vitalité économique, particulièrement dans les municipalités du secteur Est) (voir le Tableau 3). Quant à l’immigration, selon les constats des acteurs locaux (Carrefour Jeunesse-Emploi, MRC, employeurs principaux) lors des consultations citoyennes dans le cadre de la démarche pour le Programme d’appui aux collectivités (PAC) du ministère de l’Immigration, de la Francisation et de l’Intégration (MIFI), le phénomène n’apparaît pas encore dans les données de recensement, puisqu’il est encore très récent (Mercieca & De Knieber, 2023). Ce phénomène est le résultat du recrutement international et de la régionalisation dans le but de remédier à la diminution de la population locale active, particulièrement à l’initiative des employeurs du secteur forestier et des services et de la santé, ainsi que de la pêche et de l’agriculture. Ce phénomène récent contribuerait à vulnérabiliser les personnes qui immigreront ou viennent vivre sur le territoire en provenance d’autres régions, particulièrement celles qui sont racisées, puisque la discrimination due à la méconnaissance et aux préjugés présents dans la population locale est nommée par plusieurs interlocuteurs du milieu comme un facteur de risque contribuant à leur isolement. De plus, selon les acteurs en immigration de la région, les contraintes croissantes sur les statuts en immigration contribueraient à vulnérabiliser ces populations, affectant les possibilités de regroupement familial, l’accès à certains services, tout en augmentant l’incertitude et le stress des personnes et de leurs familles.

Le vieillissement plus rapide de la population et l’exode des jeunes sont des traits souvent constatés dans les milieux dévitalisés (MAMH, 2010), ainsi que la sous-scolarisation et le faible niveau de littératie (plus de 60 % de la population n’a pas un niveau de littératie suffisant pour lire un texte plus long) (Langlois, 2023). Outre ces enjeux, on retrouve sur la Côte-Nord, incluant la Haute-Côte-Nord, des taux de maltraitance des enfants trois fois supérieurs au taux moyen québécois (Dagenais et al.,

2018; Gaudreault, 2020; Gosselin, 2023) et deux fois supérieur quant au taux de violence conjugale et d'agressions sexuelles (Secrétariat de la condition féminine, 2019).

Selon une étude commandée par la MRC sur le logement, l'habitation et l'hébergement et publiée en février 2023, il manquerait à terme 570 unités de logement, dont 414 adaptés pour les besoins des aînés qui ne seront plus en mesure de demeurer dans leurs maisons unifamiliales (MRC Haute-Côte-Nord, 2023). Bien qu'environ 77 % des ménages de La Haute-Côte-Nord soit propriétaires, le parc immobilier vieillissant et l'augmentation rapide du prix des maisons sur le territoire, qui n'est pas suivie par une augmentation équivalente du revenu des ménages, sont des facteurs qui tendent à augmenter la précarité de ces derniers en termes d'accès à l'habitation. Par ailleurs, bien que les loyers soient toujours relativement moins coûteux que dans les centres urbains, ils ont également augmenté rapidement depuis la pandémie de covid-19 (MRC Haute-Côte-Nord, 2023).

Économiquement, bien que la majorité des entreprises de la MRC se situent à Forestville, le secteur Est ressort généralement comme le plus défavorisé (Ministère de l'éducation du Québec, 2022), et les indices de défavorisation matérielle et sociale pour les municipalités du territoire sont toutes situés dans les quintiles les plus bas (soit matériellement très défavorisé ou matériellement et socialement très défavorisés) (voir

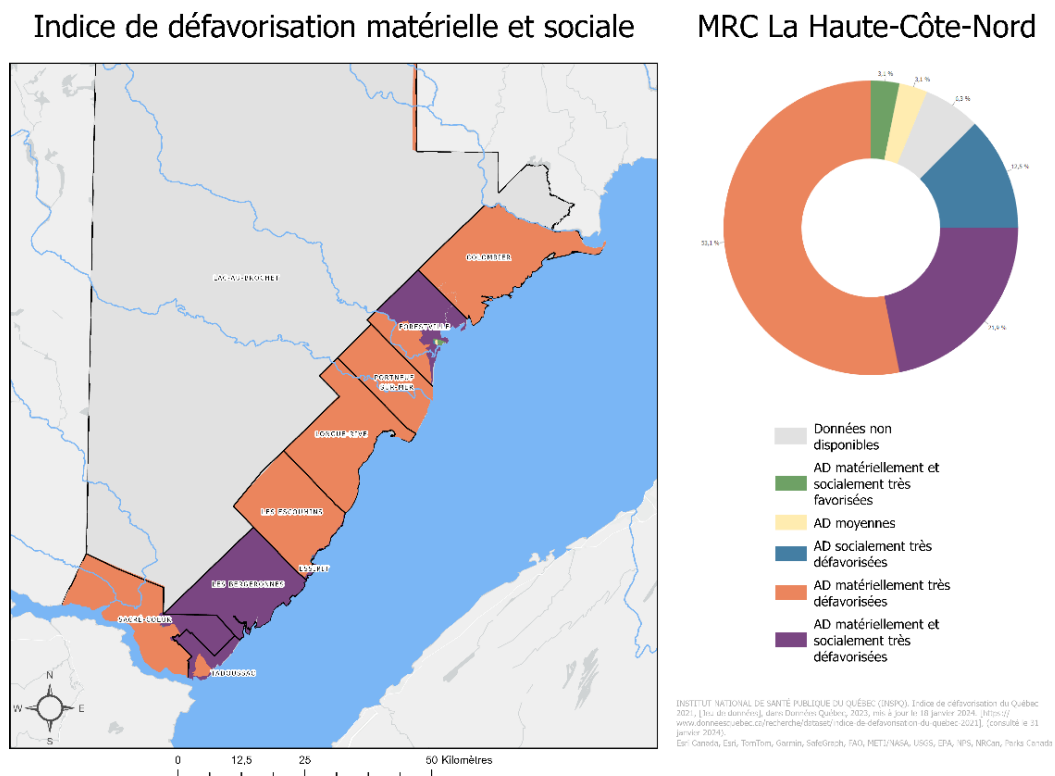


Figure 3 Indice de défavorisation matérielle et sociale pour la MRC La Haute-Côte-Nord
 Source : S. Lavoie, OTERAUD, 2024

Figure 3).

La MRC La Haute-Côte-Nord a par ailleurs fait partie des territoires étudiés par les chercheurs de l'Institut de recherche et d'informations socio-économiques (IRIS) pour la réalisation de leur étude sur la Mesure du revenu viable hors des grands centres (Tremblay-Boily, 2023), une démarche permettant de mieux refléter les besoins réels et le revenu de base nécessaire à une vie décente sur le territoire. Selon l'étude, le revenu viable varierait entre 37 622 \$/année (Forestville) et 38 702\$/année (Longue-Rive) pour

une personne seule, 48 796\$/année (Forestville) et 54 499 \$/année (Les Escoumins) pour une famille monoparentale avec un enfant, 76 684 \$/année (Forestville) et 81 919\$/année (Longue-Rive) pour une famille biparentale avec deux enfants. On doit relever que l'un des postes budgétaires les plus importants est le transport (autour de 10 700 \$/année), d'une part pour le paiement, le fonctionnement et l'entretien régulier d'un véhicule, mais également pour couvrir les dépenses nécessaires aux déplacements en dehors de la MRC pour différents services qui ne sont pas disponibles en Haute-Côte-Nord. Si on reprend les données sur le revenu des personnes habitant en Haute-Côte-Nord, soit le revenu médian des particuliers après impôts, par exemple, on peut voir que de nombreuses personnes n'atteignent pas le seuil du revenu viable, et que la contrainte liée au transport pèse démesurément sur les budgets, risquant d'empiéter sur d'autres besoins essentiels, comme l'alimentation.

5.6. Les services de transport en Haute-Côte-Nord

Parmi les orientations prioritaires de la concertation des partenaires en développement social se retrouve le développement de solutions en transport, selon le plan d'action 2019-2024¹³. Actuellement, les principaux services offerts sont un service de transport adapté, dont la répartition est gérée par la MRC¹⁴, mais l'opération des véhicules sous-traitée à un transporteur privé ; une entente (peu utilisée) avec le Centre de services scolaires de l'Estuaire, permet aux personnes adultes qui n'ont pas de casier judiciaire, sur inscription, de bénéficier des boucles faites par les autobus scolaires ; un

¹³ On peut retrouver les orientations de ce plan d'action sur le site web de la MRC : <https://www.mrchcn.qc.ca/fr/developpement/developpement-social/>. À noter qu'une démarche de planification stratégique et d'élaboration d'un plan d'action dans le cadre de l'Alliance pour la solidarité sont en cours en 2025.

¹⁴ Selon l'information disponible sur le site web de la MRC La Haute-Côte-Nord (<https://www.mrchcn.qc.ca/fr/services-aux-citoyens/transport/>) et la documentation qu'on peut y retrouver, il est nécessaire de réserver minimalement 3 jours d'avance. La grille tarifaire indique des coûts de 10 \$ à 30 \$ par trajet, selon le kilométrage, à l'intérieur de la MRC. Pour les transports à l'extérieur de la MRC, le kilométrage est de 0,28 \$/km pour un trajet de moins de 400 km, alors qu'il est de 0,52 \$/km pour les trajets de plus de 400 km (sujet à remboursement par le CISSS selon les modalités prévues, et sur demande de l'utilisateur). L'utilisateur doit également faire une demande d'attestation lors de son rendez-vous médical et la transmettre au bénévole qui le conduit. L'utilisateur a 30 jours suivant la réception de sa facture pour s'acquitter des frais.

service d'accompagnement et de transport bénévole accessible aux personnes de 65 ou plus pour les besoins médicaux, ou pour les personnes ayant des traitements en oncologie. Du côté Ouest, ce service est assuré avec le soutien financier du ministère des Transports (MTQ) et une répartitrice employée par la MRC, qui coordonne les bénévoles fournis par les comités de bénévoles de chacune des municipalités du secteur (Tadoussac, Sacré-Cœur, Les Bergeronnes et Les Escoumins). Du côté Est (Longue-Rive, Portneuf-sur-Mer, Forestville et Colombier), c'est le Centre d'action bénévole Le Nordest qui assure un service similaire, qui suit quant à lui le Cadre de référence de la Fédération des Centres d'action bénévole du Québec sur l'accompagnement-transport bénévole¹⁵, et est soutenu financièrement par le Programme de soutien aux organismes communautaires (PSOC) du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS). Une différence notable entre les deux secteurs est que Le CAB Le Nordest a également une entente avec le Centre local d'emploi pour assurer les déplacements essentiels des personnes bénéficiant de l'aide financière de dernier recours, un service qui n'est pas offert par la MRC. Selon la documentation disponible sur le site web du CAB Le Nordest, pour ces services, il est nécessaire de réserver au moins 48 heures à l'avance. L'organisme offre également un service de navette aux personnes résident à Forestville les jeudis pour aller faire leurs courses au centre d'achat local¹⁶. Outre le transport scolaire assurant le déplacement des élèves, incluant ceux de l'éducation des adultes qui n'ont pas de casier judiciaire, il n'y a pas d'autre offre de transport pour la population générale. Les services de covoiturage ne

¹⁵ On peut retrouver le Cadre de référence (FCAB, 2013) sur le site web de la Fédération : <https://www.fcabq.org/la-fcabq/publications-/gestion-et-gouvernance>

¹⁶ Voir sur le site web du CAB Le Nordest : <https://www.lenordest.org/services>

sont pas organisés de manière fiable, offerts principalement par le biais de groupes Facebook d'échanges de services généraux fréquemment utilisés par la population¹⁷.

Pour illustrer les impacts des inégalités dans l'accès à la mobilité avec un exemple concret, on peut utiliser celui de la politique de transport électif du CISSS de la Côte-Nord¹⁸. Ce programme octroie une aide financière pour contribuer au kilométrage et per diem nécessaires lorsqu'une personne et un proche doivent se rendre dans un centre urbain pour recevoir certains services, à la demande du médecin traitant. Les montants alloués couvrent une portion des frais occasionnés, mais ces derniers peuvent être nettement plus élevés, tout dépendant des distances à couvrir, des frais d'hébergement, du temps nécessaire pour les traitements et du besoin d'accompagnement. Sachant que l'indice de défavorisation matérielle et sociale des collectivités de la Haute-Côte-Nord est particulièrement élevé, on peut en déduire que certains groupes y sont particulièrement désavantagés dans leur accès aux soins. Cette situation, comparée à celle de quelqu'un vivant en milieu urbain, où plusieurs alternatives de transport s'offrent à lui, et où l'hébergement n'est pas nécessaire, montre que, même si, selon les principes de l'accès

¹⁷ Nous avons exploré les options généralement retrouvées dans d'autres régions pour le covoiturage, telles qu'Amigo Express, mais elles ne semblent pas avoir la cote sur le territoire de la MRC, hormis pendant la saison touristique, où elles sont utilisées principalement par les visiteurs d'autres régions. Plusieurs groupes Facebook locaux d'entraide, d'échanges et de vente sont par contre utilisés pour faire des appels à tous, avec plus ou moins de succès (si on est connu ou non, selon la saison, selon les algorithmes, etc.). Il faut toutefois noter que ces groupes Facebook n'offrent aucune sécurité quant à la légitimité du conducteur, ni par rapport au paiement. Voir le site web : <https://unpointcinq.ca/agir/covoiturage-au-quebec/>

¹⁸ Site web du CISSS de la Côte-Nord : <https://www.cisss-cotenord.gouv.qc.ca/usagers-et-visiteurs/transport-et-deplacement-des-usagers/transport-des-usagers/>
Pour l'utilisation de l'automobile personnelle, les frais sont de 0,22 \$/km ; le remboursement du coût du billet (autobus, train, traversier), plus 29 \$ pour transport en commun ; le remboursement du billet d'avion au meilleur prix, le coût de l'agence demeurant aux frais de l'utilisateur, avec 29 \$ pour le transport en commun ; les per diem pour l'hébergement et repas sont de 120,43 \$/nuit, 2 nuitées maximum, 51,57 \$ pour un aller-retour dans la journée ; 51,57 \$/nuitée pour un accompagnateur si demandé par le médecin traitant, même montant si c'est un aller-retour dans la journée, 2 nuitées maximum. Pour les greffes ou les traitements en oncologie demandant un séjour prolongé, le remboursement des dépenses d'hébergement et de repas sur présentation des pièces justificatives OU 240,86 \$/semaine ; pour l'accompagnateur, même chose, mais 103,14\$/semaine de traitement.

universel aux soins de santé régissant les régimes publics de santé au Canada¹⁹, incluant le Québec, l'accès aux services publics de santé devrait être équitable partout sur le territoire québécois, ce n'est dans les faits peut-être pas le cas.

Les écoles de conduite et les services d'examen de la SAAQ sont soit à Baie-Comeau (certains services étant offerts ponctuellement à Forestville, en ce qui concerne les écoles de conduite) ou au Saguenay, donc en dehors des limites administratives de la MRC. Ainsi, toute personne nécessitant une évaluation pour répondre aux critères d'obtention d'un permis de la SAAQ doit nécessairement compter sur un réseau informel (parents, amis, collègues, connaissances, employeur, etc.) ou tenter de trouver un covoiturage sur les plateformes existantes. Selon le consensus des acteurs qui œuvrent auprès de ces populations, cette situation est un défi pour les personnes marginalisées, les personnes qui ne sont pas connectées sur les médias sociaux ou qui ne connaissent pas les groupes plus utilisés, les personnes nouvelles arrivantes dans la région n'ayant pas de permis de conduire, particulièrement celles ayant une trajectoire d'immigration (voir en Annexe VII les notes d'une rencontre des partenaires d'état de situation sur ce sujet ayant eu lieu le 12 mars 2025).

Plusieurs groupes communautaires déplacent régulièrement les personnes usagères de leurs services afin de répondre à ces défis. Elles le font soit en utilisant les véhicules de l'organisme pour aller chercher les personnes usagères fréquentant leurs services (les activités des centres de jour du CAB Le Nordest, le Centre d'activités et d'épanouissement à la vie de La Haute-Côte-Nord, le Centre des femmes de Forestville,

¹⁹ La Loi canadienne sur la santé (LCS) prévoit que : « [l]a politique canadienne de la santé a pour premier objectif de protéger, de favoriser et d'améliorer le bien-être physique et mental des habitants du Canada et de faciliter un accès satisfaisant aux services de santé, sans obstacles d'ordre financier ou autre. » Loi canadienne sur la santé (LCS), L.R.C. 1985, ch. C-6, art. 3. Bien que seuls les soins « médicalement nécessaires » soient obligatoirement couverts par les régimes provinciaux, cela semble inclure, au moins en partie, les soins pour lesquels l'aide financière pour le transport et les per diem est fournie. On pourrait ainsi arguer que la difficulté d'accès engendrée par les frais de déplacement constitue un « obstacle » à ces soins, engendrant des inégalités dans l'accès aux soins.

par exemple); ou encore, les personnes intervenantes utilisent leurs véhicules pour conduire les personnes usagères pour des rendez-vous auprès d'autres services (par exemple, les travailleurs de rue du Carrefour solidaire Haute-Côte-Nord, ou encore les intervenantes du Carrefour Jeunesse Emploi). Cependant, nous constatons qu'une enquête plus systématique devrait être réalisée pour être en mesure de quantifier ce que représentent l'ensemble de ces déplacements (coûts, temps, fréquence, etc.). Du côté des services sociaux et de la santé, les travailleuses sociales ont aussi parfois à déplacer leurs usagers lorsqu'aucune autre ressource ne peut être mobilisée. Pour les personnes qui reçoivent les services de la Coopérative de soins à domicile²⁰, certains déplacements pour des courses ou activités régulières peuvent être réalisés par les employées de la coopérative.

Bien que la MRC ait déclaré compétence par résolution pour le transport collectif en 2014²¹, sa principale réalisation à l'heure actuelle est une étude de faisabilité par une firme spécialisée. Le dossier relève actuellement de la direction générale de la MRC. Un premier défi travaillé actuellement est d'harmoniser les services existants sur l'ensemble du territoire, particulièrement en contexte de vieillissement de la population, incluant le bassin de conducteurs bénévoles sur lequel s'appuie actuellement l'essentiel des services offerts. Différents freins pèsent par ailleurs sur le développement de services élargis : les coûts de mise en œuvre perçus comme très élevés pour une MRC qui ne peut compter sur des quotes-parts importantes des municipalités ; les perceptions répandues que les besoins sont minimes, voire inexistantes ; un manque de volonté politique aux différents paliers

²⁰ Voir le site web de la coopérative : <https://csadhcnc.ca/services/>

²¹ Résolution no 2014-10-219 relative au Règlement no 127-2014 – déclaration de compétence relativement à une partie du domaine de la gestion du transport de personnes – transport adapté et transport collectif rural, adopté en octobre 2014 (MRC La Haute-Côte-Nord, 2018). Le Code municipal du Québec permet en effet que la compétence au plan du transport collectif, qui relève normalement des municipalités, puisse être déléguée à la MRC, qui déclare alors sa compétence en la matière.

pour travailler à des solutions (comme l’instauration d’une taxe régionale sur l’essence, par exemple). Une rencontre sur le thème du transport par les partenaires en développement social tenue le 12 février 2025 a permis à la direction générale d’échanger plus concrètement avec les partenaires du milieu sur les enjeux du transport, ouvrant la porte à de potentielles collaborations en vue d’arriver à des solutions. Les avancées peuvent cependant être fragilisées par les élections municipales en novembre 2025, tant que des engagements formels ne sont pas pris par les parties prenantes²².

Comme nous l’avons vu plus tôt, les enjeux géographiques, économiques et sociaux du territoire contribuent à freiner le développement des communautés de La Haute-Côte-Nord. À titre d’exemple, les données recueillies au cours de la démarche d’élaboration du Plan d’action pour le Programme d’appui aux collectivités (ministère de l’Immigration, de la Francisation et de l’Intégration), adopté par la MRC en 2024, ont permis d’identifier les enjeux de transport comme un axe à travailler (Mercieca & De Knieber, 2023). Bien qu’une étude plus approfondie soit nécessaire pour le démontrer, les informations et certaines études disponibles sur les milieux favorables à l’établissement des personnes immigrantes semblent indiquer que le manque d’une offre de transport fiable, ainsi que d’infrastructures favorisant le transport actif sécuritaire, soit des freins importants à l’attractivité et à la rétention des nouveaux arrivants sur le territoire (Esses *et al.*, 2010).

Cette brève présentation des caractéristiques la Haute-Côte-Nord donne un aperçu des défis complexes relatifs à la mobilité. En effet, ce n’est pas seulement ce qui est immédiatement relatif à la mobilité qui en complexifie les enjeux, mais aussi l’ensemble des défis sociaux, politiques, économiques et géographiques, et leurs interrelations. Ce

²² Voir Annexe VII, 2025-03-12 Notes de la rencontre Transport.

portrait, loin d'être exhaustif, nous permettra cependant de mieux contextualiser les résultats de la recherche à proprement dit, les propos des participantes, et d'en faire l'analyse.

CHAPITRE 6

6. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

Cette section sera consacrée à présenter les résultats de notre recherche. Afin de mieux contextualiser les propos des participantes et les éléments qui s'en dégagent, nous avons présenté dans la section précédente le territoire de la Haute-Côte-Nord et ses caractéristiques géographiques et sociales, particulièrement celles qui permettent de mieux comprendre les défis en matière de mobilité, d'accès aux ressources et de déplacements des intervenantes et des personnes usagères. Nous présenterons maintenant les résultats de la recherche, divisés selon les objectifs de la recherche, soit 1) les éléments propres aux défis rencontrés par les intervenantes dans le cadre de leur travail en matière de distances et de déplacements ; 2) les populations touchées et les défis se rapportant aux déplacements, constatés par les intervenantes ; 3) les stratégies mobilisées par ou avec les personnes usagères pour faire face à ces défis. En conclusion de cette section, nous présenterons quelques éléments rapportant certains enjeux relevés par rapport au logement, ainsi que des pistes de solutions exprimées par les participantes dans une perspective plus globale.

6.1. Résultats de l'étude

Après avoir abordé les caractéristiques plus saillantes du territoire en relation avec l'objet de l'étude, nous présenterons maintenant les éléments ressortant des entretiens menés à l'hiver et au printemps 2024. Suivant les objectifs de la présente recherche, nous présenterons en premier lieu les enjeux expérimentés par les personnes intervenantes elles-mêmes dans le cadre de leur pratique ; nous verrons ensuite comment les enjeux liés aux déplacements affectent les personnes usagères accompagnées par les participantes ;

finalement, nous aborderons les stratégies mises en place par les personnes usagères, avec ou sans le soutien des intervenantes, afin de pouvoir répondre à leurs besoins.

Différents thèmes reliés aux enjeux de déplacement, tant des intervenantes elles-mêmes que des populations desservies ont été abordés dans les entretiens semi-dirigés d'une durée d'environ une heure. Nous avons ainsi regroupé les thèmes abordés et ceux qui se sont dégagés des entretiens, afin de mieux circonscrire les enjeux et les stratégies. Nous présenterons d'abord les défis expérimentés par les intervenantes elles-mêmes, ainsi que leurs perceptions du territoire d'intervention. En second lieu, nous verrons quels enjeux touchent les différentes populations desservies par les intervenantes interrogées. Nous terminerons en présentant les stratégies mobilisées pour faire face aux défis vécus, tant dans le cadre de l'intervention que par les personnes usagères elles-mêmes, afin d'avoir accès aux ressources.

6.2. Enjeux et défis des personnes intervenantes

Dans cette section, nous commencerons en présentant comment les participantes elles-mêmes perçoivent leur territoire d'intervention, tant au plan de la géographie physique que des enjeux socioéconomiques qu'on peut y retrouver.

6.2.1. *Caractéristiques du territoire d'intervention selon les participantes*

D'emblée, les dix participantes ont évoqué les distances et le caractère vaste du territoire de La Haute-Côte-Nord, des longues distances en contraste avec une population peu nombreuse et étalée sur le territoire, ainsi que les coûts que cela implique : « c'est un territoire avec une petite population, mais beaucoup, beaucoup de territoire extrêmement grand pour peu de population » (P2). Pour l'intervention comme pour d'autres activités professionnelles, ce sont des dizaines, voire des centaines de kilomètres parcourus : « c'est particulier, tu sais, dans notre pratique, on doit parcourir plusieurs dizaines, des fois des

centaines de kilomètres pour assister à une activité une journée de rassemblement, de formation » (P10). Ce temps de déplacement diminue le temps consacré à l'intervention elle-même : « Quand on se déplace sur la Haute-Côte-Nord, les journées qu'on se déplace, c'est des journées de perdues. » (P5). Cette réalité conditionne ainsi l'organisation du travail des intervenantes, qui tentent d'optimiser leurs déplacements (n=3) : « moi je peux faire, c'est sûr, c'est mon choix personnel, mes 5-6 rencontres dans ma journée à Forest[ville] pour être sûr de pas y retourner » (P2).

Ces distances contribuent aussi à l'isolement pour les usagers, et sont un frein à l'accès aux services, ainsi qu'à la participation et à l'organisation à des activités de groupe, posant un défi dans le contexte de l'intervention : « on a des difficultés à aller chercher des groupes spécifiques de personnes parce que la distance est trop grande entre les gens » (P2).

Conditions météorologiques

L'ensemble des participantes fait également référence aux conditions météorologiques en lien avec les déplacements. Quelques-unes (n=3) soulignent toutefois la beauté des paysages, la proximité des éléments naturels (fleuve, forêts), et la qualité de vie qu'on peut y retrouver. Cependant, les distances conjuguées aux conditions météorologiques et routières, sur un territoire desservi par un seul axe principal, la route 138, et une route secondaire qui le relie au Saguenay, la route 172, rendent les déplacements précaires et parfois dangereux. Dans les propos des dix participantes, les conditions hivernales en particulier, reviennent comme un frein, voire un obstacle, tant pour leur propre travail que dans l'accès aux ressources par les populations desservies : « au niveau des personnes aidées, l'enjeu de déneigement aussi l'hiver, ça empêche beaucoup de gens de sortir de chez eux ou de recevoir des services » (P8). Cela peut aller de rendez-vous manqués pour les usagers à la réorganisation complète de journées de

travail pour les intervenantes (n=4), de même qu'une charge mentale et financière supplémentaire lorsqu'il s'agit de préparer et d'entretenir la voiture utilisée pour leurs déplacements (n=4) : « c'est d'avoir tout le temps ton auto qui est là, qui est disponible, qui marche, tu sais, c'est tannant aussi. Ça amène un stress là parce que mettons, t'sais là y a une tempête de neige, bon ben là t'sais, j'ai pas de déneigeur [...] » (P2), la participante doit alors décider si elle prend le temps de déneiger elle-même ou si elle réorganise sa journée de travail. Au-delà du stress, il y a aussi un élément d'épuisement qui est nommé : « Ça épuise, là quand il y a des mauvaises conditions, des fois on n'a pas le choix, mais c'est vraiment épuisant » (P4). Le stress revient également lorsqu'il faut prendre les risques des déplacements dans des conditions plus risquées en considération :

T'sais quand on fait des distances de 30-40 kilomètres qu'on doit parcourir, des longues distances comme ça, ben le risque est encore plus fort, là, quand y a des intempéries comme ça, le brouillard ou quoi que ce soit. Ça amène son lot de stress. (P5)

Division en secteurs et structures des ressources

Pour la majorité des intervenantes interrogées (n=6), le territoire se divise en deux secteurs, soit le secteur Est et le secteur Ouest, les pôles de chacun étant respectivement Forestville et Les Escoumins, où sont regroupés les services principaux, bien que certaines ressources se retrouvent dans d'autres municipalités. L'exception notable à cette division est celle du territoire du Centre de services scolaires de l'Estuaire, qui couvre La Haute-Côte-Nord et Manicouagan, et pour lequel le « secteur Est » de La Haute-Côte-Nord équivaut à son « secteur Centre », au plan administratif. Certaines (n=3) identifient le secteur Est comme étant le plus défavorisé, et posant des défis particuliers au plan de l'intervention :

À Forestville, on voit beaucoup plus de misère sociale, de pauvreté et que dans les autres villages, puis aussi les cas, les caractéristiques de l'intervention sont beaucoup plus complexes dans le secteur Est que dans le secteur Ouest, pourquoi je sais pas, ça a toujours été, autant en jeunesse qu'au SAPA là, les choses sont toujours plus complexes. (P9)

Une participante relève par ailleurs que le secteur Ouest est celui qui est le plus industrialisé, ce qui pourrait expliquer le fait qu'il soit généralement plus favorisé.

Structure des ressources

Hormis le regroupement des organismes et services gouvernementaux principalement aux Escoumins et à Forestville, les participantes nomment quelques exceptions (Polyvalente des Berges et organisme famille aux Bergeronnes, un centre de femmes à Sacré-Coeur pour le secteur Ouest, et l'organisme famille du secteur Est à Longue-Rive). Le manque de ressources sur le territoire est soulevé par la moitié des participantes (n=5), ainsi que les difficultés d'accès, soit aux informations, ou encore du fait de l'éloignement des ressources :

C'est parsemé à gauche pis à droite un petit peu, pas accessible, si tu restes pas à Forestville proche, t'as pas accès en tout temps [...] c'est sûr que les ressources sont concentrées beaucoup à Forestville pis aux Escoumins, mais au niveau des municipalités entre les deux, c'est assez, y en a, l'accès est limité justement dû au transport. (P7)

Une participante plus âgée perçoit que l'accès à certains services de proximité a diminué par rapport à il y a quelques années : « ça leur tente, pas là, les familles de rester ici parce que on a trop un gros manque, on a un manque au niveau des garderies à l'école, ça va moins bien après ça » (P1), alors qu'une autre, plus jeune, note que certains organismes ont amélioré leurs services et la visibilité de ceux-ci : « c'est quand même bien là, dans le sens qu'on a de plus en plus, je trouve, d'offres de services de la part des organismes communautaires » (P2). Cette dernière relève malgré tout que l'accès à certains services de santé est plus compliqué, et qu'elle ne connaît pas de services privés sur le territoire.

Pour une participante, le contraste entre la grandeur du territoire et le manque ou le peu de ressources, la débrouillardise nécessaire, fait partie de ses caractéristiques : « Je trouve que ça caractérise vraiment notre intervention, qu'il faut qu'on fasse beaucoup avec

peu » (P2). Une autre participante présente le dilemme des services dans leur organisation actuelle : soit on couvre moins de territoire, mais il faut être polyvalente (versatile), soit on est plus spécialisée, mais on couvre un plus grand territoire (P6). Ces propos pourraient être interprétés ainsi : dans l'idéal, pour assurer la meilleure desserte et la meilleure qualité d'intervention, chaque intervenante serait en mesure, ET de couvrir un moins grand territoire, ET de se concentrer sur une population spécifique.

Quatre participantes font mention de l'éloignement, alors que cinq nomme l'isolement du territoire comme une de ses caractéristiques, parlant entre autres de l'accès plus restreint d'une part par les traversiers : « la Haute-Côte-Nord, déjà en partant, c'est un territoire qui est isolé du monde, de par le fait que on est brimés par le traversier » (P10), ou encore : « les traverses, c'est vraiment de l'isolement » (P5) ; d'autre part par l'axe de la 172, reliant le territoire au Saguenay, une route secondaire, qui est moins entretenue, particulièrement l'hiver, rendant les conditions d'accès plus difficiles (n=2). De la même manière, l'axe principal de la 138 peut facilement être bloqué par un accident ou des conditions météo défavorables, ce qui contribue au sentiment d'isolement, particulièrement dans des situations où les services et les ressources n'existent pas sur le territoire et où les gens doivent se rendre dans les centres extérieurs à la région pour des soins ou d'autres services : « la question de l'éloignement, le fait qu'on est comme toujours loin de quelque chose que ce soit loin de l'hôpital, loin des bons services » (P3). On note ici que la participante n'a pas seulement nommé « les services », mais les « bons » services. On pourrait y lire une certaine insécurité à être éloigné des services considérés comme de meilleure qualité.

Caractéristiques socioéconomiques du territoire

Pour les participantes (n=6), La Haute-Côte-Nord est donc un territoire divisé en deux secteurs distincts, très dévitalisé (P5), à la population peu nombreuse et dispersée

(P2), plutôt vieillissante (P10), mais « tissée serrée » (P8). Beaucoup d'emplois y sont saisonniers, plusieurs sont également dans les services (P5). Au plan des perceptions, une participante remarque que « l'aide sociale », le terme « social » est mal perçu par les gens auprès desquels elle intervient, une attitude qu'elle attribue à « une méfiance envers les ressources publiques » (P9). Démographiquement, « c'est une population qui est vieillissante, de un, puis de deux, la Côte-Nord se vide, de par le fait que les gens, soit décèdent ou quittent vers les grands centres en raison probablement de des facteurs qui sont liés, tu sais, aux déplacements » (P10).

Pauvreté et inégalités

Neuf participantes sur dix mentionnent de plus la pauvreté, les inégalités socio-économiques comme une des caractéristiques de la population du territoire. Plusieurs notent par ailleurs une augmentation des difficultés d'ordre financier dans la population desservies particulièrement depuis les années de pandémie. Une participante illustre les impacts de ces différences lorsqu'il s'agit d'accéder aux services : « Ça fait que des gens qui sont scolarisés s'organisent bien, ils vont aller chercher des services, même ils vont aller au privé à Chicoutimi, partout, tandis que les gens non scolarisés, ou qui n'ont pas beaucoup de sous ou très peu, ils vont s'organiser comme ils peuvent, ils vont laisser aller des choses » (P1). Une autre participante fait le lien entre le fait qu'il y a beaucoup de pauvreté et la précarité financière découlant de la saisonnalité des emplois : « J'aurais tendance à dire aussi qu'on est quand même un milieu socio-économique, démunis un peu au niveau socio-économique, là, tu sais y a beaucoup de pauvreté, y a des... c'est des emplois précaires qui sont souvent saisonniers ou reliés au tourisme, fait que ça amène une certaine précarité financière » (P2). En ce qui concerne la pauvreté, une participante rajoute qu'il y a une différence entre les deux secteurs de la MRC, soulignant que bien qu'il y ait de la pauvreté dans le secteur Ouest, le secteur Est est généralement plus

défavorisé. Pour elle, cette situation ferait en sorte qu'il y a une plus grande tendance à cacher la pauvreté dans le secteur Ouest, alors qu'elle serait vécue plus ouvertement dans le secteur Est : « Y a, à mon avis, un petit peu plus d'entraide [dans le secteur Est], un peu moins de pudeur en fait, en lien avec la pauvreté, en lien avec les problèmes sociaux en général » (P3). Cette perception du secteur Est comme étant plus défavorisé est partagée par une autre participante (P9). Deux participantes soulèvent par ailleurs que les conditions qu'elles observent se sont dégradées depuis quelques années, en évoquant notamment l'accès au logement (P5), mais aussi les préoccupations des jeunes pour les questions budgétaires (P9) quant à l'alimentation ou à leurs activités : « J'entends le discours, souvent, [les jeunes] vont dire : “je veux pas demander ça coûte cher”, ou de plus en plus, ils ont vraiment l'aspect des sous mais ils connaissent pas, là, ils savent c'est quoi des finances[...] y auraient pas à avoir cette préoccupation-là » (P9).

6.2.2. Contexte de l'intervention

Un des thèmes que nous souhaitions explorer était les enjeux expérimentés par les intervenantes dans le cadre de leurs déplacements pour l'intervention, incluant ceux faits pour assurer le transport de leurs usagères et usagers. Les sous-thèmes dégagés pour les déplacements des intervenantes dans le cadre de leur travail sont l'importance de bien se réseauter entre personnes intervenantes, le kilométrage et les coûts aux plans financiers et temporels, la voiture comme outil de travail essentiel, l'impact des déplacements dans l'organisation du travail. Dans le cas des déplacements avec les personnes usagères, on retrouve les raisons pour lesquelles les intervenantes font leur transport, ainsi que les défis posés et parfois les avantages que le transport des personnes usagères peut comporter dans l'intervention. Par ailleurs, on verra également qu'en dehors du transport réalisé par les intervenantes elles-mêmes, le temps passé à tenter de trouver des solutions (parfois

sans succès) pour que les personnes usagères puissent aller à leurs rendez-vous ou pour d'autres activités, est une source importante de frustration pour les participantes.

Réseautage entre les intervenants

La proximité entre les personnes intervenantes du milieu est quelque chose que plusieurs participantes relèvent comme étant un avantage dans leur pratique (n=6), notamment pour établir des liens de confiance avec les usagers, mais également pour collectiviser les enjeux auxquels elles font face : « j'ai beaucoup collectivisé l'enjeu, avec d'autres intervenants de d'autres organismes qui se retrouvaient souvent avec les mêmes enjeux que moi » (P3). C'est également perçu comme un avantage lorsqu'il faut mettre en place des services pour les usagers :

Ce qui peut être différent, c'est le fait que les gens se connaissent, puis que souvent quand [...] on a besoin de voir une personne pour un client ou qu'on pense à quelqu'un, [...] on a un visage, [...] un contact, [...] souvent dans la journée-même, on peut se parler, puis tu sais je trouve quand même que c'est un milieu qui facilite ça. (P4)

Déplacements des intervenantes

Hormis deux d'entre elles, les participantes doivent se déplacer fréquemment et sur de longues distances pour pouvoir faire leur travail. Certaines doivent se déplacer au domicile des personnes usagères, ou encore les accompagner dans divers services ou ressources (ex. suivis mère-enfant, services juridiques ou autres), alors que certaines intervenantes du communautaire doivent aller chercher les personnes pour des activités de groupe ou pour offrir des services et mobiliser les populations desservies. Pour toutes celles qui doivent déplacer, plusieurs défis se posent.

Coûts, kilométrage, temps

Le kilométrage fait par les participantes est élevé : « Je dois faire un 40 000 kilomètres par année, 50 000 kilomètres par année à me promener autant que ça, c'est fou » (P6). Les participantes devant se déplacer pour leur travail reçoivent toutes une

compensation financière pour leur kilométrage, qui semble globalement plus complète dans le secteur institutionnel (n=3) (réseau de la santé et des services sociaux et réseau scolaire public) que dans le milieu communautaire (n=5), ce qui serait à valider de manière plus systématique sur le plan quantitatif. Cette compensation dans le réseau public serait, aux dires des participantes, assez élevée pour couvrir les frais habituels de carburant, nonobstant la fluctuation du prix de l'essence (n=2) : « la difficulté c'est qu'on est un peu à la merci aussi du prix de l'essence » (P3). Outre l'essence, il y a également les assurances, l'usure et l'entretien : « ça paye mon essence, mais t'sais, ça paye pas l'usure du char pareil [...] les freins s'usent plus, je l'utilise plus, même le lave-vitre » (P2). L'achat des pneus a été plus particulièrement mentionné, plusieurs participantes ayant insisté qu'ils doivent être d'une bonne qualité pour assurer leur sécurité, particulièrement en hiver (n=3) : « mettons mes pneus coûtent 1800-2000 \$ à acheter pour l'hiver pour avoir des bons pneus, puis s'assurer qu'on est le plus possible en sécurité » (P6). Elles sont plusieurs à douter que l'ensemble des coûts ne soit réellement compensé par les frais de kilométrage accordés, particulièrement l'usure en lien avec les distances, ainsi que les coûts supplémentaires engendrés par la qualité des équipements exigée, compte tenu des distances et des conditions hivernales. Une seule participante, œuvrant dans le réseau de la santé, considérait que les compensations étaient suffisantes. Pour le milieu communautaire, les coûts engendrés par les déplacements sont strictement budgétisés, limitant parfois les interventions qui peuvent être réalisées (n=5).

Outre les frais reliés au véhicule et à son utilisation, les participantes nomment également les coûts en temps. Plusieurs (n=4) notent qu'elles coupent ou coupaient (dans un poste précédent) sur leurs heures de repas pour avoir le temps pour leurs rencontres, soit en mangeant en route ou dans leur voiture : « des fois faut je coupe, veux veux pas, je coupe mon heure du midi, pour avoir le temps de faire mes rencontres et j'arrive plus

tard le soir » (P2). Le temps de déplacement dépendant des aléas de la route et de la météo, il peut être difficile de planifier de manière exacte les heures de rencontres (n=2) : « Moi, je dis tout le temps à mes clients en entre 10 h et 10 h et demi, tu sais que je sais jamais à quelle heure je vais arriver » (P2). Dans certains cas, lorsqu'il faut par exemple accompagner un usager pour un rendez-vous, cela peut prendre plusieurs heures de la journée, repoussant les autres rencontres : « [un suivi imprévu à faire en périnatalité] a pris 5 heures dans ta journée mais tes clients il faut que tu les voies encore, là, t'sais je veux dire, ça refoule à la porte pareil » (P6). Le temps passé sur la route empiète ainsi sur le temps consacré à l'intervention, ce qui conduit plusieurs participantes à allonger leurs journées de travail et à couper sur leurs pauses afin de faire les interventions nécessaires :

Au niveau de l'intervention, ça fait que je passe beaucoup, beaucoup, beaucoup de temps sur la route, là, je te dirais que je passe entre 6 et 10 h par semaine sur la route dans mon 35 h que je suis censée faire, mais ça fait que je n'ai pas un 35. Souvent, on va faire plus parce que j'arrive pas à faire mon travail. [...] Souvent, je fais plus proche du 40, je te dirais des fois plus que ça (P6).

Un élément qui ressort de ces différents propos est la grande préoccupation des participantes pour préserver le temps qu'elles peuvent consacrer à l'intervention auprès des personnes. Le lien que certaines font avec le fait qu'elles ont quitté des emplois qui les conduisaient à faire des visites à domicile car cela empiétait sur leur temps personnel serait un thème à approfondir davantage pour documenter davantage les impacts sur la santé et le bien-être des intervenantes dans un contexte de roulement important du personnel.

Dans les propos des intervenantes, on relève que le bien-être et le service aux usagers est une préoccupation importante, et la raison pour laquelle elles critiquent les découpages administratifs qui les obligent à couvrir un aussi grand territoire : « C'est 150 kilomètres, on a une route, on a l'hiver, m'a passer mon temps sur le chemin, ça va être

que de la route, je sais pas quelle économie tu vas avoir que, quel service tu peux donner à [des usagers] » (P8). On remarque également un souci d'optimiser leurs déplacements pour tenter de diminuer le temps et les distances de déplacement (par exemple en regroupant les interventions à un endroit le même jour) : « on est ici [au bureau] à 7 h 30 le matin pour être au client, mettons à 8 h 15, mais on pourrait très bien rentrer à 8h puis être là plus tard tu sais, non puis tu sais, justement on optimisait, tu sais nos déplacements, fallait qu'ils soient vraiment essentiels » (P9). Le sentiment chez une majorité de participantes est celui de donner plus que ce que leur employeur ne leur en demande, tout en n'étant pas reconnues pour ce souci d'optimisation²³ : « on vous en donne tellement plus que ce qu'on réclame[...]. Oui, c'était insultant, c'était vu par comme un manque de confiance aussi par l'équipe. » (P9).

La voiture comme outil de travail

Cinq participantes nomment leur voiture comme étant leur outil de travail, dans lequel elles passent une grande partie de leur temps et où elles conservent de nombreux effets leur permettant de s'adapter rapidement à la situation : « Des fois on rit, je dis que je vis dans mon char, j'ai tout le temps plein de collations, puis des affaires qui traînent dans mon auto » (P2). Une autre participante exprime sensiblement les mêmes propos par rapport à « vivre dans son char », ainsi qu'au fait qu'elle conserve toujours des collations dans la voiture. La voiture doit toujours prête, ce qui peut être une source de stress : « Tu sais, il faut tout le temps que mon char soit prêt. Des fois, j'embarque des clients, faque qu'il faut qu'il soit propre, c'est quand même ça, je trouve ça tannant. Moi, c'est vraiment ça qui m'énerve le plus » (P2). Une autre participante détaille les éléments

²³ Une participante a fait allusion à un système de surveillance GPS pour les déplacements dans le réseau de la santé. Nous n'avons pas inclus la citation précise pour qu'elle ne puisse pas être identifiée, et nous n'avons pas pu corroborer l'information autrement. Cet élément devrait toutefois faire l'objet d'une étude plus approfondie.

qu'elle conservait dans la voiture lorsqu'elle intervenait à domicile, au cas où elle devrait se changer complètement. Elle aussi relève qu'il faut être « prête à tout » (P9). Une autre participante nomme l'importance de « prendre soin de ses outils, là quand je parle d'outils, je parle de la route, ben en fait je parle de la voiture » (P3). C'est en effet, pour plusieurs, un outil essentiel, incluant pour l'organisation collective : « Si j'aurais [sic] été une personne sans automobile, on peut pas organiser [d'activités] parce que là faut aller voir les commerçants, faut aller voir le monde, envoyer un courriel pour différentes affaires, c'est pas une réussite, ça prend un contact humain, faut aller voir les gens, faut aller discuter avec les gens, ça fait que c'est des situations très problématiques » (P5). Cette situation où les participantes témoignent de la centralité de la voiture comme outil essentiel pour se déplacer, est également relevée lors du déplacement des personnes usagères. Dans un territoire comme La Haute-Côte-Nord, une participante témoigne qu'une collègue provenant de l'extérieur, qui partageait une seule voiture avec son conjoint, a finalement dû se résoudre à faire l'acquisition d'un second véhicule pour répondre aux exigences de son travail d'intervenante :

Elle dit "OK, nous on a rien qu'une auto, mon conjoint, moi je sais pas comment on va organiser ça." Pour finalement se rendre compte que deux semaines plus tard, elle a été obligée de s'acheter une autre auto, c'était impossible de de vivre, d'avoir ce poste-là avec juste une auto dans le couple. (P6)

Une participante qui intervient auprès des familles évoque également qu'elle a déjà eu à utiliser son propre siège d'auto pour assurer le déplacement d'enfants, et elle relève en même temps la responsabilité que cela implique, en cas d'accident, et la pression engendrée. Elle nomme de plus le temps nécessaire pour installer, désinstaller les sièges d'auto, en plus du temps de déplacement.

Stratégies des intervenantes pour optimiser leur temps

Les participantes démontrent une capacité à adapter leur organisation du travail, voire même à utiliser le temps passé en déplacement pour réaliser leur travail. Cependant, certains aspects de ces stratégies peuvent quand même être plus lourds et ajouter à une certaine usure à la longue.

Organisation du travail

Trois participantes évoquent la flexibilité, la nécessité de s'adapter rapidement en situation de crise, d'être polyvalentes tant du côté des populations desservies que des déplacements. Cette réalité exige d'organiser son travail en conséquence. L'organisation du travail en lien avec les déplacements est mentionnée par sept participantes comme faisant partie des défis de leur travail. Plusieurs participantes ont expliqué en détails combien les distances couvertes pour réaliser leurs interventions, ainsi que les conditions météorologiques, particulièrement en hiver, influençait comment elles planifient leur travail. Du côté de la mobilisation collective (n=2), il faut penser au transport des personnes participantes (temps, moyens, parfois à l'hébergement, lorsque les distances sont importantes).

Pour l'intervention individuelle régulière, c'est également un défi. Cette citation illustre comment la gestion du temps et des déplacements peut être complexe et exiger du temps, mais également de la planification :

Je pars des Escoumins un matin, je suis à Sacré-Cœur, puis ça me fait 80 kilomètres aller-retour, puis l'après-midi je suis à Colombier, que c'est 150 kilomètres, fait que tu sais ça, je fais vraiment beaucoup de temps dans ma voiture pour finalement aller voir 2 personnes en une journée de 8...7 heures par jour qu'on travaille. Et quand à 1 heure, je travaille 3 heures l'après-midi, je vais à Colombier, c'est 1 heures, je fais 1 heure de rencontre, je reviens ma journée est finie. (P2)

Les participantes pratiquant en intervention individuelle ont toutes nommé qu'elles tentent de structurer leur journée ou leur semaine de manière à optimiser leurs

déplacements lorsque c'est possible (ex. prévoir toutes leurs interventions à Forestville pour une journée). Seulement, ce n'est pas toujours possible, particulièrement lorsqu'il y a des interventions plus urgentes, ou des suivis imprévus.

Une intervenante mentionne qu'elle tente de prévoir moins d'interventions en après-midi en période hivernale lorsqu'elle doit se déplacer plus loin, afin d'éviter de rouler dans l'obscurité. Les conditions météo peuvent désorganiser les planifications, ce qui alourdit et ajoute des déplacements. De plus, cela peut avoir des conséquences sur le travail administratif à réaliser (notes, suivis, etc.), ainsi que sur l'organisation de la vie familiale (déplacements plus longs, arrivée tardive qui exige de prévenir les services de garde, par exemple). Ces éléments ne semblent pas toujours pris en considération par les gestionnaires :

Ils nous demandaient, au niveau des gestionnaires de faire trois visites par jour, mais c'est impossible si tu veux être à jour, admettons comme ils te le demande si tu veux avoir le temps de faire toute la paperasse qu'ils exigent pour avoir un service à domicile. (P9)

Par ailleurs, deux participantes disent profiter du temps et de la confidentialité de la voiture pour faire certains appels (intervention, mais également discussions cliniques), mais l'une d'entre elles nomme que les trous de couverture du réseau rendent cette option difficile, particulièrement si la situation est délicate. Par ailleurs, bien que certains services puissent se donner en télépratique, et que des réunions puissent se faire à distance, deux intervenantes qui l'utilisent dans certains cas mentionnent que c'est une pratique peu adaptée à certaines interventions : intervention auprès d'enfants ou en milieu scolaire, ou avec des personnes âgées, par exemple.

Intervention en voiture

Deux intervenantes ont nommé l'espace de la voiture comme étant propice à certaines interventions, évoquant entre autres la confidentialité assurée par le fait de

partager un espace clos, la possibilité de partager de la musique, par exemple. Une des intervenantes souligne que la configuration de l'habitable, où les deux personnes à l'avant n'ont pas à croiser le regard, peut être propice à des interventions auprès d'hommes (jeunes comme plus âgés), pour lesquels la confiance peut être plus difficile (P3). Une autre nomme également que le temps et l'accompagnement en voiture pour des activités plus habituelles (courses à l'épicerie, par exemple) peut être un moment de choix pour faire de l'éducation et de la sensibilisation au niveau du budget, ou du choix des aliments.

En revanche, le partage de l'espace fermé de la voiture peut aussi engendrer certains défis, par exemple dans le cas où une personne a une hygiène moins régulière ou souffre d'incontinence (P1). La même participante nomme certaines stratégies utilisées, comme la préparation de la voiture lorsqu'une telle situation est anticipée (couvrir les sièges, utilisation de « sent-bon », etc.), mais également une intervention préalable avec les personnes, où les gens sont encouragés à faire un effort de plus en prévision d'une sortie (P1).

Temps passé par les intervenantes pour trouver des solutions et frustrations

Les participantes (n=6) ont dit consacrer beaucoup de leur temps à essayer de trouver des solutions pour assurer le déplacement des personnes usagères, et sept d'entre elles ont exprimé des frustrations importantes par rapport à cette situation. En effet, ce qui ressort de leurs témoignages est qu'elles passent souvent plusieurs heures au téléphone pour organiser des déplacements pour une seule occasion, des « solutions à la pièce », un travail qui sera à recommencer à chaque fois, puisqu'il n'existe pas de système régulier et fiable. Elles soulignent les efforts faits, du côté Est par les services du CAB, et dans le secteur Ouest par le service de la MRC, et les accommodements offerts par le service de transport adapté, ou même les ambulanciers dans certains cas. Cependant, la lourdeur et la longueur des délais (réserver 2-3 jours d'avance, alors que les rendez-vous

peuvent se décider la veille, par exemple) ont un impact important pour l'intervention. Comme le résume l'une d'entre elles : « Je trouve que c'est une perte de temps, de gestion de niaiseries qui prennent du temps et de l'énergie qui nous font vivre des frustrations pour rien » (P2). Ce sentiment semble très présent : le fait de devoir mobiliser plusieurs personnes intervenantes (P2) pour trouver une solution temporaire (P2, P3), le sentiment qu'on ne peut offrir la même qualité de réponse à toutes les personnes usagères (P4, P7), le fait que parfois, il n'y a aucune solution possible (P6, P7). Tout cela peut amener une certaine usure et un sentiment de frustration important pour les participantes.

Déplacer les usagers

Plusieurs intervenantes (n=6) doivent à l'occasion déplacer les personnes usagères, soit pour les accompagner à des rendez-vous (médicaux, juridiques, ou autres) ou pour des activités sociales ou de groupe. Dans de nombreux cas, les personnes usagères ont besoin de soutien et d'accompagnement pour leur rendez-vous ou pour l'activité. Le déplacement peut ainsi être une opportunité pour approfondir l'intervention, bien que les participantes nomment que plusieurs déplacements pourraient se faire de manière autonome s'il y avait du transport organisé répondant aux besoins des personnes usagères : « J'ai fait des transports où est-ce que je savais que la personne avait besoin de moi en tant qu'intervenante, j'ai aussi fait des transports où est-ce que je savais pas trop si c'était pas plutôt parce que la personne avait besoin d'un taxi » (P3). Il est ici intéressant de noter que les besoins sont complexes et ne peuvent facilement être facilement catégorisés en besoins « essentiels » ou non, une réalité avec laquelle les intervenantes présentes sur le territoire doivent composer chaque jour en faisant preuve de jugement.

6.3. Défis et impacts constatés chez les usagers en lien avec l'accès aux ressources et opportunités

Les principaux défis soulevés par les participantes en ce qui concerne les personnes usagères sont en lien avec l'accès aux ressources, en raison de leur éloignement ou de leur absence sur le territoire, exigeant des déplacements à l'extérieur (distance, manque d'accès à des moyens pour se déplacer). Ces défis sont généralement à relier à l'absence ou la difficulté d'accès à des moyens stables pour se déplacer vers les ressources.

Les participantes ont ainsi nommé de nombreux impacts sur la vie des personnes usagères, soit selon les catégories de population auprès desquelles elles travaillent ou selon les besoins qui sont affectés par les difficultés en termes de transport (ex. la santé mentale, l'autonomie, la participation sociale, le travail et les revenus plus généralement). On peut ainsi voir que plusieurs populations sont touchées dans plusieurs sphères de leurs vies, particulièrement la santé et les besoins de base.

6.3.1. Populations touchées

Les populations touchées, selon les observations des participantes, sont les personnes âgées, les personnes vivant des déficiences intellectuelles, physiques ou un trouble sur le spectre de l'autisme (DI/DP/TSA), les enfants, les femmes et les personnes nouvelles arrivantes sur le territoire.

Aînés

Outre les services de santé, les participantes (n=3) nomment l'isolement, notamment lorsque les enfants des personnes usagères sont à l'extérieur de la région. L'éloignement des commerces d'alimentation peut être un défi pour maintenir une alimentation qui réponde bien aux besoins des personnes âgées. Certaines activités sont disponibles afin de briser l'isolement, mais les offres de transport ne semblent pas toujours répondre aux besoins de manière adéquate, particulièrement pour les personnes ayant un trouble neurocognitif. La lourdeur du processus de demande pour les services

de transport existants (réserver 2-3 jours d'avance) peut avoir un impact décourageant pour certaines personnes. On note que plusieurs personnes ne vont tout simplement pas à leurs traitements car d'une part, l'organisation des transports devient complexe, et de l'autre, les temps de déplacements plus long (on parle de plus de deux heures aller-retour dans une journée, par exemple lorsque les personnes doivent aller à Chicoutimi) sont fatigants et diminuent leur qualité de vie (P9).

Personnes ayant une déficience intellectuelle, physique ou un trouble sur le spectre de l'autisme (DI/DP/TSA)

Les impacts sur la vie des personnes vivant avec une déficience intellectuelle, une déficience physique ou un trouble sur le spectre de l'autisme plus sévère sont également importants, considérant que pour la plupart des personnes usagères des services, la possibilité d'obtenir un permis est pratiquement inexistante. Alors que les personnes âgées de 65 ans et plus ont droit aux services de transport pour les besoins de santé, les services seraient peu ou pas accessibles pour une personne ayant une déficience intellectuelle ou un trouble sur le spectre de l'autisme plus sévère. Pour les personnes ayant une déficience physique, le transport adapté est accessible. Cependant, comme l'offre est limitée, certains besoins ne sont pas toujours couverts, ou leur couverture dépend de la disponibilité du transporteur. Ainsi, des personnes ayant des besoins importants, et n'ayant pas nécessairement accès à un emploi, dépendent pratiquement entièrement de leur réseau informel.

Par ailleurs, étant donné les enjeux de confidentialité lorsque l'intervenante est à domicile (présence des parents ou d'autres personnes), une des participantes mentionne qu'il lui arrive régulièrement d'aller chercher la personne chez elle pour qu'elle puisse venir au bureau, et d'aller ensuite la ramener.

Il est mentionné, comme pour les personnes âgées, qu'il y a un enjeu d'isolement lié au transport. Les distances étant très grandes, les activités de groupe peuvent être limitées (n=2). Une participante mentionne toutefois que le Centre d'activités et d'épanouissement à la vie de La Haute-Côte-Nord, qui offre le transport, incluant adapté, à ses usagers, est d'une grande utilité pour favoriser la participation sociale, l'organisme offrant également un service d'accompagnement aux rendez-vous.

Enfants et DPJ

Quatre participantes mentionnent que, en plus des enjeux vécus par les adultes, les difficultés liées aux transports, qu'elles soient économiques ou physiques (par exemple, difficultés financières limitant la capacité de mettre de l'essence dans un véhicule, ou absence de véhicule) touchent également les enfants. Les rendez-vous manqués pourraient par exemple risquer de devenir des motifs de compromission pour la DPJ. En lien avec la DPJ, une participante nomme également les questions logistiques auxquelles les parents, particulièrement les femmes, peuvent faire face simplement pour se rendre au tribunal, si par exemple elles n'ont pas de permis ou de véhicule à disposition. De plus, le tribunal pouvant changer le rôle, cela peut également obliger les parents à prévoir une nuitée à Baie-Comeau, puisqu'il n'existe pas de tribunal jeunesse sur le territoire de La Haute-Côte-Nord, alors que les personnes n'en ont pas nécessairement les moyens, si elles n'ont pas de réseau localement pour les héberger.

Par ailleurs, une des participantes fait état de la logistique nécessaire à déployer lorsque l'intervention requiert de déplacer des enfants, par exemple des sièges d'auto adaptés à la taille des enfants, des assurances spécifiques. Elle mentionne qu'elle a dû utiliser les sièges de ses propres enfants, mais que si ceux-ci ne conviennent pas, il lui faut les enlever, installer le siège adéquat, puis ensuite enlever et réinstaller les siens. Elle mentionne que la DPJ en prévoit d'ailleurs pour les urgences.

En lien avec les difficultés financières en conjonction avec l'inaccessibilité de moyens de transport, une participante mentionne que cela peut également avoir une incidence sur les capacités pour un parent à assurer une alimentation adéquate à son enfant. L'exemple cité est celui d'un manque de lait maternisé, et de l'impossibilité pour la mère de l'enfant à aller en acheter dans l'immédiat, l'obligeant à attendre un ou deux jours.

Un autre impact, lié à celui du logement et de l'accessibilité du transport, est celui que les situations de violence conjugale amènent. L'exposition à la violence conjugale est un motif de signalement à la DPJ. Cependant, la difficulté à trouver un logement financièrement accessible, ainsi que les difficultés financières qui peuvent rendre difficile ou impossible l'accès à une voiture, pénalisent à la fois les enfants victimes de la situation, et les femmes qui sont confrontées à des choix impossibles. Étant donné les grandes distances (par exemple, la maison d'hébergement est située à Forestville et couvre toute la Haute-Côte-Nord), les conséquences sur le réseau informel peuvent aussi être importantes.

Frais remboursés lorsque les mamans doivent se déplacer pour les soins de leurs enfants

Une participante nomme que lorsque les enfants ont besoin de soin dans d'autres villes (exemple à Québec), certains frais sont remboursés par le CISSS²⁴, mais les remboursements sont irréalistes face aux coûts réels (P9). Les frais pour l'accompagnateur peuvent s'appliquer à un parent qui accompagne son enfant, par exemple, ce qui engendre des coûts difficiles à assumer pour quelqu'un qui n'en a pas les moyens, et qui sont inéquitables, considérant que quelqu'un habitant en ville n'aurait à assumer aucun de ces frais.

²⁴ Voir note 18

Jeunes

Quelques participantes (n=3) œuvrent auprès des adolescents et des jeunes adultes, et relèvent certains enjeux qui sont plus fortement associés au développement des jeunes. Les distances et le manque de transport affectent entre autres les capacités à socialiser, créant un isolement pour les jeunes qui sont plus éloignés ou dont les parents ne sont pas en mesure de les conduire régulièrement pour des activités avec leurs amis ou d'autres activités (sportives, de loisirs, etc.). Cet isolement, auquel les jeunes remédient souvent en utilisant leurs écrans pour garder le contact, affecterait selon les intervenantes la santé mentale des jeunes, ainsi que les habitudes de vie et l'activité physique.

Par ailleurs, le fait qu'il n'y pas d'école de conduite sur le territoire, et qu'il faille se déplacer à plus d'une heure et demie dans le cas de Chicoutimi, voire deux heures pour Baie-Comeau, crée une iniquité entre les jeunes (n=3). Pour les jeunes qui ont des parents suffisamment financièrement à l'aise et disponibles pour les conduire, souvent en réseaux de parents avec des moyens similaires qui font la rotation, l'obtention du permis est plus facile, alors que les jeunes dont les parents sont moins réseautés, plus défavorisés, moins disponibles, se voient retardés dans leur progression. Ce délai affecte en retour leur capacité à devenir autonome financièrement, puisque les emplois nécessitent souvent d'avoir les moyens de se déplacer. Cette situation semble, pour les participantes, accentuer les inégalités socio-économiques déjà présentes.

Nouveaux arrivants

Une seule participante a mentionné les personnes immigrantes et nouvelles arrivantes sur le territoire, pour remarquer que la visibilité du phénomène était nouvelle (quelques années), et relever que plusieurs d'entre eux se déplaçaient plutôt à pied ou en vélo.

Femmes

Quatre participantes ont relevé des impacts importants sur la vie et la santé des femmes plus particulièrement. Une des participantes mentionnent la vulnérabilité plus particulière des femmes lors des séparations, en raison des inégalités de revenus, mais également de l'absence d'un deuxième véhicule, ou encore d'une personne qui peut faire des réparations mécaniques, dans un contexte de rôles genrés plus traditionnels (n=1). Cette dépendance économique et matérielle peut parfois rendre plus compliquée la décision de quitter une situation de violence conjugale (n=1), particulièrement s'il s'agit de déraciner aussi les enfants, mais également en lien la situation du logement.

Pour les femmes qui sont mères, plusieurs participantes (n=4) nomment également la complexité de l'organisation logistique autour des enfants, principalement lorsqu'elles doivent assumer seule les tâches relatives aux enfants. Cela peut être parce qu'elles sont séparées, mais aussi dans les situations où les conjoints travaillent en mode navettage (fly-in/fly-out) :

[...]le papa travaille à l'extérieur [...] en fly-in/fly-out donc... [la maman] pognée à la maison, les autres enfants pas capables de sortir, pas d'auto ou tu sais fait que c'est quand même une réalité qu'on voit quand même, c'est pas quelque chose qui arrive tout le temps, mais c'est des situations que des fois on fait comme OK mon Dieu, tu sais, c'est vrai que la vie est plus compliquée. (P6)

Suivis en périnatalité

Deux participantes ont détaillé les difficultés des femmes enceintes lorsqu'il s'agit du suivi de grossesse. Premièrement, les centres mère-enfants sont soit à Baie-Comeau, la Malbaie ou Chicoutimi (P6), tout dépendant d'où les femmes sont suivies. Le couloir de soin est avec Baie-Comeau, donc en fin de grossesse ou lorsque celle-ci est à risque, il faut que la personne se déplace. Lorsque la mère n'a pas de proches impliqués, ou si ceux-ci sont également sans voiture, les participantes notent qu'elles font l'accompagnement. En termes de risques, une des participantes mentionne des exemples

où la complexité de l'organisation du transport a fait en sorte que la personne décide de ne pas aller chercher les soins nécessaires :

« J'ai [la personne usagère] personne avec moi, j'ai pas d'auto fait que bon je vais faire le choix de retourner chez nous » ou « Ah c'est trop compliqué. Je vais attendre », tu sais, j'ai vu des situations ou des gens avaient des douleurs à quelque part vraiment importantes, mais non, là je vais, je vais « tougher », je vais attendre, j'irai pas. (P6)

Une participante nomme également la crainte des jeunes mères quant aux distances à faire pour l'accouchement, la logistique à prévoir si elles sont seules. La participante relève que l'ambulance n'est pas toujours disponible, puisque les ambulanciers sont rares :

C'est quelque chose que je vois beaucoup de l'accouchement et j'ai beaucoup de jeunes mamans qui ont peur. Tu sais, parce que Baie-Comeau c'est à 1 heure de route, fait que tu sais, elles ont peur d'accoucher, elles ont peur d'avoir trop mal, il faut toujours quelqu'un aussi pour conduire. Tu sais, on a des jeunes mamans qui ont personne, là fait que t'sais faut vraiment se trouver quelqu'un qui va être 24h sur 24, admettons dispo mais sinon c'est d'appeler 911, mais c'est là notre situation, l'ambulance, c'est une denrée rare, là tu sais, on la prend pas pour n'importe quoi, dans le sens qu'on a comme deux ambulanciers. (P9)

Ceci illustre en effet que même en cas d'appel pour les services d'urgence, le nombre d'ambulances en service est limité, et si elles sont mobilisées pour d'autres urgences, il se peut que l'attente soit plus longue. Cette situation peut donc être anxiogène pour les femmes enceintes qui n'ont pas accès à un soutien de leurs proches à ce niveau.

Soins d'interruption de grossesse

Une des participantes relève également que le manque d'accès à un transport sécuritaire et anonyme est un frein à l'accès à l'interruption volontaire de grossesse :

Tu veux pas te faire poser de questions pourquoi tu vas à l'hôpital, pis tu veux pas que le monde le sache que t'es allée à l'hôpital, mais t'sais, si t'es dans une petite place, ben le taxi, ben y a un code d'éthique, mais il enregistre pas le consentement sur la petite cassette. (P7)

Il y a donc ici la dimension de la confidentialité qui peut devenir un enjeu d'accès au transport et aux services si la personne perçoit qu'elle ne peut faire confiance à la personne qui assure le transport.

Sécurité

La notion de sécurité est également un enjeu dans l'accès au transport pour les femmes: pour une des participantes, l'autostop (« faire du pouce ») n'a pas nécessairement les mêmes connotations lorsqu'il s'agit d'un homme ou d'une femme dans l'imaginaire collectif. Une femme qui « fait du pouce » peut être vue comme « open » (P7), ouverte à des transactions sexuelles, plutôt que simplement comme quelqu'un qui souhaite se rendre à une destination ou une autre. La crainte des agressions sexuelles et d'être victime de violences pouvant aller jusqu'au meurtre est un frein important à l'utilisation de ce moyen de se déplacer pour les femmes : « faire du pouce c'est rare que tu vas voir une femme, faut qu'a soit sûre d'elle en tabarouette, parce que tous les risques que ça encourt, c'est... les hommes ont beaucoup plus accès à s'arranger à faire du pouce, t'sais ça déjà là t'enlève une très grosse partie de transport » (P7). Il y aurait donc ici un enjeu d'inégalité de genre en lien avec les représentations collectives et le sentiment d'insécurité pouvant en découler pour les femmes.

6.3.2. Impacts

Les impacts relevés par les participantes sur les populations touchées se trouvent principalement sur les plans de la santé globale, de la santé mentale, sur l'accès à la justice, ainsi que sur l'accès au revenu et à l'emploi.

Santé générale

Quatre participantes nomment explicitement les impacts du manque d'accès au transport sur la santé des personnes aidées. Le fait de manquer des rendez-vous revient

dans leurs préoccupations, avec les impacts qui en découlent : moins de capacité à prendre les problèmes de santé en amont, en prévention, laissant la situation à se dégrader. Le peu de transport existant fait en sorte que, si une personne doit l'emprunter pour un rendez-vous à l'extérieur du territoire (ex. pour consulter un spécialiste à Québec), il n'est plus accessible pour d'autres personnes cette journée-là. Idem pour le taxi. Pour les familles, le fait de ne pas avoir accès à une voiture, si un enfant doit aller à l'urgence, alors qu'il y a d'autres enfants à gérer, complexifie davantage la logistique.

Le déplacement vers les services spécialisés qui se dispensent dans les centres peut rencontrer divers obstacles. D'une part, les coûts, la couverture insuffisante des frais de déplacement, d'hébergement et les per diem par le système de santé, alors que les soins se donnent à l'extérieur, devient un frein, voire un obstacle à l'accès aux soins de santé. D'autre part, l'impact des longs déplacements fréquents sur la qualité de vie : les personnes âgées seraient davantage affectées (n=1), la route leur étant plus pénible. Lorsque les déplacements deviennent fréquents (deux fois par semaine à Baie-Comeau, une fois semaine à Chicoutimi), lorsque les personnes sont âgées de 80 ans, elles peuvent préférer renoncer aux soins :

Beaucoup de personnes âgées qui disent, eux, la route, ça les tue [...] « en plus qu'il faut que je paye », non. [...] ce qu'on voit, c'est les gens qui vont mourir admettons plus vite, c'est des gens qui vont être plus hospitalisés souvent. Mettons en région tu sais, tu sais, l'hôpital est toujours pleine [sic] parce que c'est toujours ça, c'est des personnes [...] qui ont des maladies chroniques, ont des problèmes de santé, mais que ils vont pas à leur traitement pour x raison. (P9)

Le fait de ne pas avoir un accès facilité à des soins réguliers à une distance raisonnable a donc pour conséquence l'alourdissement des soins à donner lorsque l'état de santé se dégrade.

Santé mentale

Cinq participantes ont nommé les défis posés à l'accès aux services en santé mentale, mais également les impacts sur la santé mentale des usagers lorsqu'il s'agit du

transport. Une des participantes nomme particulièrement l'éloignement et le manque de rapidité des services, par exemple, lorsqu'il y a une crise. Le Centre de prévention du suicide se situe à Baie-Comeau, l'accès est téléphonique, et le délai de traitement au CLSC peut être long, étant donné le manque de médecins (P1). De plus, les services en psychiatrie sont situés à Baie-Comeau, et les praticiens connaîtraient souvent moins bien les réalités vécues par les personnes en Haute-Côte-Nord. Une participante mentionne que le CISSS aurait déjà fait certaines annonces par rapport à des programmes liés au plan d'action du gouvernement en santé mentale, mais elle dit avoir été déçue de voir que la proximité des services n'était pas au rendez-vous. Elle nomme qu'il y a un psychologue au CLSC des Escoumins, cependant, la liste d'attente est longue et l'état d'une personne peut se dégrader avant d'avoir accès aux services. L'accès au privé n'est également pas évident, tant par rareté des services que par le coût financier (n=2) : « J'ai déjà vu quelqu'un me dire : je vais devoir aller au privé, donc j'économise sur tout ce que je peux et je vais y aller dans deux ans. [...] C'est, c'est enfin que oui, ça a des enjeux [...] de vivre en région » (P1). Une autre participante nomme également l'enjeu de la distance et des coûts, par exemple pour aller consulter à Chicoutimi, vu le manque de service localement (P10). Pour d'autres participantes, le manque de transport peut être un facteur qui, conjugué à la détresse psychologique et à la pauvreté croissante depuis la covid, augmente le délai dans la demande d'aide :

[Depuis la Covid], les gens sont beaucoup plus pauvres [...], on le voit beaucoup, puis les gens sont beaucoup en détresse psychologique. Puis tu sais, ils vont, tu sais, souvent, ils vont tarder à aller chercher de l'aide où justement... le transport pour s'y rendre, parce que t'sais on n'a pas d'autobus. (P9)

Inégalités d'accès pour les personnes vivant avec des troubles de santé mentale

De plus, outre l'accès aux services, la peur quant aux troubles de santé mentale vécus par les individus peuvent avoir un impact sur leur accès au transport. Ainsi, les

personnes intervenantes peuvent se retrouver mobilisées pour assurer les déplacements essentiels des usagers, comme les courses alimentaires :

J'avais un client qu'il fallait que j'aille chercher à X pour aller faire son épicerie parce que il n'était pas dans aucun programme, il pouvait pas, avec [les services de transport disponibles], avoir le transport parce que c'était un client qui était souvent psychotique, qui tu sais qui c'était vraiment, vraiment une situation pas facile, donc personne voulait l'embarquer dans l'auto. (P6)

Une situation décrite par une participante (P6), soit le fait qu'un usager ayant un trouble de santé mentale soit « barré partout » pour le logement dans sa communauté d'appartenance, qui se retrouve en crise, doive être traité en psychiatrie à Baie-Comeau, montre les facteurs qui aggravent les impacts du trouble de santé mentale sur la vie de la personne. L'éloignement des services et la difficulté d'accès à un transport sécuritaire sont des éléments qui ne permettent pas à la personne de vivre une vie où ses symptômes peuvent être contrôlés, et dans un contexte où les impacts de la stigmatisation sont atténués. Cette situation devient un défi logistique, tant pour l'intervenante, qui doit parfois couvrir de grandes distances en urgence, annulant le reste de ses interventions pour la journée, afin de répondre aux impératifs administratifs du réseau lorsque l'utilisateur se retrouve en crise : « soit je cancelle toute ma journée pour trouver une stratégie, soit je leur bill ça dans leur cours[...] » (P6), la participante nommant que l'alternative serait de laisser le service se débrouiller pour gérer la situation.

Désorganisation des usagers

Un des impacts du caractère plus ou moins prévisible du transport sur les usagers ayant une santé mentale plus fragilisée serait l'augmentation des niveaux de stress et d'anxiété, pouvant aller jusqu'à une désorganisation. Une participante souligne que l'augmentation de ces problématiques augmenterait en retour leur fréquentation de certains services de santé, engendrant des coûts supplémentaires de transport (ex. Frais de taxi) :

Je pense que ils vont finalement occuper plus aussi, ils vont plus aller au CLSC, ils vont prendre plus de place de ce côté-là. Pourquoi ? Parce que l'anxiété est augmentée parce qu'ils vont moins bien, ils vont, ils vont téléphoner plus, vas-tu ça a un impact un peu plus grand là, puis puis y a une roue. (P1)

Elle cite l'exemple d'une personne dont l'intervenant devait bien préparer son absence, car elle se désorganisait, et pouvait aller au CLSC quotidiennement en taxi durant son absence, ce qui engendrait des coûts financiers importants pour la personne.

Isolement

Cinq participantes nomment l'isolement lié aux difficultés d'accès au transport comme un enjeu important qui a un impact sur la santé mentale des usagers dans leur pratique. Par exemple, lorsque les enfants des personnes plus âgées sont à l'extérieur de la région, particulièrement lorsque ces dernières ont également un trouble de santé mentale, l'isolement en lien avec la difficulté à se déplacer peut aggraver la situation.

Par ailleurs, le manque d'accès au transport pour accéder aux services essentiels peut avoir des impacts indirects, dont l'accentuation de l'isolement et de la stigmatisation. Une participante cite une situation où un usager n'a pas pu se rendre à son rendez-vous chez le coiffeur, car son intervenante était en congé, et a lui-même procédé à la coupe. Le résultat a été sujet à moqueries, augmentant la stigmatisation et l'isolement.

Du côté jeunesse, une participante nomme la difficulté d'accès au transport peut rendre plus difficile l'éloignement pour les études, le jeune étant plus isolé de son réseau de soutien. Dans un autre ordre d'idée, selon deux participantes, il y a également les inégalités entre ceux dont les parents font le transport pour leurs différentes activités, pour les amener chez leurs amis et relations amoureuses, et les jeunes qui doivent demander des lifts sur les réseaux sociaux, le caractère public de ces informations pouvant contribuer à une forme d'autocensure pour éviter les jugements des autres (P10). Une des participantes relève que les limites imposées par le manque de transport pour fréquenter

les amis et participer aux activités sociales ont un impact sur le développement des adolescents : « c'est sûr que ç'a une influence sur leur développement. Puis tu sais là leur épanouissement, puis aussi comme tu sais l'ouverture sur, c'est sur d'autres expériences là aussi fait parce que ça les limite » (P4).

Du côté des aînés, le manque d'accès au transport pourrait aussi avoir un impact sur la participation sociale et la santé : « les personnes âgées s'isoleraient moins, seraient moins malades, seraient t'sais... si y auraient accès à pouvoir sortir quand ça leur plaît » (P5). Une des participantes donne également l'exemple d'une activité, la soupe populaire à Forestville, dont l'un des objectifs est de briser l'isolement : les organismes offrent du transport pour s'y rendre, sachant que ce serait un frein important à la participation.

Stress et anxiété

Quatre participantes relèvent les impacts liés plus précisément au stress et à l'anxiété. Un des éléments causant du stress est la météo, qui peut créer des conditions routières dangereuses, ou empêcher carrément des déplacements. Le fait de devoir organiser ou penser à la logistique complexe pour organiser un déplacement lorsqu'une personne n'a pas accès à une voiture contribue également à augmenter le stress et à fragiliser des personnes déjà vulnérables (une des participantes cite d'ailleurs l'exemple d'une personne cherchant à sortir de la toxicomanie, qui doit en plus gérer des difficultés de déplacements pour revenir d'un centre de désintoxication). De plus, l'attente liée aux délais de réponse lorsqu'il faut utiliser les services de transport peut également augmenter le stress et l'anxiété face à l'incertitude : « C'est de pas contrôler ce que tu contrôles déjà pas, pis pas avoir de réponse, pis souvent pas avoir la solution » (P7). Cette citation résume les différents éléments qui augmentent le stress des personnes usagères, soit le

sentiment de dépendre d'autres facteurs hors de leur contrôle pour pouvoir avoir accès aux ressources, incluant la possibilité de se déplacer et les moyens pour le faire.

Impacts sur l'autonomie

Six participantes évoquent les freins à l'autonomie des personnes liés au transport. L'une d'elle mentionne le contraste entre la volonté de la société de « maintenir les gens plus longtemps à la maison » (P1) et l'instabilité du système, qui ne soutiendrait pas cette volonté, entre autres par le manque de liberté des gens pour aller où ils le souhaitent. Une autre nuance en évoquant que pour certaines personnes, certains programmes permettent l'achat d'un véhicule adapté, et si la personne bénéficie de programme d'aide à domicile, la personne employée peut conduire la personnes usagère pour faire ses courses et autres déplacements. Pour les jeunes (n=2), la dépendance envers les parents pour tous les déplacements qui ne sont pas scolaires peut avoir un impact important. Les parents peuvent, pour différentes raisons, ne pas avoir envie de faire le taxi, ce qui a un impact sur l'autonomie des adolescents dans leurs choix et leurs activités.

La dépendance des femmes envers leurs conjoints est également mentionnée (n=1), souvent lorsque le ménage ne peut se permettre qu'un seul véhicule, ce sera souvent le conjoint qui l'utilisera, la capacité de la conjointe à se déplacer dépendant ainsi de l'horaire du conjoint. De plus, dans les couples plus traditionnels, c'est souvent le conjoint qui a des habiletés en mécanique. Les femmes peuvent ainsi hésiter à quitter une situation plus difficile.

Une des participantes relève de plus l'antinomie entre les objectifs de la pratique du travail social, soit le soutien à l'autonomie des personnes, et leur dépendance à l'intervenante pour se déplacer :

Tu sais, notre but, c'est de rendre les gens [...] le plus autonomes possible, qu'ils puissent être capables de faire tout ce qu'ils ont à faire d'eux-mêmes le plus possible,

puis là, ben finalement on se retrouve dans une situation qui fait que ben, parce que la personne habite par exemple à X, ben c'est pas mal plus compliqué, il faut travailler plus pour essayer de trouver des gens qui pourraient peut-être potentiellement accepter de faire, tu sais un bout, faire une partie de ses commissions.(P6)

On entend ici une tension entre l'objectif des personnes intervenantes de soutenir l'autonomie des personnes, et le sentiment que la personne aidée est maintenue dans une forme de dépendance par l'éloignement et la difficulté d'accès au transport.

Impacts sur l'accès à la justice

Deux participantes nomment les impacts des difficultés d'accès au transport sur leurs usagers judiciarisés. L'une d'entre elles note que certaines personnes peuvent être perçues comme « non collaborantes » car elles ne se présentent pas à leurs rendez-vous avec leur agente de probation, alors que c'est un problème de transport :

J'ai vu des gens dire : "C'est parce que je suis pas capable de me rendre. Tu m'as donné un rendez-vous", c'est-à-dire à l'agent de probation, "mais je peux pas, je peux pas me rendre parce que t'as un local, mettons dans un village X puis moi, j'habite dans le village Y, puis je peux pas me déplacer entre les deux. Est-ce que c'est possible de le faire par téléphone, mettons?" Puis là, ben, la réponse était non pour toutes sortes de raisons, sûrement très, très valides, mais là, moi, à ce moment-là, je me retrouvais dans une position où est-ce qu'il fallait que j'aide l'usagère où l'utilisateur à se trouver un transport. Puis finalement, je devenais souvent le transport parce que sinon je me retrouve avec un usager ou une usagère qui est en en bris de conditions. (P3)

La participante rapporte ici un cas où bien que le service puisse se déplacer à une proximité plus grande, le transport demeure malgré tout un obstacle à l'accès.

Pour certains dossiers comme des dossiers qui passent dans les différents tribunaux (incluant les tribunaux administratifs), l'absence de moyen de transport pour se rendre à Baie-Comeau, où plusieurs se trouvent, peut également poser de divers problèmes (n=1). Les organismes peuvent dépanner en situation d'urgence, mais n'ont pas nécessairement les moyens pour fournir un transport pour des rendez-vous de suivi, par exemple. Une participante soulève que pour les personnes sur l'aide sociale, le transport est remboursé. Seulement, il faut que la personne avance les frais, ce qui lui est

souvent impossible. De plus, tout dépendant de la situation, il se peut que le déplacement ne soit pas admissible (n=1). Par ailleurs, s'il y a des enjeux (accident, conditions météo difficiles, etc.) sur la route, dont plusieurs tronçons sont sans couverture réseau, il est possible que la personne ne puisse pas téléphoner pour avertir de son retour ou de son absence, ce qui fait « tache à son dossier » (P7).

Par ailleurs, une participante mentionne que, en raison de la petite taille du milieu, certains avocats de l'aide juridique peuvent facilement se retrouver en conflit d'intérêt, obligeant parfois des personnes à solliciter une alternative à Baie-Comeau, ce qui complique également les déplacements pour l'accès à la justice. Elle mentionne également le stress supplémentaire du problème qui se traduit lors des rendez-vous, dans la capacité ou non de la personne à verbaliser les éléments de son dossier.

Impacts sur les revenus et l'accès à l'emploi

Cinq participantes relèvent combien le manque d'accès au transport a un impact sur les sources de revenu des personnes usagères, tant dans leur accès à l'emploi qu'à celui à l'Assurance-Emploi. Par exemple, deux participantes soulignent les limites posées par le manque de transport ou la dépendance aux parents pour l'accès des jeunes (ou d'autres, dont des personnes qui n'ont pas de permis de conduire) à l'emploi, particulièrement lorsque ces derniers demeurent dans des villages où il y a peu d'emplois locaux. Une participante mentionne également que l'état d'une voiture peut être dégradé et ne pas permettre le déplacement sur de longues distances, ce qui n'est pas admissible pour l'obtention de l'Assurance-Emploi. Comme les salaires peuvent être bas et les horaires limités, par exemple si les journées ne sont que de quelques heures, alors que l'achat et l'entretien d'un véhicule sont coûteux, cela réduirait l'avantage de travailler lorsqu'il y a des déplacements significatifs nécessaires. Ces désavantages pourraient ainsi contribuer au fait que certaines personnes s'appauvrissent et s'éloignent du marché du

travail. De la même manière, si une personne ne dispose pas d'un transport fiable, elle ne peut pas se rendre de manière régulière à son travail, et l'employeur risque de la congédier, la privant de son revenu. Un autre facteur limitant pour les déplacements est les conditions météo hivernales, par exemple, qui peuvent être un frein à l'emploi dans une localité trop éloignée pour certaines personnes qui vivent plus de stress ou d'anxiété face à la situation.

Le covoiturage est souvent utilisé pour les emplois saisonniers, cependant, c'est parfois une logistique complexe étant donné les horaires variables et pas toujours faciles à synchroniser. Une participante évoque le cas d'une personne qui se déplace l'été à vélo, et peut donc avoir un emploi à l'extérieur de son village, mais ne peut le maintenir l'hiver. Cette situation peut ne pas être acceptable comme motif pour l'Assurance-Emploi. L'enjeu du transport se lierait également avec celui du logement : une personne acceptera de dormir sur le divan d'une connaissance dans le village où se trouve l'emploi, lorsque la personne n'a pas de véhicule ou de permis pour se déplacer :

C'est un cercle vicieux, t'sais là, pour rester proche de ta job, des fois, ben faut que tu vives sur le divan d'un autre, t'sais, si faut que tu passes peut-être la semaine, t'sais, si tu vis à X pis ton travail est à Y, pis que t'as pas d'auto, ben tu vas aller vivre peut-être chez quelqu'un pour être capable de travailler puis après ça, ben les fins de semaine, ben tu t'en retournes. (P5)

Une participante nomme toutefois un cas où le fait que le milieu soit petit et que les personnes se connaissent bien, le transport adapté déplace une personne à mobilité réduite de son domicile à son travail, permettant ainsi à cette dernière d'avoir une vie active.

6.4. Stratégies utilisées pour répondre aux défis

Les participantes relèvent plusieurs stratégies utilisées par les personnes usagères pour tenter de résoudre les difficultés rencontrées pour se déplacer : l'autostop (n=3), le

covoiturage (n=6), les médias sociaux (n=4), le transport de la MRC ou des organismes (n=3), le réseau informel (n=5), le triporteur ou quadriporteur (n=2) et le vélo (n=5).

Autostop (pouce)

« Faire du pouce » est mentionné comme stratégie, souvent de dernier recours, et non comme quelque chose de fiable : « s'il fait du pouce, ça veut pas dire qu'il va être là à 9h du matin » (P7). L'exemple d'une jeune étudiante à l'extérieur est nommé par l'une des participantes, qui fait des allers-retours toutes les fins de semaine, soit en utilisant les médias sociaux pour se trouver des covoiturages, ou qui fait du pouce. La participante relève que l'aspect positif est que cela « crée aussi une communauté » (P10). Cependant, une autre participante perçoit qu'il y aurait de moins en moins de personnes qui s'arrêtent pour prendre les personnes qui « font du pouce » : « on a moins en moins mettons de B.A., là tu sais des gens qui pognent quelqu'un qui fait du pouce » (P9). L'enjeu de la sécurité demeure une préoccupation, particulièrement pour les femmes (n=1).

Covoiturage

Le covoiturage est mentionné comme une solution plus fréquemment utilisée (n=6), souvent par le biais d'annonces sur les médias sociaux (n=4), mais également dans le réseau informel de la personne. Une participante mentionne que parmi les personnes plus défavorisées, des arrangements comme celui de covoiturer à quatre d'un village pour aller faire les courses à Forestville, chacun contribuant 25 \$ au chauffeur existent. Cependant, le fait de dépendre de quelqu'un d'autre créerait une certaine pression pour ne rien oublier, puisqu'on sait qu'on ne pourra pas y retourner facilement. Ces tarifs arbitraires feraient également en sorte que la personne possédant ou conduisant la voiture peut en profiter pour se faire une bonne marge : « Les gens se font payer 25\$ mais j'ai vu une fois, ils partent de X ils sont quatre à 25\$ chacun. Le gars vient de se faire 100 piastres » (P1). Le fait de ne pas avoir de moyen de se déplacer fait en sorte que les gens

attendent leur paie ou une autre entrée d'argent pour se mettre à plusieurs pour covoiturer. Cette situation engendrerait parfois des dépenses impulsives qui ont des impacts sur la vie des personnes (n=1), particulièrement pour celles qui habitent les villages où l'offre alimentaire est moins variée.

Le fait d'utiliser fréquemment les médias sociaux pour le covoiturage peut contribuer un sentiment de communauté (n=1) et de sécurité (n=1). Le voiturage peut aussi être vu comme une manière de couper les dépenses engendrées par la voiture, lorsqu'il est possible (n=2). Chez certains employeurs, le covoiturage peut être une solution intéressante, mais la question de concilier les horaires différents et changeants peut freiner la volonté et la mise en œuvre de cette solution (n=1). Entre membres d'un même réseau (famille, voisins, amis, etc.), l'agencement des rendez-vous ou des activités pour permettre le covoiturage est parfois utilisé :

C'est justement des gens qui vont se regrouper entre amis, familles qui vont se déplacer ensemble, qui vont organiser. Et "OK ben toi, tu as rendez-vous cette journée-là, attends un peu là, moi je suis en attente pour un rendez-vous, je vais essayer d'aller voir des fois que je suis capable de l'avoir la même journée que toi" Fait que là, ben tu sais ça, ça arrive quand même régulièrement au niveau des enfants, le transport avec l'école, tu sais, encore une fois, organiser avec de la famille, organiser avec des amis pour s'assurer d'être capable de faire le transport des enfants. (P6)

Ainsi, on peut voir que, bien que cela exige une certaine organisation et que cela puisse manquer de flexibilité (n=1), les gens trouvent des moyens pour répondre à certains besoins en mobilisant leur réseau (n=3). Ces solutions reposent toutefois précisément sur le fait d'avoir un réseau. La confidentialité et les antipathies peuvent également être des freins (n=1). L'intervenante peut parfois être appelée à jouer un rôle dans la coordination (n=1).

Médias sociaux

Plusieurs personnes qui utilisent le covoiturage pour se déplacer trouvent leur « *lift* » via les médias sociaux, particulièrement certains groupes existants sur Facebook (n=3), ou par le biais de « *stories* » ou de publications personnelles, particulièrement pour les plus jeunes qui ne peuvent pas toujours dépendre de leurs parents. Le point plus négatif semble être l'aspect public de la recherche sur les médias sociaux : en annonçant leur déplacement, les personnes s'exposent au jugement des autres utilisateurs (n=2). Pour les déplacements dont les personnes préfèrent qu'ils demeurent confidentiels, ceci peut être un frein, voire un obstacle (ex.: relation amoureuse (n=1), rendez-vous médicaux ou autres (n=2)). L'absence de confidentialité, un enjeu caractéristique dans les petites communautés où les gens se connaissent, peut également être un avantage, puisque les utilisateurs peuvent aussi se sentir plus en confiance en sachant qui est la personne. Une participante nomme les groupes Facebook « *Spotted* », souvent utilisés pour faire des annonces de manière plus anonyme, comme une solution potentielle au défi de la confidentialité. Une participante donne l'exemple que les médias sociaux peuvent laisser la latitude aux personnes qui offrent le covoiturage de s'arranger selon la situation de la personne passagère, par exemple demander moins si la personne est dans une situation plus précaire.

MRC

Dans le secteur ouest du territoire, la MRC assume le pendant du Centre d'action bénévole pour la gestion du transport bénévole et accompagnement, en coordonnant les bénévoles recrutés par les Comités de bénévoles des quatre municipalités du secteur aux besoins des personnes qui font appel au service pour leurs rendez-vous médicaux. Selon une participante, ce service est limité, puisque la MRC a du mal « à avoir des conducteurs », du fait de leur âge et de leur état de santé (P8). Il faut relever que les

participantes évoquent davantage le transport de la MRC comme une stratégie qu'elles-mêmes mettent en place, faisant les appels pour leurs usagers (n=2), souvent en raison de la complexité, du délai nécessaire pour réserver le transport et pour obtenir la réponse.

Organismes communautaires

Du côté est du territoire, c'est donc le Centre d'action bénévole (CAB) Le Nordest, qui assure le recrutement des bénévoles et la coordination entre les besoins et les offres, ainsi qu'un transport hebdomadaire pour les aînés et personnes défavorisées de Forestville qui souhaitent faire leurs courses essentielles (n=1). Ils offrent également la possibilité d'un transport pour leurs centres de jour, mais les personnes doivent pouvoir passer la journée, ce qui n'est pas toujours évident pour les personnes ayant certaines limitations (n=1). Cependant, différents organismes communautaires offrent un transport à leurs membres ou aux usagers selon certains critères : le Centre d'activités et d'épanouissement à la vie offre le transport à ses usagers pour se rendre aux activités, et fait parfois le transport et l'accompagnement des personnes en DI et DP (n=1) ; le Centre des femmes de Forestville a un véhicule qui lui permet d'assurer le transport des membres et usagères pour l'accès aux activités, ou en situation d'urgence. Les travailleurs de rue déplacent régulièrement leurs usagers pour différents services. Ultimement, cependant, ce sont les contraintes budgétaires des organismes qui restreignent les services qu'ils peuvent offrir aux usagers : « Le budget est pas fait pour ça. Le budget est restreint, notre budget est restreint, le personnel est restreint, tout est restreint, qui fait en sorte qu'on est obligées de refuser » (P7).

Réseau informel

Quelques participantes (n=2) soulignent les réseaux informels et l'importance de l'entraide lorsqu'elles cherchent à mettre des stratégies en place avec les personnes usagères. Les réseaux personnels peuvent contribuer à faciliter des solutions (ex.

connaître les propriétaires des entreprises de transport), à créer des liens de confiance, à comprendre les dynamiques, lorsqu'on connaît le milieu des personnes aidées, par exemple : « C'est plus facile d'avoir la confiance des gens, puis aussi on comprend facilement, on est capable d'observer d'analyser, puis on comprend un peu la dynamique, le problème, le pattern, là, parce que tu sais, on comme on connaît le livre, mettons ». (P9)

Souvent mobilisé pour assurer les déplacements des usagers (n=5), le réseau informel offre généralement des solutions ponctuelles, utilisées pour des besoins que les personnes usagères considèrent eux-mêmes prioritaires. Il est en effet important pour elles de ne pas épuiser leur réseau. Une participante évoque à quel point le fait de devoir demander puisse être humiliant et gardé en dernier recours : « même si ça adonne, ce mois-là, t'es allée 3 fois à l'hôpital avec ton enfant, pis que t'as tanné un peu tout le monde, ben là ça t'a coûté trois déplacements là fait que c'est pour le reste, tu demanderas pas » (P8). Les besoins priorisés sont souvent les soins de santé, les urgences (n=1).

Dans le cas des jeunes, des groupes peuvent s'organiser de manière plus ou moins efficace. Une participante évoque par exemple des situations où les jeunes mobilisent le parent de l'un d'entre eux, parfois en ne mentionnant pas la totalité de la vérité aux autres parents (par exemple, si des parents ne s'entendent pas entre eux ou n'accepteraient pas que leur enfant embarque avec l'un ou l'autre). Les solutions peuvent donc être créatives, selon le terme de la participante, mais pas nécessairement aboutie : « il manque le lift de retour, t'sais, ou c'est comme "C'était pas certain" » (P4). Les malentendus dans les communications peuvent donc compliquer les choses lorsque les jeunes essaient de trouver des solutions par eux-mêmes.

Triporteurs et quadriporteurs

Certains usagers deviennent paradoxalement plus autonomes dans leurs déplacements lorsque leur mobilité est réduite et qu'ils ont accès à un triporteur ou un quadriporteur (n=2). Ces véhicules sont difficilement utilisables l'hiver, cependant, mais permettent une plus grande autonomie pour aller faire les courses ou pour d'autres déplacements lors des autres saisons. Certaines personnes prennent cependant des risques en empruntant la route 138 en dehors des villages avec leur véhicule (n=1), puisque c'est interdit.

Vélo

Pour les personnes qui sont en mesure de l'utiliser, plusieurs se déplacent à vélo lorsque la saison s'y prête (n=5). La possibilité d'utiliser le vélo ou la trottinette électrique lorsque le beau temps revient est un facteur permettant le retour de la fréquentation des jeunes pour certains organismes, ainsi que l'accès à l'emploi (n=1). Les limites du vélo sont les déplacements en dehors des villages, les distances étant trop grandes (n=1). Le vélo serait également beaucoup utilisé par les nouveaux arrivants (n=1). Certaines personnes utilisent également le vélo comme moyen de déplacer des sacs d'épicerie, par exemple, tout en marchant à côté.

Autre

D'autres stratégies peuvent être mobilisées, par exemple une mise en commun d'une voiture : quelqu'un n'ayant pas son permis mais achète une voiture avec quelqu'un d'autre qui possède un permis (n=1). Plusieurs conduisent des voitures qui ne sont pas en état (n=2), ou encore qui conduisent sans permis (n=1). Pour une personne ayant une mobilité réduite, un programme existe pour financer l'achat d'un véhicule adapté (n=1). Il existe également quelques « taxis » officieux dans certains villages, soit des personnes dont on sait qu'on peut les appeler et qui peut les conduire moyennant un tarif (n=1).

Taxi

Le taxi est mentionné comme un moyen plus ou moins fiable de se déplacer, et surtout, très onéreux (n=5). Deux participantes évoquent le manque de fiabilité du service de taxi, dont deux participantes qui ne sont pas certaine qu'il soit toujours en service, s'il y en a un ou deux. Deux participantes évoquent que le taxi existant serait problématique (« pas très recommandé » (P9)). La confidentialité est également nommée comme pouvant être un enjeu dans l'utilisation du taxi (n=1). Le peu de service de taxi fait en sorte que si celui-ci est mobilisé par un client pour un déplacement, il n'est pas disponible pour un autre : « le taxi fait déjà du transport pour le CLSC, pour l'urgence même à la limite, ça arrive, fait qu'on peut pas l'utiliser pour rien d'autre finalement fait que tu sais quand qu'on est dépendant de un seul service, clairement disons que ça complique la situation » (P6).

6.5. L'enjeu du logement

La quasi-totalité (n=9) des participantes a nommé l'accès au logement comme étant un enjeu en Haute-Côte-Nord, ayant certaines incidences sur les personnes usagères et sur les possibilités offertes à ces derniers en fonction de l'éloignement des services et de l'accès au transport : par exemple, les logements disponibles dans certaines municipalités plus petites et éloignées des services peuvent être moins coûteux, mais sans accès à une voiture, cela peut créer d'autres enjeux.

Liens entre transport et logement

L'accès au logement dans les endroits où se retrouvent le plus d'emplois est mentionné comme un enjeu, qui oblige parfois les gens à avoir des stratégies pour se trouver un hébergement temporaire afin d'avoir accès à l'emploi, si ils ne disposent pas d'un moyen de transport fiable : « pour rester proche de ta job des fois, ben faut que tu vives sur le divan d'un autre, t'sais, si faut que tu passes peut-être la semaine, t'sais, si tu

vis à Colombier pis ton travail est à Forestville, pis que t'as pas d'auto, ben tu vas aller vivre peut-être chez quelqu'un pour être capable de travailler » (P5).

La disponibilité variable des logements dans les différents villages fera également en sorte que certaines personnes doivent se déraciner de l'endroit où elles ont passé leur vie et ont leur réseau social et familial si elles veulent avoir accès à un logement, ce qui est un défi encore plus important si elles n'ont pas de voiture ou de moyen de se déplacer facilement (n=2): « J'ai pas de voiture, si je m'en vais à X, je verrai plus personne, t'sais ça, je pense que c'est un enjeu vraiment majeur, là, à ce niveau-là parce que peut-être qu'il y aurait des logements de disponibles pour des gens à X, mais qui demeurent à Y, mais pour eux autres, ce n'est pas dans leur volonté » (P8). On voit ainsi que les enjeux de logement et de transport sont interreliés, ce qui pourrait être un objet de recherche future.

6.6. Pistes de solutions proposées par les intervenantes

Quelques participantes ont proposé des pistes de solution pour améliorer les conditions liées au transport dans leur pratique. Pour certaines (n=2), le découpage des territoires d'intervention manque d'efficience, et un redécoupage permettrait de gagner du temps en évitant les longs déplacements : « Si j'avais la Haute-Côte-Nord, et pas en plus une partie de Manicouagan à m'occuper ça, ça serait déjà aidant » (P6). Le rattachement à Saguenay pour le couloir de services est une autre piste proposée, qui s'alignerait sur les déplacements déjà effectués plus naturellement par la population haute-nordcôtière. Parmi d'autres solutions, la mobilité des services eux-mêmes (ex. la friperie), la mutualisation des véhicules de transport déjà existants, la fréquence de l'offre (ex. un transport deux fois par jour pour les centres de jour, permettant une fréquentation sur une demi-journée plutôt que la journée entière), permettraient de mieux répondre aux besoins du milieu. La mise en place de voitures de services (plutôt que des autobus) pour faire des trajets est également proposée (n=1).

CHAPITRE 7

7. DISCUSSION

Notre étude nous a permis de documenter certains enjeux liés au transport dans le cadre de l'intervention sociale en milieu rural, en nous penchant plus spécifiquement sur les réalités vécues en Haute-Côte-Nord. Après un bref rappel des caractéristiques du, nous aborderons dans la présente section les liens entre les écrits, le cadre conceptuel et les résultats présentés, afin de voir comment ils nous permettent de répondre aux objectifs de la recherche, en éclairant également les limites et les angles qui pourraient être approfondis dans des recherches ultérieures.

7.1. Objectifs de la recherche

Rappelons que l'objectif général de la recherche était de documenter les enjeux liés au transport dans le cadre de la pratique de l'intervention sociale et communautaire en milieu rural, spécifiquement en Haute-Côte-Nord. Nous cherchions plus spécifiquement à :

1. Documenter les enjeux de transport expérimentés par les travailleuses elles-mêmes dans le cadre de leur pratique ;
2. Documenter les enjeux de transport expérimentés par les usagers constatés par les personnes intervenantes ;
3. Documenter les stratégies mobilisées dans le cadre de l'intervention sociale afin de limiter l'impact des difficultés liées aux transports.

Dans la présente section, nous verrons les éléments saillants que notre recherche a permis de documenter, en lien avec ces objectifs.

7.2. Divisions et inégalités du territoire

Nous avons présenté au chapitre 5 un bref portrait du territoire de la Haute-Côte-Nord et ses caractéristiques plus saillantes, tant sur le plan de l'espace, des distances, et des découpages administratifs, afin de mieux mettre en évidence les liens entre ces éléments et les propos des participantes. La Haute-Côte-Nord est ainsi un territoire de MRC, le reflet d'un découpage administratif spécifique : il aurait été tout aussi pertinent de choisir un découpage reflétant par exemple le territoire du réseau de la santé et des services sociaux pour l'ouest de la Côte-Nord ou celui du Centre de services scolaire. La spécificité d'un territoire de MRC est cependant celui de l'aménagement, puisque les MRC ont d'abord été créées en 1979 (MAMH, 2019) avec comme principale vocation l'aménagement du territoire. Ce choix permet donc de mettre de l'avant le caractère plus étroitement relié à la dimension spatiale du territoire, tout en étant l'« échelon spatial de l'action publique » (Lachapelle & Bourque, 2020, p. 4). La Haute-Côte-Nord partage avec plusieurs territoires ruraux et éloignés certaines caractéristiques mentionnés dans la littérature (Daley, 2020; Jean, 2000; Kayser, 1989) : une densité faible et un étalement de la population et des structures sur un espace vaste, une caractéristique nommée par l'ensemble des participantes à l'étude, une économie fondée sur des activités forestières et agricoles (bien que reposant aussi sur le tourisme saisonnier).

Dans le chapitre 6, où nous avons ensuite présenté les résultats de notre recherche, on constate que, bien que le découpage administratif de la MRC soit reconnu par les participantes, elles en confirment également la division entre les secteurs Ouest et Est, comme il est documenté dans certains écrits sur la Haute-Côte-Nord (Verreault *et al.*, 2017). Cette division est relativement présente dans la répartition des ressources sur le territoire, dont on constate également la forte disparité entre les secteurs dans la vitalité économique du territoire. Par ailleurs, la forte présence de la pauvreté et des inégalités

socio-économiques, une autre des caractéristiques documentées, est aussi ressortie dans les propos des participantes (n=9).

7.3. Les enjeux expérimentés par les intervenantes

Un des éléments saillants présents chez l'ensemble des participantes est que le territoire d'intervention est vaste et que les distances prennent une place importante dans leur travail. Elles nomment la nécessité de faire des dizaines, voire des centaines de kilomètres par semaine pour leur travail. Ces distances et ce temps consacré au déplacement a un impact important dans leur gestion du temps, et peut être perçu comme une perte de temps consacré à l'intervention. On observe que ces enjeux occupent une place importante dans leur planification, que ce soit pour la gestion du véhicule, qui doit toujours être prêt, l'organisation du travail, ainsi que dans le temps qu'elles essaient de consacrer au travail d'intervention, parfois au détriment de leur temps de pause, ce qui rejoint les constats de Jones *et al.* (2023), de Ferguson (2009) et de Mackie (2012). On note l'importance du souci d'efficacité dans l'organisation du travail, particulièrement en planifiant au maximum les interventions dans le même secteur si c'est possible. Cet effort constant contraste avec le sentiment que certaines participantes peuvent avoir de ne pas être reconnue par leur employeur pour la charge supplémentaire engendrée. Celle-ci s'ajoute aux suivis administratifs, ainsi qu'aux enjeux vécus par les usagers eux-mêmes au plan du transport, une réalité qu'on retrouve encore une fois dans les observations de Ferguson (2006). Ces réalités démontrent le caractère de plus en plus mobile des personnes intervenantes face à l'immobilisation croissante des personnes usagères, une conséquence des inégalités sociales et de la centralisation des services (Ferguson, 2006). Pour les participantes provenant du milieu communautaire, on relève un souci supplémentaire au plan des contraintes budgétaires, puisque le financement des organismes ne semble pas tenir compte des besoins réels de déplacements sur un territoire

comme celui de la Haute-Côte-Nord, ce qui rejoint les résultats d'autres études (Desgagnés *et al.*, 2018 ; Alberio & Handfield, 2018).

Les coûts financiers de devoir se déplacer avec leur véhicule personnel sur de grandes distances pour le travail sont également mentionnés de manière détaillée, soit les coûts d'entretien d'un véhicule qui doit de plus être sécuritaire pour les conditions routières propres à la Côte-Nord, en plus du kilométrage. L'utilisation de la voiture est centrale, comme l'observe Ferguson (2009), qui traite de cette centralité dans ses travaux, mais n'analyse toutefois pas la charge mentale et économique liée à cette utilisation. On constate dans la présente étude que ces coûts et la préoccupation pour la sécurité sur la route pèse considérablement sur les participantes, dont l'ensemble évoque les conditions hivernales comme une considération incontournable dans leur travail (réorganisation, voire annulation des activités) et un facteur rendant les déplacements plus précaires. L'enjeu de la sécurité dans le contexte des visites à domicile dans des localités plus éloignées et peu ou pas couvertes par le réseau cellulaire peut également être un souci, ce qui rejoint certains constats de Jones et al. (2023). Ces préoccupations sont présentes autant pour les participantes qui pratiquent l'intervention individuelle que pour celles qui sont plutôt en intervention de groupe ou collective, mais on note que celles des réseaux institutionnels ont une couverture financière (kilométrage, assurances, etc.) qui semble plus complète que pour celles du communautaire, ce qu'il faudrait toutefois documenter plus systématiquement. L'impact de ces conditions météorologiques hivernales sur la pratique du travail social n'est à notre connaissance pas spécifiquement documenté.

Le maintien des frontières entre la sphère professionnelle et la sphère personnelle est également nommée comme un défi, tant pour le maintien de la confidentialité que pour préserver la vie privée des intervenantes elles-mêmes, qui développent des stratégies pour éviter d'être sollicitées indûment dans des milieux où elles peuvent être reconnues

dans le cadre de leurs activités quotidiennes, mais également dans le but de maintenir la confidentialité, une des spécificité de l'intervention sociale dans les petites communautés rurales relevé dans la littérature (Jones *et al.*, 2023 ; Green, 2019 ; Lizzi, 2020 ; Mackie, 2012).

7.3.1. Les défis de la répartition inégales des ressources dans le travail des intervenantes

Outre les déplacements réalisés dans le cadre de leur travail, un autre défi perçu par les participantes est le peu de ressources présentes sur le territoire lui-même, l'éloignement et la difficulté d'accès qui peut être un défi complexifiant leur travail. Lorsqu'elles cherchent à mettre en place des services pour les personnes usagères dans le cadre de leur intervention, certaines ressources ne sont pas nécessairement disponibles (Mackie, 2012), mais il faut noter l'importance du réseautage entre les intervenantes du milieu comme une force. Cette importance du réseau informel malgré le manque de ressources est d'ailleurs appuyée par la littérature (Collier, 2006; Green, 2003; Lewis *et al.*, 2013). On pourrait faire le lien entre cette force relevée par les participantes et l'aspect communautaire observé par les auteurs traitant de la ruralité. Il faut toutefois se demander si la force de ce réseautage ne pourrait pas parfois avoir des effets pervers sur le respect de la confidentialité et la stigmatisation (Lizzi, 2020 ; Jones *et al.*, 2023) des personnes usagères.

La répartition inégale des ressources se retrouve également dans la couverture du territoire par les intervenantes selon les découpages organisationnels. Selon les organisations et le domaine d'intervention, une intervenante peut couvrir l'entièreté du territoire de La Haute-Côte-Nord, voire davantage, ce qui engendre un coût important consacré aux heures de déplacement. Un imprévu, par exemple un déplacement pour répondre à une urgence à un endroit éloigné du lieu d'intervention initialement prévu, peut monopoliser une intervenante durant une journée entière. La couverture de grands

territoires, la difficulté d'accès physique à certaines résidences, et la nécessité de rationaliser les déplacements peut engendrer des choix dans la fréquence des visites à domiciles, selon certaines, ce qui fait écho à certains éléments retrouvés dans les écrits, soit le lien entre l'éloignement et la qualité du lien de confiance, voire de l'intervention (Disney *et al.*, 2019). Il serait nécessaire de documenter plus avant et d'explorer ces liens complexes.

7.3.2. Le déplacement des personnes usagères : source de défis et de frustrations chez les intervenantes

Un élément qui ressort de manière saillante est la frustration importante ressentie par les participantes lorsqu'elles cherchent des solutions pour assurer le transport des personnes usagères à des rendez-vous ou pour d'autres besoins, et l'impression de devoir mobiliser du temps précieux pour trouver des solutions « à la pièce », ce qui peut engendrer une certaine usure. Cette frustration n'a pas, à notre connaissance, été documentée de manière approfondie dans la littérature, bien qu'on puisse faire des rapprochements avec la charge multiple que les intervenantes sociales portent en milieu rural (Daley, 2010 ; Pagès, 2011) et les résultats retrouvés dans l'étude de Jones *et al.* (2023) sur l'importance de prendre le temps de déplacement en considération dans l'organisation des interventions. On peut donc observer qu'un impact indirect du manque de solutions organisées fiables et accessibles pour que la population puisse se déplacer est une forme d'usure et de frustration chez les intervenantes, ce qui pourrait potentiellement contribuer à un désengagement, voire au roulement de personnel dans les postes confrontés de manière plus régulière à cette situation. De plus, combiné au sentiment de ne pas pouvoir réaliser les interventions nécessaires pour soutenir le rétablissement de l'autonomie de la personne, cela pourrait accentuer un sentiment de perte de sens pour les intervenantes. Nous estimons qu'en faisant ces observations sur les

freins à leur capacité d'accomplir leur propre rôle comme intervenantes, les participantes font preuve d'une critique réflexive importante. Leurs observations sur les manquements d'un système qui ne leur permet pas de réaliser leur travail montrent qu'elles sont conscientes des obstacles structurels à l'autonomie et au pouvoir d'agir des personnes qu'elles accompagnent, et qu'elles conçoivent leur travail comme étant le soutien à cette autonomie. On peut aussi faire un lien ici entre l'autonomie des personnes usagères et les notions de capital spatial (Sen & Quercia, 2018), la discussion de l'accès à la mobilité comme récupération à la récupération d'un pouvoir sur sa propre vie (Mundler & Rérat, 2018) ainsi qu'aux formes d'exclusion par le transport (Hanson *et al.*, 2021a ; Kenyon *et al.*, 2003 ; Michaud, 2019) comme une atteinte au pouvoir d'agir et à l'autonomie des personnes.

Pour une majorité des participantes, le manque d'accès à des solutions pour le transport et l'éloignement des ressources les conduit à assurer elles-mêmes le transport de personnes usagères pour que ces dernières puissent répondre à leurs besoins. Bien que certains de ces déplacements soient inévitables, puisque la personne a spécifiquement besoin d'un accompagnement, elles notent que plusieurs pourraient être réalisés de manière autonome si une alternative était disponible. On peut donc penser que ces déplacements supplémentaires, bien qu'essentiels, alourdissent le travail des participantes, mobilisant le temps et l'énergie (ainsi que les coûts associés) des intervenantes et des organisations auxquelles elles appartiennent, des perceptions documentées chez Jones *et al.* (2023). On pourrait également en déduire que le fait que les intervenantes pallient le manque d'investissement dans des alternatives de transport fiables et durables joue un rôle qui resterait à documenter plus en profondeur. Il serait intéressant d'étudier, possiblement en le quantifiant, cette contribution au maintien de l'autonomie, voire à la prévention de problématiques plus aigües, en santé et au plan du

fonctionnement social. Toutefois, même si ces déplacements peuvent être vécus comme superflus pour les intervenantes, les impacts thérapeutiques des interactions avec les personnes usagères dans ce cadre sont peut-être plus importants qu'elles ne le soupçonnent, ce que Ferguson (2009) semble indiquer.

C'est d'ailleurs ce que remarquent deux participantes qui ont relevé que la voiture peut être un lieu intéressant d'intervention, particulièrement auprès des hommes, ou encore dans l'accompagnement de personnes autour d'activités quotidiennes (ex. faire les courses, hygiène), pour développer certaines habiletés permettant d'améliorer leur fonctionnement social. Bien que la voiture comme lieu d'intervention ait été évoquée dans certains écrits (Ferguson, 2009, 2016), ce sujet pourrait donc être exploré davantage, particulièrement dans le contexte de l'intervention en milieu rural, où, comme la présente étude a pu le montrer, le déplacement des usagers fait partie intégrante du travail d'intervention.

Par ailleurs, dans une région où les femmes et les enfants sont particulièrement affectés par les inégalités et les phénomènes de maltraitance, un des résultats plus saillants, qui n'avait pas nécessairement été anticipé, a été l'ampleur des liens entre la difficulté d'accès au transport pour les femmes et l'éloignement des ressources en périnatalité, que ce soit pour les suivis de grossesse, le stress lié à l'accouchement ou les soins requis pour les nouveau-nés. Il nous paraît important d'étudier ces liens de manière plus approfondie auprès des personnes qui vivent la situation elles-mêmes. Bien que certains écrits aient documenté certaines réalités des femmes en milieu rural (Hanson *et al.*, 2021b; Mardare Amini, 2022 ; Noack, 2011; Savoie *et al.*, 2018), d'autres études seraient nécessaires sur le sujet.

7.4. Défis et impacts vécus par les personnes usagères

Les intervenantes du territoire travaillent à soutenir les personnes plus vulnérabilisées du territoire dans les situations qu'elles vivent, pour tenter de les améliorer. Ainsi, le fait de documenter ces situations et les réalités vécues par les personnes usagères, de même que les impacts sur leur vie était pertinent pour mieux comprendre comment les enjeux de mobilité vécus sur le territoire par les personnes plus vulnérables interagissent avec l'intervention.

L'isolement social est revenu comme un enjeu important, chez plusieurs populations, incluant les personnes âgées, les jeunes, ainsi que les personnes en situation de DI/DP/TSA, comme étant en lien avec la difficulté d'accès au transport. Pour les personnes âgées, l'isolement social est l'un des facteurs qui peut contribuer de manière significative au déconditionnement (Lamanna et al., 2020), et le manque d'accès aux services de santé dans une optique de dépistage et de traitement précoce semble également être un facteur important dans la dégradation de la santé des aînés sur le territoire, tant dans le témoignage des participantes au sujet d'exemples spécifiques, que dans les écrits portant sur le sujet plus largement (Agence nationale de la santé publique du Canada, 2018; Gauthier *et al.*, 2009; Hanson *et al.*, 2021b; Lamanna *et al.*, 2020; Mifsud *et al.*, 2017; Simard, 2019b; Simard, 2020; Vigneron, 2013). Dans un contexte comme celui de la Haute-Côte-Nord, où les personnes âgées sont particulièrement nombreuses et précarisées, les impacts de cette exclusion par le transport pourraient avoir des conséquences encore plus importantes.

Pour les jeunes, l'impact de l'isolement sur le développement et la socialisation semble être un enjeu, et la disparité de moyens entre les jeunes dont les familles sont plus favorisées et ceux qui le sont moins est un facteur dans leur accès ou non à ces opportunités. La disponibilité et les moyens financiers des parents pour assurer le

déplacement des jeunes pour les activités sociales, sportives, les emplois, les cours ou le permis de conduire, font partie de ces disparités. Bien que les intervenantes notent l'importance de l'entraide entre les parents comme stratégie, il existerait toutefois des différences dans l'accès aux opportunités. Ces différences se renforcent mutuellement : un jeune dont les parents n'ont pas les moyens de l'emmener faire ses cours de conduite aura son permis plus tard, donc potentiellement moins d'opportunités d'emploi, ce qui retarde son autonomie financière, un élément retrouvé dans certains écrits (Alberio & Handfield, 2018). Les liens entre l'exclusion de certaines activités nécessaires au sain développement de l'autonomie des jeunes par le manque d'accès aux moyens de se déplacer démontrent également ici l'importance de tenir compte des inégalités dans l'accès au capital spatial comme reflet d'autres inégalités (Sen & Quercia, 2018). L'adolescence étant une étape cruciale dans le développement humain, les répercussions de ces inégalités peuvent avoir des répercussions dramatiques dans la capacité ou non de développer le pouvoir d'agir de ces jeunes sur leur propre vie (Mudler & Rérat, 2018), ainsi que sur leur trajectoire plus généralement (Alberio & Handfield, 2018).

Différentes participantes ont également nommé le défi et la complexité de créer des groupes d'entraide, une stratégie qui pourrait briser l'isolement et créer des opportunités pour les personnes, entre autres en situation de DI/DP/TSA, ainsi qu'en santé mentale. Cependant, l'enjeu des distances et du faible nombre de personnes peut devenir un frein important dans la coordination d'activités de groupe, bien que certains organismes aient réussi à offrir des activités et du transport. Ceci vient renforcer la littérature sur l'importance et la complexité du rôle polyvalent des personnes travailleuses sociales en milieu rural (Daley, 2010 ; Even, 2011 ; Lewis *et al.*, 2013 ; Roche, 2018 ; Waltman, 2011).

Un élément présent chez différentes participantes est l'accès à un revenu d'emploi ou d'assurance-emploi : on voit que la pauvreté n'est pas nécessairement une fatalité, lorsque les personnes ont accès à un moyen de transport fiable pour se rendre à leur lieu de travail. Cependant, les coûts individuels importants découlant de la possession et de l'entretien d'un véhicule, comparativement aux salaires des emplois disponibles, peuvent être prohibitifs. Lorsqu'un imprévu précarise l'accès à l'emploi (bris du véhicule, perte d'une personne qui assurait les réparations mécaniques, un enjeu affectant davantage les femmes dans les couples plus traditionnels, etc.), cela peut entraîner rapidement une perte de revenu, d'autant plus que l'Assurance-Emploi ne reconnaît pas nécessairement la perte d'un moyen de transport comme un motif. Cette réalité rend visible l'impact que le coût d'un véhicule peut avoir sur les possibilités d'emploi et l'accès au revenu d'une personne, illustrant le caractère inéquitable de la possession individuelle d'une automobile comme seul moyen de transport (Demoli & Lannoy, 2019; Illich, 2018; Tremblay-Boily, 2023). Cette situation, couplée à la difficulté croissante de trouver un logement accessible proche des emplois, vient créer des situations qui pourraient se rapprocher d'une forme d'itinérance, telle que rapporter par une participante : une personne peut se voir contrainte d'emprunter le divan d'une connaissance pour avoir accès à un emploi durant sa semaine de travail, puisqu'elle n'a pas les moyens d'utiliser une voiture quotidiennement, ni les moyens d'avoir un logement proche de son emploi. La complexité des déplacements et les coûts liés au fait que les personnes ne peuvent pas toujours demeurer proches de leur lieu de travail est d'ailleurs l'un des enjeux nommés chez Moine et Sorita (2015).

Ces interactions entre la situation du logement et celle du transport, qui sont produites par des manières d'aménager et de gérer les espaces à différents paliers politiques et administratifs, sont mieux connues dans les espaces urbains, mais gagneraient à être étudiées avec une approche multidisciplinaire en contexte rural. Cette

approche contribuerait particulièrement à améliorer les impacts sociaux produites par ces interactions. Dans la présente étude, on constate également que ces dernières viennent créer des tensions entre la possibilité de continuer à habiter dans sa communauté d'appartenance, à avoir accès à des services de proximité et celle d'avoir accès à un logement respectant son budget (Daley, 2010), un facteur qui peut contribuer à augmenter leur vulnérabilité, allant dans le sens de Marchal (2019), pour lequel les vulnérabilités sont circonstancielles et situées spatialement.

Les inégalités en termes de santé et d'accès au revenu ont été relevées de manière saillante par les participantes, contribuant à valider différentes études montrant les impacts de l'éloignement et du manque d'accès aux moyens de se déplacer sur la santé et l'espérance de vie (Agence nationale de santé publique, 2019 ; Gauthier et al., 2009 ; Vigneron, 2013). Pour deux participantes, l'accès aux services juridiques a également été nommé comme un facteur important, ce qui n'est pas un élément retrouvé de manière spécifique dans la littérature, bien que cela puisse être rapproché des éléments retrouvés chez Desgagnés *et al.* (2018) et Alberio et Handfield (2018), mais qui devrait selon nous, être mieux documenté en travail social, étant donné l'importance de la judiciarisation dans les trajectoires des personnes, particulièrement les plus vulnérabilisées.

En général, ce qui ressort de façon globale est la lourdeur créée dans la vie quotidienne des personnes qui n'ont pas les moyens de disposer à leur guise d'un véhicule automobile individuelle ou minimalement familiale, soit par manque de moyens financiers ou par le fait de ne pouvoir avoir un permis de conduire. Pour des personnes déjà vulnérabilisées par d'autres facteurs, le manque d'alternative accessible fiable, ainsi que la dépendance sur des réseaux informels inégaux, dont ils craignent d'abuser, engendre plusieurs autres difficultés qui affectent leur qualité de vie et les opportunités. Leur autonomie est ainsi freinée par les stratégies à développer pour se déplacer vers les

ressources ou par le manque de ressources offertes à domicile ou à proximité, rappelant notamment le rôle de la mobilité dans le pouvoir d’agir d’une personne (Mundler & Rérat, 2018), ainsi que la notion du capital spatial (Sen & Quercia, 2018).

7.4.3. Stratégies utilisées par les personnes usagères ou mises en œuvre dans le cadre de l’intervention

Le troisième sous-objectif de la présente recherche était de documenter les stratégies utilisées par les intervenantes et les personnes usagères pour répondre aux enjeux de transport. On constate que les intervenantes et leurs usagers utilisent les moyens déjà en place pour permettre les déplacements : les services offerts par la MRC et le CAB Le Nordest pour les déplacements des personnes âgées vers leurs rendez-vous de santé sur le territoire et dans les couloirs de services (Baie-Comeau, Chicoutimi, Québec), les services du Centre d’activités et d’épanouissement à la vie de La Haute-Côte-Nord, pour les personnes DI/DP/TSA, ainsi que d’autres organismes, selon les services et activités offerts. Le taxi est mentionné comme une alternative pouvant parfois être utilisée, mais plusieurs intervenantes apportent des bémols sur la fiabilité du service. Par ailleurs les intervenantes, de même que les usagers, font preuve de créativité et d’entraide, en mobilisant les réseaux informels lorsque c’est possible, un élément qui avait été relevé dans la littérature (Daley, 2010). Nous avons relevé que le fait que les gens se connaissent entre eux peut aider à apporter des solutions : par exemple, l’aide des ambulanciers pour une situation qui n’aurait par ailleurs pas été admissible, du fait de leur disponibilité et de la proximité entre eux et les intervenantes.

Les médias sociaux ont également été mentionnés comme des stratégies utilisées comme une bonification des réseaux informels déjà existants : il est intéressant d’observer que la connaissance des personnes qui font les demandes et les offres peut à la fois être un atout et un frein, selon le besoin de confidentialité de la situation. Il n’a été fait aucune

mention de plateformes de covoiturages plus fréquemment utilisées dans d'autres régions (par exemple Amigo Express), alors que ce type de plateforme pourrait répondre à certains enjeux de sécurité, de sécurité et de fiabilité que les participantes mentionnent. Ceci amène un questionnement qui pourrait être davantage approfondi, par rapport au rôle des médias sociaux dans un milieu comme celui de la Haute-Côte-Nord, comparativement à celui qu'il peut avoir dans des réseaux plus larges et impersonnels. Il pourrait être intéressant d'étudier comment l'esprit communautaire, perçu comme l'une des caractéristiques des milieux ruraux (Collier, 2006; Daley, 2020; Jean, 2000; Waltman, 2011), se traduit à travers cette utilisation.

Il est important de relever que l'autonomie des personnes dans leurs déplacements est une valeur pour elles : certaines participantes ont évoqué la satisfaction des personnes qui, paradoxalement en perte de mobilité physique, retrouve une autonomie par l'accès à un triporteur ou un quadriporteur, qui leur permet de faire leurs courses et de faire des activités plus sociales de manière indépendante. De la même manière, on pourrait interpréter la prise de certains risques (conduire sans permis, ou des voitures qui ne sont pas en état), comme étant une expression de l'importance de ces moyens pour maintenir une certaine autonomie. Ces situations peuvent être également analysées à la lumière du concept de « motorisation contrainte » (« *forced-car ownership* ») (Mattioli, 2017), où l'autonomie ne peut être accessible qu'au prix de la possession et de l'utilisation d'un véhicule motorisé. La notion de récupération d'un certain capital spatial (Sen & Quercia, 2018) par l'accès à ces véhicules motorisés pourrait également être intéressante à approfondir.

7.5. Analyse

Ces différents éléments saillants peuvent être éclairés par les modèles permettant de mettre en relations les dimensions du territoire et leurs interactions complexes (Moine

& Sorita, 2015), ainsi que les échelons spatiaux (Augustin et al., 2023) qui influencent leur configuration sur La Haute-Côte-Nord. On notera ici que, dans le modèle de Moine et Sorita (2015), les intervenantes et les personnes usagères sont deux catégories de personnes utilisatrices du territoire, et doivent ainsi composer avec les résultats des décisions des responsables de l'aménagement et de la gestion du territoire, qui elles, ne tiennent pas nécessairement compte des réalités vécues par les personnes utilisatrices. Les participantes interrogées font partie d'institutions et de groupes de la société civile présents sur le territoire, mais dont les découpages administratifs ne sont pas nécessairement en adéquation avec ceux utilisés en aménagement ou dans l'allocation de différentes ressources, ni avec les découpages vécus par les personnes vivant sur le territoire. Les personnes usagères peuvent ainsi être pris dans un découpage qui ne reflète pas leur réseau et leurs déplacements réels : par exemple, les personnes habitant dans le secteur Ouest de la MRC ont plutôt l'habitude de se rendre à Chicoutimi pour plusieurs services, mais dans le système du CISSS, elles sont rattachées à Baie-Comeau. Dans une autre sphère, pour les déplacements, les aides financières déterminées par la gestion du CISSS (et à un échelon plus large, du ministère de la Santé et des Services sociaux) pour compenser en partie les frais de déplacement, d'hébergement et de repas lorsque les personnes doivent recevoir des services plus éloignés, ne sont pas toujours comprises comme une simple aide financière, ce qui engendre un sentiment d'injustice, particulièrement lorsque les personnes affectées ne peuvent défrayer les coûts réels des soins qu'ils devraient pouvoir recevoir.

Les personnes usagères sont ainsi prises dans un dédale complexe d'interactions entre les découpages administratifs qui détermine les lieux des ressources, mais également les mécanismes d'accès à celles-ci, et les ressources allouées au transport lorsque les personnes ne peuvent pas se déplacer elles-mêmes. Les intervenantes

deviennent une aide particulièrement nécessaire pour nombre de personnes usagères qui ont des difficultés à se retrouver dans cette complexité. Ce sont elles qui se retrouvent à devoir comprendre les différentes interactions entre les institutions, les groupes de la société civile et certains acteurs privés (par exemple taxi, transport adapté, employeurs, etc.), afin de pouvoir soutenir les personnes usagères dans la réponse à leurs besoins.

Les enjeux de transport sur un territoire comme celui de La Haute-Côte-Nord jouent ainsi un rôle de révélateur, tant des problèmes sociaux et de santé qui sont causés ou exacerbés par la lourdeur et la complexité de ces interactions, que du rôle important des intervenantes pour assurer le fonctionnement et l'optimisation des ressources existantes pour le soutien des personnes qui y habitent. Cette complexification qui alourdit le travail fait partie des éléments soulevés par Moine et Sorita (2015) lorsqu'ils élaborent sur les logiques de complexification relevées par les travailleurs sociaux (Voir Tableau 2). Ainsi, les intervenantes peuvent être vues comme un liant entre les ressources (communautaires, institutionnelles, personnelles), dont les déplacements font eux-mêmes partie et sans lesquels on peut douter que le système fonctionnerait. On peut également se demander si le poids de ce travail n'est pas d'une trop grande lourdeur pour le faire peser sur les épaules des seules intervenantes. Dans un contexte où leur travail est peut-être moins visible, entre autres en raison du peu de compréhension de la complexité et des dimensions spatiales du travail social sur le territoire, les coûts financiers, les risques pour la sécurité, particulièrement dans des endroits éloignés et sans réseau, dans le cadre des visites à domicile (Jones et al., 2023) gagneraient à être mieux pris en considération. De même, le sacrifice des temps de pause, la charge mentale nécessaire à la planification et le souci de l'efficacité dans l'organisation du travail, l'aide au déplacement des personnes, ainsi que réponse aux urgences, s'additionnent pour alourdir encore cette charge. Ces constats peuvent d'ailleurs être mis en relation avec la remarque de Moine et

Sorita : « faire toujours plus dans un environnement toujours plus contraint » (Moine & Sorita, 2015, p. 42), citée précédemment. Les intervenantes sont ainsi parfois un des derniers remparts contre un bris complet d'accès aux ressources.

Les représentations individuelles et collectives qui sont présentes dans l'imaginaire des différents acteurs, particulièrement des décideurs, semblent également jouer un rôle dans cette situation. D'une part, le travail de soin des femmes (« care ») est généralement un attendu, ainsi que la charge mentale de l'organisation du travail, particulièrement dans une situation où les services publics sont de plus en plus restreints et où les femmes qui travaillent dans des métiers de soin se sentent responsables de combler les manques créés par ces orientations (Herd & Meyer, 2002; Lavee & Kaplan, 2022). Le fait que ce travail soit attendu, mais qu'il ne soit pas visible aux gestionnaires et aux décideurs, contribue à occulter les coûts réels des restrictions et contraintes imposées dans les services, par exemple réduisant les effectifs pour attribuer aux travailleuses un plus grand territoire d'intervention. Les intervenantes répondent en coupant sur leurs pauses, sur leur propre bien-être, tout en n'obtenant pas la reconnaissance pour les charges supplémentaires entraînées.

On observe un phénomène similaire dans la prise en charge des déplacements des personnes usagères pour remédier à l'absence d'un transport fiable organisé et accessible. Encore une fois, ce travail invisible et non-quantifié des intervenantes fait porter à ces dernières les coûts cachés de l'éloignement des services de proximité et de l'absence d'alternatives publiques en transport. On peut y rajouter ici un lien avec la représentation des milieux ruraux et de leurs populations comme étant elles-mêmes « éloignées » des services. Cette représentation enjoint en effet aux populations elles-mêmes de se déplacer vers les services, plutôt que d'inverser le poids de cette responsabilité pour exiger des institutions et des services qu'elles se rapprochent ou se déplacent pour se maintenir à

proximité des populations. Ce sont ainsi les intervenantes qui tentent de réduire les inégalités d'accès en assurant elles-mêmes certains déplacements lorsqu'elles le peuvent.

Une autre représentation dans l'équation est celle des populations défavorisées dans l'imaginaire collectif : les personnes seraient pauvres parce qu'elles en ont fait le choix, et seraient perçues pour certaines comme abusant du système (Lizotte et al., 2021), une représentation possiblement sous-jacente au refus d'investir dans des services qui répondraient aux besoins des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion sociale. Selon les propos recueillis auprès des participantes à l'étude, qui nomment pratiquement toutes la pauvreté comme une des caractéristiques importantes du territoire lui-même, la pauvreté semble plutôt être une conséquence d'une série d'obstacles sur la trajectoire de personnes déjà moins avantagées au plan familial ou résultant d'autres caractéristiques individuelles ou sociales, incluant le lieu où elles vivent (municipalité, disponibilité des logements, disponibilité ou non d'emplois à la rémunération suffisante, etc.), une remarque qu'on retrouve également chez Mackie (2012). On voit ici la pertinence de la définition de la vulnérabilité comme étant construite, incluant par l'espace (Marchal, 2019), ainsi que le reflet des interactions complexes entre le poids des représentations et les décisions politiques, sociales et économiques se traduisant dans l'aménagement et l'organisation de cette dimension (Moine & Sorita, 2015 ; Spatscheck, 2019 ; Augustin et al., 2023). En effet, on peut supposer que la représentation sociale de la pauvreté et des personnes qui la vivent, les préjugés qui l'entourent, constitue un angle mort chez les décideurs quant à la nécessité des investissements à faire dans les structures et les politiques. Cet angle mort a pour effet d'exclure les personnes moins favorisées comme parties prenantes. Ces formes d'exclusions et de préjugés sont également présents dans les sphères culturelles, politiques et administratives des différents échelons spatiaux, que ce soit au niveau fédéral, dans les contraintes de l'Assurance-Emploi, dans les politiques

de développement territorial du ministère des Affaires municipal et de l'Habitation, ou localement, lorsqu'il s'agit de prendre des décisions en aménagement et en urbanisme. Encore une fois, ce sont ici les personnes les plus vulnérabilisées du territoire, ainsi que les intervenantes, qui doivent assumer les conséquences, et mobiliser temps, énergie et moyens financiers, pour tenter de combler les écarts créés par les décisions prises à d'autres échelles, souvent en dehors du territoire, dans des centres urbains où les réalités vécues ne sont ni visibles, ni audibles aux décideurs.

Un des rôles importants des intervenantes, particulièrement dans le cadre de l'intervention collective, est justement de soutenir les personnes qui vivent les difficultés à faire remonter ces réalités, de structurer des alternatives et d'influencer les décideurs. Là aussi, cependant, le transport devient une réalité incontournable : rassembler les personnes sur un territoire aussi vaste, pour rendre possible l'organisation et l'articulation des revendications, demande du temps, et dans un contexte d'organisme communautaire, peut mobiliser beaucoup de ressources pour des résultats pouvant parfois être insatisfaisants. Cela exige d'organiser le covoiturage pour permettre aux personnes les moins favorisées de participer aux activités de mobilisation. Dans une situation où certaines formes d'exclusion numérique (littératie, accès à une connexion fiable, aux appareils nécessaires) ne permettent pas à tous de participer à des rencontres en ligne, la mobilisation en personne demeure un défi important, particulièrement lorsque les aléas mécaniques et les conditions météo peuvent apporter son lot d'imprévus et de risques supplémentaires.

Si l'on reprend le modèle de Moine et Sorita (2015), on peut voir que les enjeux de mobilité dans un territoire comme celui de la Haute-Côte-Nord viennent illustrer plusieurs tensions liées aux dimensions géographiques, tant dans leurs caractéristiques naturelles (climat, distances, relief, isolement en lien avec le fleuve, le Saguenay) que

dans les objets anthropiques qui les configurent (dispositions des ressources, aménagement des villages et des axes routiers, traversiers, etc.). Les distances et le peu de services réellement à proximité des populations exigent un investissement de temps et de ressources important, qui varie selon la saison et les conditions routières, pour les personnes vulnérabilisées du territoire et leurs intervenantes. Par ailleurs, si on prend en considération les caractéristiques du territoire, soit les indices de défavorisation matérielle et les indices de dévitalisation, on peut constater que ces caractéristiques, résultants de conjonctures politiques, économiques et sociales articulant des logiques globales, nationales et régionales tendant vers l'extractivisme et l'urbanisation, viennent à la fois complexifier et informer les réalités vécues sur le territoire, ainsi que la pratique de l'intervention sociale.

7.6. Forces de la recherche

En regard des forces de notre étude, l'approche méthodologique utilisée a permis de recueillir une richesse d'expériences de manière relativement approfondie, ce qui a fait émerger certains thèmes. En croisant les différentes expériences décrites dans le cadre des entretiens, il est possible de faire ressortir de manière forte certains thèmes liés à l'importance des enjeux explorés dans le cadre de la pratique de l'intervention sociale dans un contexte rural (Corbière & Larivière, 2020). Plusieurs écrits auxquels nous avons fait référence dans le présent projet mentionnent que les défis reliés aux transports et à la mobilité des populations plus vulnérables sont un aspect important dans la pratique de l'intervention sociale en milieu rural (Alberio & Handfield, 2018; Daley, 2020; Even, 2011; Gauthier *et al.*, 2009; Green, 2003; Jones *et al.*, 2023 ; Jurkowski *et al.*, 2012; Pagès, 2013; Waltman, 2011). Cependant, ils rapportent presque tous qu'il existe peu de documentation spécifiquement sur ces enjeux. Or, environ 20 % de la population québécoise demeure en milieu rural, plus de 30 % sur la Côte-Nord (ISQ & MEIE, 2025),

dans un contexte de vieillissement en croissance et où plusieurs problèmes sociaux sont accentués ou causés par la difficulté d'accès au transport (pauvreté, chômage, isolement, consommation, enjeux de santé mentale, etc.) (Desgagnés *et al.*, 2018; Hanson *et al.*, 2021b). Comme le démontre le rapport de Hanson *et al.* (2021), les enjeux d'accès ou de manque d'accès à des moyens de transport des populations vulnérables en milieu rural contribuent à l'inclusion ou à l'exclusion sociale.

En référence à ces écrits, nous croyons avoir contribué modestement d'une part, à étoffer davantage les enjeux préalablement identifiés par la littérature. La présente étude a également contribué à faire ressortir l'importance de rendre plus visibles les réalités des personnes vivant et intervenant dans des milieux ruraux et éloignés, en portant une attention particulière aux impacts des distances et des dimensions spatiales, du temps et des coûts qui y sont rattachés. Par ailleurs, notre recherche a permis de contribuer à valider combien le rôle des personnes œuvrant en intervention sociale en milieu rural peut être important dans la mise en place de stratégies de déplacement pour les populations qu'elles desservent (Daley, 2010; Even, 2011; Gauthier *et al.*, 2009; Halseth *et al.*, 2010; Jones *et al.*, 2023 ; Lewis *et al.*, 2013). Cependant, outre quelques éléments soulignant ce rôle, tant dans des formes s'apparentant à l'intervention collective ou au développement social, que dans la mise en œuvre de réseaux informels d'entraide pour des situations individuelles données, ces stratégies devraient être étudiée de manière plus approfondie afin de mieux en faire ressortir les caractéristiques et les défis. Nous croyons que le fait de documenter ce rôle et les défis rencontrés dans le cadre de la pratique de l'intervention sociale en milieu rural a permis de rendre plus visible autant les enjeux que les savoirs et pratiques nécessaires aux personnes œuvrant en intervention sociale dans ce contexte.

7.7 Limites de la présente recherche

En raison de la nature exploratoire et de la taille de l'échantillon, les enjeux ressortis ne permettent que d'appuyer les résultats de précédentes recherches et de mieux définir les enjeux à approfondir dans le cadre de recherches ultérieures. La critique faite à la recherche sur la pratique de l'intervention sociale en milieu rural à l'heure actuelle est qu'elle est limitée à des études de cas et au niveau exploratoire sur de petits échantillons, se centrant particulièrement sur les perceptions des personnes pratiquant l'intervention (Desgagnés *et al.*, 2018; Green, 2003). Nous ne pouvons donc affirmer que nous sortons de ces limites.

Le caractère subjectif des données recueillies auprès d'un petit nombre de participantes peut comporter certains biais, ainsi qu'une représentativité limitée, selon les personnes qui ont vu et répondu aux annonces de recrutement. Cette réalité fait en sorte que les possibilités d'élargir les conclusions et de transférer ces résultats à d'autres contextes peuvent être plus limitées (Corbière & Larivière, 2020). De plus, bien que la posture de la chercheuse puisse avoir permis de créer des liens de confiance en raison des repères communs, du fait de demeurer, travailler et de connaître le milieu, cela peut également avoir influé sur la réponse des participantes dans le recrutement, ainsi que dans le contexte des entrevues et de leur analyse. La taille du milieu et le fait qu'il est difficile d'y maintenir l'anonymat pourrait aussi avoir un impact sur les propos partagés par les participantes.

Il faut également souligner qu'en raison de la composition de notre échantillon, les réalités plus spécifiques à certaines populations également présentes sur le territoire n'ont pas pu être documentées, par exemple celles des personnes autochtones, ainsi que celles des personnes ayant une trajectoire d'immigration. Ce sont deux catégories elles-

mêmes diverses, et dont les réalités en général et enjeux plus spécifiquement en lien avec le transport en Haute-Côte-Nord, gagneraient à être mieux documentés.

Étant donné la nature subjective de l'évaluation des coûts et du temps consacrés aux déplacements par les participantes à l'étude, nous croyons que l'entretien semi-dirigé ne permet pas d'avoir une idée réelle et juste de ce qui est réellement investi par les intervenantes sur ce plan. Une étude reposant sur des méthodologies comme la cartographie, ou encore sur des méthodologies plus quantitatives, aurait le potentiel de contribuer à mieux refléter l'étendue de ce que les intervenantes investissent pour faire leur travail.

7.8. Pistes pour de futures recherches

En termes d'inégalités de santé, nous croyons, à la lumière des résultats de la présente étude, qu'il serait pertinent de mieux documenter et de quantifier les liens entre les impacts de l'éloignement, de la centralisation des services et de la mobilité sur le fonctionnement social, la santé, la qualité et l'espérance de vie des personnes, de même que sur les problèmes sociaux présents dans des territoires comme la Haute-Côte-Nord. Une approche interdisciplinaire au croisement des disciplines de l'aménagement, de la géographie et du travail social, à l'instar du travail de Moine & Sorita (2015), pourrait contribuer à mieux appréhender les enjeux et les interventions nécessaires pour répondre aux besoins et soutenir le pouvoir d'agir des personnes, incluant dans sa dimension spatiale, des groupes et des collectivités qui vivent en régions rurales.

CONCLUSION

L'objectif de la présente étude était de documenter les enjeux liés au transport dans la pratique de l'intervention sociale sur un territoire essentiellement rural tel que la Haute-Côte-Nord. Nous souhaitons ainsi explorer d'une part les enjeux vécus par les intervenantes elles-mêmes en lien avec leur pratique, et d'autre part, les enjeux qu'elles constatent chez les personnes usagères, ainsi que les stratégies utilisées pour répondre aux besoins en ce qui a trait aux déplacements. Ces réalités étant peu documentées dans la littérature se rapportant au travail social, nous avons d'abord présenté des écrits permettant de mieux étoffer notre compréhension des enjeux de transports en lien avec les inégalités sociales et de santé, particulièrement dans les milieux ruraux et éloignés, ainsi que les éléments pertinents pour comprendre la pratique de l'intervention sociale dans les milieux ruraux.

Compte tenu du fait que peu de modèles utilisés en travail social permettent d'articuler l'analyse et la pratique du travail social et les dimensions spatiales du territoire, nous avons identifié les modèles proposés par Augustin *et al.* (2023) et plus particulièrement par Moine et Sorita (2015), qui nous ont de faire sens des propos et constats des participantes, en rendant visibles les liens entre certaines caractéristiques du territoire, les représentations culturelles influençant par exemple les décisions et les politiques régissant les systèmes en interaction sur le territoire. Ces modèles permettent également de rendre compte du rôle important des intervenantes sociales dans un territoire comme La Haute-Côte-Nord, en utilisant l'exemple des enjeux de transport pour illustrer les diverses articulations des sous-systèmes et échelles d'intervention.

Nous avons utilisé une méthodologie qualitative pour explorer les thèmes autour du transport dans l'intervention sociale en Haute-Côte-Nord, en recrutant dix participantes pour des entretiens semi-dirigés qui nous ont permis de recueillir leur

expérience et leurs perceptions sur les enjeux et les stratégies. Nous avons ainsi pu dégager différents éléments plus saillants, soit en particulier l'étendue du temps et des coûts investis par les intervenantes dans leurs propres déplacements pour le travail, mais également pour assurer les déplacements des personnes usagères, conjuguant un souci de l'efficacité et des besoins et des spécificités de ces dernières. Ces investissements souvent occultés témoignent de leur dévouement important, demeurant peu reconnu par les organisations et les gestionnaires. Cette situation peut contribuer à des frustrations lorsque leur tentative de palier aux manques des systèmes en place ne leur permet pas de soutenir l'autonomie des personnes usagères autant qu'elles le souhaiteraient. De plus, elles constatent qu'il n'est pas toujours possible de remédier aux inégalités d'accès (santé, services, emploi, etc.), et nomment que les conditions, voire l'espérance de vie, des personnes qu'elles desservent, n'est pas toujours égale aux conditions accessibles dans des milieux urbains où les services sont plus proches. Elles nomment toutefois l'importance de l'entraide et la force du réseautage lorsqu'il s'agit de mobiliser les ressources, de collectiviser les enjeux ou de trouver des solutions.

Bien qu'il reste énormément de travail à faire pour brosser un véritable portrait des enjeux liés aux déplacements dans la pratique du travail social, tant des coûts financiers et en temps, que des impacts sur la santé et le fonctionnement social des personnes, nous croyons que notre étude a permis de préciser davantage les thèmes qui pourraient être approfondis. Notre étude s'inscrit dans les courants qui cherchent à mieux intégrer les dimensions spatiales dans l'analyse et la pratique du travail social, qui, malgré leur faible intégration dans les modèles théoriques plus couramment enseignés et utilisés dans la recherche, font cependant de la pratique au quotidien. Ceci est particulièrement vrai dans les territoires où les distances et l'éloignement des services rend les déplacements, tant des personnes intervenantes que des populations elles-mêmes,

essentiels. De plus, les contraintes qui en découlent peuvent avoir un impact sur le sentiment de sens des personnes intervenantes dans le cadre de leur travail.

Dans le cadre de notre propre expérience sur le territoire de La Haute-Côte-Nord, ce sont en particulier les enjeux de transport régulièrement rapportés à notre attention par les intervenantes du milieu, qui nous ont permis de mieux comprendre l'impact que pouvait avoir cette dimension dans les problèmes sociaux, mais également économiques du territoire. Nous avons d'autre part été surprise de l'absence de ces dimensions dans la littérature en développement social et en intervention territoriale, comme si les enjeux de participation citoyenne et d'inclusion pouvaient être traitées sans y intégrer les enjeux relatifs à la mobilité, alors que c'est un élément qui revient, tant dans les moyens pratiques que dans l'organisation et les leviers financiers pour la réalisation des projets. Cette absence nous a permis de poser les bases du présent projet de recherche, contribuant à ouvrir des avenues pour de nombreux autres. Nous espérons que la présente étude n'est qu'une amorce à un éventail de projets permettant de rendre visibles les enjeux reliés et l'importance de mieux prendre cette dimension dans les politiques et les programmes gouvernementaux.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Action-Chômage. (2022). Enfin les vrais chiffres. Résumé de l'enquête auprès des entreprises de la région de la Côte-Nord sur l'emploi saisonnier réalisée par SEGMA recherche. <https://www.actionchomagecotenord.com/campagne-de-sensibilisation>
- Agence nationale de la santé publique du Canada. (2018). Les principales inégalités en santé au Canada. Un portrait national. (180211). Agence nationale de la santé publique du Canada. <https://www.canada.ca/fr/sante-publique/services/publications/science-recherche-et-donnees/rapport-principales-inegalites-sante-canada-sommaire-executif.html>
- Alberio, M., & Handfield, M. (2018). Les intervenants face à la problématique de l'accessibilité aux services pour les jeunes ruraux en situation de vulnérabilité. *Nouvelles pratiques sociales*, 30(1). <https://doi.org/10.7202/1051403ar>
- Association des maires ruraux de France. (2023). Dp Espérance De Vie Amrf Avril 2023. calameo.com. <https://www.calameo.com/read/00530798972cc2bc6c989>
- Andrews, G. J. (2020). Working social assemblages : Towards a new geography of social work. *Geography Compass*, 14(1). <https://doi.org/10.1111/gec3.12475>
- Association des transports ruraux du Québec. (2023). Résumé de la consultation sur le financement 2023, 23 juin 2023. <https://atcrq.webloft.dev/wp-content/uploads/2025/02/Resume-pour-ministre-des-transport-financement-version-13-juin-2023.pdf> Consulté le 17 août 2025.
- Augustin, J., Andrees, V., Walsh, D., Reintjes, R., & Koller, D. (2023). Spatial Aspects of Health—Developing a Conceptual Framework. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 20(3), 1817. <https://doi.org/10.3390/ijerph20031817>
- Babbar, P., Peace, J., Cooper, D., Boisjoly, G., & Grisé, E. (2022, janvier). Understanding and responding to the transit needs of women in Canada [Rapport]. Polytechnique Montréal. <https://publications.polymtl.ca/10017/>
- Blouin, J., Fournier, M.-H. (2023). En bref : Le transport collectif interrégional. Fiche d'information de la Bibliothèque de l'Assemblée nationale. Le 1^{er} décembre 2023. <https://premierelecture.bibliotheque.assnat.qc.ca/2023/12/01/en-bref-le-transport-collectif-interregional/> . Consulté 20 août 2025.
- Banque Mondiale. (2022). Développement urbain. <https://www.banquemondiale.org/fr/topic/urbandevelopment/overview>
- Beaude, J. (2025). Mécanisme, philosophie. Encyclopédie Universalis en ligne. <https://www.universalis.fr/encyclopedie/mecanisme-philosophie/>. Consulté le 9 août 2025.
- Bertalanffy, L. von. (1991). *Théorie générale des systèmes* (J. B. Chabrol, Trad.). Dunod.
- Bronfenbrenner, U. (1977). Toward an experimental ecology of human development. *American Psychologist*, 32(7), 513-531. <https://doi.org/10.1037/0003-066X.32.7.513>

- Cattan, N. (2006). Transport. Chapitre d'ouvrage dans Cynthia Ghorra-Gobin (dir.). *Dictionnaire des mondialisations*, p.380-385. Armand Colin. [<halshs-00162577>](#)
- Colas, P.-O., & MRC La Haute-Côte-Nord. (2016). Rapport final—Démarche de prospective stratégique. Document PDF accessible au public sur demande auprès de la MRC.
- Collier, K. (2006). *Social Work with Rural Peoples* (3e éd.). New Star Books.
- Corbière, M., & Larivière, N. (2020). *Méthodes qualitatives, quantitatives et mixtes*, 2e édition (Deuxième). Presses de l'Université du Québec. <https://www.entrepotnumerique.com/p/108701?f=pdf>
- Dagenais, F., Hélie, S., & Clément, M.-È. (2018). VIOLENCE ET MALTRAITANCE Les tout-petits de la Côte-Nord sont-ils à l'abri. Observatoire des tout-petits.
- Daley, M. (2020). *Rural Social Work in the 21st Century : Serving Individuals, Families, and Communities in the Countryside*. Oxford University Press USA - OSO. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/uqac-ebooks/detail.action?docID=6185032>
- Daley, M. R. (2010). A Conceptual Model for Rural Social Work. *Contemporary Rural Social Work Journal*, 2(1). <https://doi.org/10.61611/2165-4611.1011>
- Demoli, Y., & Lannoy, P. (2019). *Sociologie de l'automobile*. La Découverte.
- Desforges, F. (2001). Histoire et philosophie : une analyse de la notion de santé. *Histoire, Économie et Société*, 20(3), 291–301. <http://www.jstor.org/stable/23614544>
- Desgagnés, J.-Y., Goma-Gakissa, G., & Gaudreau, L. (2018). Toutes et tous dans le même bateau : Regards croisés sur l'intervention sociale en contexte de pauvreté et de ruralité. *Nouvelles pratiques sociales*, 30(1). <https://doi.org/10.7202/1051401ar>
- Dick, G. (2018). *Les injustices épistémiques en démocratie : Comment nuisent-elles aux objectifs de justice et d'inclusion?* [Université de Montréal]. <http://hdl.handle.net/1866/20699>
- Disney, T., Warwick, L., Ferguson, H., Leigh, J., Cooner, T. S., Beddoe, L., Jones, P., & Osborne, T. (2019). “Isn't it funny the children that are further away we don't think about as much?” : Using GPS to explore the mobilities and geographies of social work and child protection practice. *Children and Youth Services Review*, 100, 39-49. <https://doi.org/10.1016/j.childyouth.2019.02.029>
- Dugas, C., & Vachon, B. (1991). Le Québec rural des années 90 : Son territoire, sa population, sa structure institutionnelle. Dans *Le Québec rural dans tous ses états*. Boréal.
- Esses, V. M., Hamilton, L.K., Bennett-AbuAyyash, C. et Burstein, M. (2010). Caractéristiques d'une collectivité accueillante. Rapport rédigé pour la Direction générale de l'intégration de Citoyenneté et Immigration Canada dans le cadre de l'Initiative de développement de collectivités accueillantes. <http://p2pcanada.ca/files/2013/01/Caracteristiques-dune-collectivite-accueillante.pdf>

- Even, Y. (2011). Les formes de l'intervention sociale en milieu rural. *Pour*, 208(1), 147-151. <https://doi.org/10.3917/pour.208.0147>
- Fédération des centres d'action bénévole du Québec. (2013, juin). L'accompagnement-transport bénévole. Cadre de référence. <https://www.fcabq.org/la-fcabq/publications-/gestion-et-gouvernance>
- Featherstone, M., Urry, J., & Thrift, N. (2005). *Automobilities*. Automobilities, 1-288.
- Federici, S. (2017). *Caliban et la sorcière. Femmes, corps et accumulation primitive*. Entremonde. <http://entremonde.net>
- Ferguson, H. (2009). *Driven to Care : The Car, Automobility and Social Work*. Mobilities, 4(2), 275-293. <https://doi.org/10.1080/17450100902906723>
- Ferguson, H. (2010a). Mobilities of welfare : The case of social work. Dans *Mobile Methods*. Routledge.
- Ferguson, H. (2010b). Walks, Home Visits and Atmospheres : Risk and the Everyday Practices and Mobilities of Social Work and Child Protection. *The British Journal of Social Work*, 40(4), 1100-1117. <https://doi.org/10.1093/bjsw/bcq015>
- Ferguson, H. (2016). Researching Social Work Practice Close Up : Using Ethnographic and Mobile Methods to Understand Encounters between Social Workers, Children and Families. *The British Journal of Social Work*, 46(1), 153-168. <https://doi.org/10.1093/bjsw/bcu120>
- Fricker, M. (2007). *Epistemic Injustice: Power and the Ethics of Knowing*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780198237907.001.0001>
- Gaudet, S., & Robert, D. (2018). *L'aventure de la recherche qualitative : Du questionnement à la rédaction scientifique*. Les Presses de l'Université d'Ottawa. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/uqac-ebooks/detail.action?docID=5504166>
- Gaudreault, J. (2020, février 26). Vulnérables dès la maternelle. *Journal Haute-Côte-Nord*, 3. <https://online.fliphtml5.com/gjiu/ynsc/#p=2>
- Gauthier, J., Haggerty, J., Lamarche, P., Lévesque, J.-F., Morin, D., Pineault, R., & Sylvain, H. (2009). Entre adaptabilité et fragilité : Les conditions d'accès aux services de santé des communautés rurales et éloignées. Rapport de recherche. Institut national de santé publique du Québec.
- Ginsberg, L. (2014). The Origins and Future of Rural Social Work. *Advances in Social Work*, 15(1), Article 1. <https://doi.org/10.18060/16667>
- Giraut, F. (2008). Conceptualiser le territoire. *Historiens et géographes*, 403, 57. <https://archive-ouverte.unige.ch/unige:2051>
- Gosselin, C. (2023, juin 13). Les enfants de la Côte-Nord sont encore les plus négligés de la province, selon la DPJ | Radio-Canada.ca. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1987674/bilan-dpj-enfants-maltraitance-cote-nord>
- Gouvernement du Canada, Statistiques Canada. (2022a, février 9). Croissance démographique dans les régions rurales du Canada, 2016 à 2021. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/as-sa/98-200-x/2021002/98-200-x2021002-fra.cfm>

- Gouvernement du Canada, Statistiques Canada. (2022b, février 9). Tableau de profil, Profil du recensement, Recensement de la population de 2021. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>
- Gouvernement du Québec. (2025). Travailleurs sociaux/Travailleuses sociales. Gouvernement du Québec. <https://www.quebec.ca/emploi/informer-metier-profession/explorer-metiers-professions/41300-travailleurs-sociaux-travailleuses-sociales>
- Green, R. (2003). Social work in rural areas : A personal and professional challenge. *Australian Social Work*, 56(3), 209-219. <https://doi.org/10.1046/j.0312-407x.2003.00082.x>
- Halseth, G., Ryser, L., & University of Northern British Columbia. (2010). *A Primer For Understanding Issues Around Rural Poverty*. University of Northern British Columbia, Community Development Institute.
- Hamington, M. (2024). Addams, Jane | Internet Encyclopedia of Philosophy. Dans *Internet Encyclopedia of Philosophy*. <https://iep.utm.edu/addamsj/>
- Hananel, R., & Berechman, J. (2016). Justice and transportation decision-making : The capabilities approach. *Transport Policy*, 49, 78-85. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.04.005>
- Hanson, C., Jaffe, J., Varley, E., Alhassan, J., Tanaka, M., Krajewski, M., Nkhata, T. J., Wastasecote, B., & Acker-Verney, J. (2021a). Here Today, Gone Tomorrow : Public Transportation and Vulnerabilities in Rural and Remote Canada. Rapport de recherche. Institut Canadien de recherches sur les femmes. <https://www.criaw-icref.ca/publications/here-today-gone-tomorrow-public-transportation-and-vulnerabilities-in-rural-and-remote-canada/>
- Hanson, C., Jaffe, J., Varley, E., Alhassan, J., Tanaka, M., Krajewski, M., Nkhata, T. J., Wastasecote, B., & Acker-Verney, J. (2021b). Ici aujourd'hui, ailleurs demain : Le transport public et les vulnérabilités dans les régions rurales et éloignées du Canada. Rapport de recherche. Institut Canadien de recherches sur les femmes. <https://www.criaw-icref.ca/fr/publications/ici-aujourd'hui-ailleurs-demain-le-transport-public-et-les-vulnerabilites-dans-les-regions-rurales-et-eloignees-du-canada/>
- Harding, S. (2015). *Objectivity and Diversity : Another Logic of Scientific Research*. University of Chicago Press. <https://press.uchicago.edu/ucp/books/book/chicago/O/bo19804521.html>
- Herd, P., & Meyer, M. H. (2002). Care Work : Invisible Civic Engagement. *Gender & Society*, 16(5), 665-688. <https://doi.org/10.1177/089124302236991>
- Illich, I. (2018). *Énergie et équité* (L. Giard, Trad.). Arthaud poche.
- Institut canadien d'information sur la santé. (2022). Facteur de stratification de l'emplacement géographique : Conseils pour mesurer les inégalités en santé et présenter les résultats des analyses. <https://www.cihi.ca/fr/facteurs-de-stratification-de-lequite#:~:text=Le%209%20juin%202022%20%E2%80%94%20L,la%20pr%C3%A9sentation%20de%20donn%C3%A9es%20d%C3%A9sagr%C3%A9g%C3%A9es.>

- Institut nationale de santé publique. (s.d.). Découpage rural et urbain de l'ensemble du Québec. Découpage rural et urbain de l'ensemble du Québec.
https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/cartes/rural_urbain/index.html
- Institut de la statistique du Québec. (2025). Bulletin d'analyse—Indice de vitalité économique des territoires. <https://statistique.quebec.ca/fr/document/indice-de-vitalite-economique-des-territoires>
- Institut de la statistique du Québec & Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie. (2025). Portrait régional de la Côte-Nord. Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie. <https://www.economie.gouv.qc.ca/pages-regionales/cote-nord/portrait-regional/occupation-du-territoire/>
- Jean, B. (2000). *Territoires d'avenir : Pour une sociologie de la ruralité*. Les Presses de l'Université du Québec. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/uqac-ebooks/detail.action?docID=3257334>
- Jones, M., Verity, F., & Harvey, E. (2023). Time and social space in South Australian rural health social work practice. *Journal of Rural Studies*, 97, 467-473.
<https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2022.12.009>
- Jurkowski, E., Keefe, R., & The Social Work Section Of The American Public Health Association, T. S. (2012). *Handbook for Public Health Social Work*. Springer Publishing Company, Inc.. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/uqac-ebooks/detail.action?docID=1076063>
- Kayser, B. (1989). *Les sciences sociales face au monde rural : Méthodes et moyens*. Presses universitaires du Mirail.
- Kenyon, S., Rafferty, J., & Lyons, G. (2003). Social Exclusion and Transport in the UK : A Role for Virtual Accessibility in the Alleviation of Mobility-Related Social Exclusion? *Journal of Social Policy*, 32(3), 317-338.
<https://doi.org/10.1017/S0047279403007037>
- Lacasse, O. (1999). Les rapports urbains-ruraux et la construction de la modernité. *Recherches sociographiques*, 40(3), 467-499. <https://doi.org/10.7202/057303ar>
- Lachapelle, R., & Bourque, D. (2020). *Intervenir en développement des territoires*. PUQ.
- Lamanna, M., Klinger, C. A., Liu, A., & Mirza, R. M. (2020). The Association between Public Transportation and Social Isolation in Older Adults : A Scoping Review of the Literature. *Canadian Journal on Aging/La Revue canadienne du vieillissement*. 39(3), p. 393-405. <https://doi.org/10.1017/S0714980819000345>
- Landsman, M. J., & Rathman, D. (2023). Rural Challenges in Social Work Regulation. *Research on Social Work Practice*, 33(1), 121-131.
<https://doi.org/10.1177/10497315221118360>
- Langlois, P. (2023). Estimation d'un indice de littératie par MRC. Fondation pour l'alphabétisation. <https://www.treaq.ca/recherche-et-publications/projection-de-lindice-de-litteratie-au-quebec-en-2022-un-progres-qui-met-en-lumiere-un-enjeu-important/>
- Lavee, E., & Kaplan, A. (2022). Invisible work at work and the reproduction of gendered social service organizations. *Gender, Work & Organization*, 29(5), 1463-1480. <https://doi.org/10.1111/gwao.12839>

- Laviolette, J. (2023). *Modelling the Factors Influencing Car Ownership*. Thèse de doctorat. Polytechnique Montréal. <https://publications.polymtl.ca/10814/>
- Lévy, J., & Lussault, M. (2013). Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés (Belin, p. 1137 p.). La Documentation Française. <https://shs.hal.science/halshs-01252959>
- Lewis, M. L., Scott, D. L., & Calfee, C. (2013). Rural Social Service Disparities and Creative Social Work Solutions for Rural Families Across the Life Span. *Journal of Family Social Work*, 16(1), 101-115. <https://doi.org/10.1080/10522158.2012.747118>
- Lewis, P., Torres, J., & Fortin P., M.-A. (2020). Chapitre 6 La planification des transports et l'aménagement du territoire. Un mariage de raison ? Dans M.-U. Proulx & M.-C. Prémont, *La politique territoriale au Québec : 50 ans d'audace, d'hésitations et d'impuissance* (p. 179-206). Presses de l'Université du Québec.
- Lizotte, M., Marois, A., & Bernard, O. (2021). Les préjugés à l'égard des personnes en situation de pauvreté et leurs impacts sur l'exclusion sociale. Rapport de recherche Version du 21 octobre 2021. Université d'Ottawa. https://www.researchgate.net/publication/356683044_Lizotte_et_al_2021_Les_prejuges_a_l'egard_des_personnes_en_situation_de_pauvrete_et_leurs_impacts_sur_l'exclusion_sociale_version_11_octobre_2021
- Lizzi, D. F. (2020). Classless : Classism in Social Work Practice and the Example of White Rural Poverty. *Smith College Studies in Social Work*, 90(1-2), 7-24. <https://doi.org/10.1080/00377317.2020.1706330>
- Macpherson, C. B. (2011). *The political theory of possessive individualism Hobbes to Locke*. Oxford University Press. <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb423976939>
- Mackie, P. (2012). Social Work in a Very Rural Place : A Study of Practitioners in the Upper Peninsula of Michigan. *Contemporary Rural Social Work Journal* 4(1), Article 6. <https://doi.org/10.61611/2165-4611.1034>
- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. (s. d.). Fiche MRC Haute-Côte-Nord. <https://www.mamh.gouv.qc.ca/repertoire-des-municipalites/fiche/mrc/950/>. Consulté 20 juin 2023.
- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. (2010). Des communautés à revitaliser. Un défi collectif pour le Québec. Rapport du groupe de travail sur les communautés dévitalisées.
- Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. (2019). La municipalité régionale de comté. Compétences et responsabilités. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/amenagement_territoire/documentation/competences_mrc.pdf
- Marchal, H. (2019). Conditions sociales, registres de vulnérabilité et territoires de vie dans la France d'aujourd'hui. *Populations vulnérables*, 5, mis en ligne 26 mai 2020. Consulté 27 juillet 2025. URL: <http://journals.openedition.org/popvuln/1101> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/popvuln.1101>
- Mardare Amini, M. (2022). Portrait des femmes et des filles selon l'éloignement relatifs de leurs collectivités, Série 3 : Santé et bien-être (978-0-660-41061-6).

Statistiques Canada. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/45-20-0002/452000022022002-fra.htm>

- Martinez, J., Pampalon, R., Hamel, D., & Raymond, G. (2004). Vivre dans une collectivité rurale plutôt qu'en ville fait-il vraiment une différence en matière de santé et de bien-être? (5864). Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/publications/269>
- Mattioli, G. (2017). 'Forced Car Ownership' in the UK and Germany : Socio-Spatial Patterns and Potential Economic Stress Impacts. *Social Inclusion*, 5, 147-160. <https://doi.org/10.17645/si.v5i4.1081>
- Mercieca, I. et De Knieber, K. (2023). Plan d'action en immigration. MRC La Haute-Côte-Nord. Coopérative Niska. Rapport de la démarche collective de planification réalisée dans le cadre du Programme d'appui aux collectivités du ministère de l'Immigration, de la Francisation et de l'Intégration. Document disponible sur demande auprès de la MRC.
- Merlin, P., Choay, F. (2005). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Presses universitaires de France.
- Michaud, C. (2019). *Méthode de diagnostic du niveau d'équité d'un réseau de transport collectif*. Mémoire de maîtrise. Polytechnique Montréal. <https://publications.polymtl.ca/3990/>
- Mifsud, D., Attard, M., & Ison, S. (2017). Old Age : What are the Main Difficulties and Vulnerabilities in the Transport Environment? dans C. Musselwhite (Éd.), *Transport and Sustainability* (Vol. 10, p. 65-91). Emerald Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/S2044-994120170000010017>
- Ministère de l'éducation du Québec. (2022). Indices de défavorisation des écoles publiques. <https://www.education.gouv.qc.ca/references/indicateurs-et-statistiques/indices-de-defavorisation>
- Moine, A., & Sorita, N. (2015). *Travail social et territoire. Concept, méthode, outils*. Presses de l'EHESP.
- Morin, E. (2000). *Les sept savoirs nécessaires à l'éducation du futur*. Seuil.
- MRC Haute-Côte-Nord. (2023). Étude de la situation de l'habitation, du logement et de l'hébergement de La Haute-Côte-Nord. MRC La Haute-Côte-Nord. <https://www.mrchcn.qc.ca/fr/nouvelles-details/2023/01/17/etude-de-la-situation-de-l-habitation-du-logement-et-de-l-hebergement-de-la-haute-cote-nord/>
- MRC La Haute-Côte-Nord (2018). Politique sur les principes et les orientations du transport bénévole et accompagnement. Document PDF sur le site web consulté le 27 juillet 2025 : <https://www.mrchcn.qc.ca/fr/services-aux-citoyens/transport/>
- MRC La Haute-Côte-Nord (2025). Carte 1. Localisation du territoire de La Haute-Côte-Nord et de l'axe routier principal utilisé par les citoyens de la Côte-Nord [Carte géographique]. Reproduite avec l'autorisation de la MRC La Haute-Côte-Nord (Annexe VIII)
- Mundler, M., & Rérat, P. (2018). Le vélo comme outil d'empowerment. Les impacts des cours de vélo pour adultes sur les pratiques socio-spatiales. *Les Cahiers*

- Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation*, 73 | 2018, 139-160. <https://doi.org/10.46298/cst.12175>
- Muzicant, A., & Peled, E. (2018). Home Visits in Social Work : From Disembodiment to Embodied Presence. *The British Journal of Social Work*, 48(3), 826-842. <https://doi.org/10.1093/bjsw/bcx033>
- Nagel, T. (1989). *The View From Nowhere*. Oxford University Press.
- Noack, E. (2011). Are Rural Women Mobility Deprived? - A Case Study from Scotland: Rural women's mobility opportunities and behaviour. *Sociologia Ruralis*, 51(1), 79-97. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2010.00527.x>
- Pagès, A. (2013). L'intervention sociale en milieu rural. *Informations sociales*, 179(5), 136-143. <https://doi.org/10.3917/inso.179.0136>
- Paillé, P., & Mucchielli, A. (2012). Chapitre 1—Choisir une approche d'analyse qualitative. Dans *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales* (p. 13-32). Armand Colin. <https://doi.org/10.3917/arco.paill.2012.01.0013>
- Pateman, C. (1988). *The sexual contract*. Stanford University Press. <http://catdir.loc.gov/catdir/enhancements/fy0710/87063007-b.html>
- Piketty, T. (2019). *Capital et idéologie*. Seuil, Paris.
- Québec. (2025). Portrait socioéconomique de la MRC de La Haute-Côte-Nord. Bibliothèque et archives nationales du Québec.
- Institut de la statistique du Québec (s. d.). Faible revenu des ménages et des particuliers. Institut de la statistique du Québec. Consulté 6 avril 2025, à l'adresse <https://statistique.quebec.ca/fr/document/faible-revenu-menages-et-particuliers>
- Raworth, K. (2017). *Doughnut economics: Seven ways to think like a 21st-century economist*. Random House Business Books.
- Richard, J., Bourque, D., & Lachapelle, R. (2017). *Impacts de la transformation des politiques publiques sur le développement des territoires*. Cahier no 17-03, Chaire de recherche du Canada en organisation communautaire.
- Rist, G. (2010). Chapitre 3. L'Homo oeconomicus : Un fantôme dangereux. Dans *L'économie ordinaire entre songes et mensonges* (p. 51-69). Presses de Sciences Po. <https://shs.cairn.info/l-economie-ordinaire-entre-songes-et-mensonges--9782724611564-page-51?lang=fr>.
- Robeyns, I., & Byskov, M. F. (2023). The Capability Approach. In E. N. Zalta & U. Nodelman (Éds.), *The Stanford Encyclopedia of Philosophy* (Summer 2023). Metaphysics Research Lab, Stanford University. <https://plato.stanford.edu/archives/sum2023/entries/capability-approach/>
- Roche, A. (2018). Ce que le rural fait au travail social. *Vie sociale*, 22(2), 33-46. <https://doi.org/10.3917/vsoc.182.0033>
- Rosa, H. (avec Renault, D., trad.). (2010). *Accélération une critique sociale du temps*. La Découverte. <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb43689406x>
- Rosnay, J. de. (1977). *Le Macroscopie : Vers une vision globale*. Éditions du Seuil, Paris.

- Ross-Tremblay, P. (2020). *Thou Shalt Forget : Indigenous sovereignty, resistance and the production of cultural oblivion in Canada*. University of London Press.
<https://press.uchicago.edu/ucp/books/book/distributed/T/bo52584836.html>
- Saldaña, J. (2021). *The Coding Manual For Qualitative Researchers*. Sage Publications Inc. 4e édition.
- Savoie, L., Albert, H., & Lanteigne, I. (2018). Mythes et mensonges sur les femmes en situation de pauvreté en milieu rural : Lever le voile sur des réalités de femmes actrices de leur vie. *Nouvelles pratiques sociales*, 30(1).
<https://doi.org/10.7202/1051404ar>
- Secrétariat de la condition féminine. (2019). Région administrative Côte-Nord. Portraits régionaux : Pour l'égalité entre les femmes et les hommes.
https://www.cubiq.ribg.gouv.qc.ca/notice?id=p%3A%3Ausmarcdef_0001241544&locale=fr
- Sen, R., & Quercia, D. (2018). World wide spatial capital. *PLoS ONE*, 13(2), e0190346.
<https://doi.org/10.1371/journal.pone.0190346>
- Simard, M. (2019). Le vieillissement de la population et la décroissance démographique en milieu rural : Un défi pour le développement territorial des petites localités du Québec. *Cahiers québécois de démographie : revue internationale d'étude des populations*, 48(2), 107-134. <https://doi.org/10.7202/1074178ar>
- Simard, M. (2019). Les territoires périphériques toujours dépendants des centres ? Le cas du Canada. *Population & Avenir*, 742(2), 14-16.
<https://doi.org/10.3917/popav.742.0014>
- Simard, M. (2020). Le vieillissement de la population en milieu rural québécois. *Organisations & territoires*, 29(1), 9-17.
<https://doi.org/10.1522/revueot.v29n1.1119>
- Spatscheck, C. (2019). Spatial approaches to social work – theoretical foundations and implications for practice and research. *European Journal of Social Work*, 22(5), 845-859. <https://doi.org/10.1080/13691457.2018.1550387>
- Stevenson, G. W. (2019). *The impact of inequality on asset prices when households care about wealth*. Mémoire de maîtrise. University of Oxford.
<https://www.wealtheconomics.org/unithesis/>
- Tabaka, K. (2009). *Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne. Étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble*. Thèse de doctorat. Université Joseph-Fourier - Grenoble I.
<https://theses.hal.science/tel-00420343>
- Tremblay-Boily, G. (2023). Le revenu viable hors des grands centres. Institut de recherche et d'informations socio-économiques. <https://iris-recherche.qc.ca/publications/le-revenu-viable-hors-des-grands-centres/>
- Urry, J. (1999). *Sociology Beyond Societies : Mobilities Twentyfirst Century*. Routledge, Taylor & Francis Group.
<https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&scope=site&db=nlebk&db=nlabk&AN=63877>
- Verreault, G., Bourque, D., & Lachapelle, R. (2017). La Haute-Côte-Nord. Un système local d'action en développement. Monographie dans le cadre du projet de recherche "Pratiques et métiers de

développement territorial intégré CRSH no 435-2013-1109".
Chaire de recherche du Canada en organisation communautaire.

Vigneron, E. (2013). Inégalités de santé, inégalités de soins dans les territoires français. *Les Tribunes de la santé*, 38(1), 41-53. <https://doi.org/10.3917/seve.038.0041>

Vodden, K., Cunsolo, A., Harper, S. L., Kipp, A., King, N., & Manners, S. (2021). Rural and Remote Communities; Chapitre 3 dans *Canada in a Changing Climate : National Issues Report*. F.J. Warren and N. Lulham; Government of Canada, Ottawa, Ontario.
https://www.researchgate.net/publication/353018906_Chapter_3_Rural_and_Remote_Communities

Waltman, G. H. (2011). Reflections on Rural Social Work. *Families in Society*, 92(2), 236-239. <https://doi.org/10.1606/1044-3894.4091>

Young, I. M. (2002). *Inclusion and Democracy*. Oxford University Press.

ANNEXES

ANNEXE I – CERTIFICATION ÉTHIQUE

Certification éthique

Ce mémoire a fait l'objet d'une certification éthique le 8 mars 2024. Le numéro de certificat est le 2024-1637.

ANNEXE II - AFFICHE

Affiche utilisée pour le recrutement sur les médias sociaux



PARTICIPANT.E.S RECHERCHÉ.E.S

TITRE DU PROJET:
**LES ENJEUX DE TRANSPORT EN TRAVAIL SOCIAL EN CONTEXTE RURAL
AU QUÉBEC: LE CAS DE LA HAUTE-CÔTE-NORD**



RESPONSABLE DU PROJET:
GENEVIÈVE DICK, ÉTUDIANTE À LA
MAÎTRISE À L'UQAC



OBJECTIFS DU PROJET

L'étude porte sur les défis liés au transport dans la pratique de l'intervention sociale en Haute-Côte-Nord, tant dans les impacts sur leur propre pratique que dans les défis liés aux impacts sur les clientèles aidées (ex. Difficulté d'accès aux ressources et services).



QUI EST INVITÉ À PARTICIPER

Personnes pratiquant l'intervention sociale individuelle ou collective, formées en travail social ou non, en Haute-Côte-Nord.

Travailleuse.s sociales, technicienne.s en travail social, agentes de relations humaines, travailleuse.s de rue, de proximité, intervenant.e communautaire, organisatrice.teurs communautaires, etc., membres ou non de l'OTSTCFQ, etc.



EN QUOI ÇA CONSISTE ?

- Un seul entretien de 60 minutes
- En personne ou par visioconférence, dans un lieu et à un moment au choix de la personne participante.

CONTACT

Si vous êtes intéressé.e à participer à cette étude ou si vous avez des questions, veuillez contacter Geneviève Dick :

 GDICK@ETU.UQAC.CA



POUR PARTICIPER, VOUS DEVEZ RÉPONDRE AUX CRITÈRES D'INCLUSION SUIVANTS:

- Pratiquer l'intervention sociale sous sa forme individuelle, de groupe ou collective
- Votre territoire d'intervention doit se situer principalement dans un ou plusieurs secteurs sur le territoire de La Haute-Côte-Nord (de Tadoussac à Colombier inclusivement, ainsi qu'à Sacré-Coeur).

LES RÉSULTATS PERMETTRONT DE MIEUX DOCUMENTER

- les défis liés au transport dans la pratique de l'intervention sociale en milieu rural et éloigné, spécifiquement en Haute-Côte-Nord;
- les stratégies utilisées ou constatées par les intervenant.e.s afin de faire face à ces défis.



UQAC
Université du Québec
à Chicoutimi

Nous vous remercions de l'intérêt que vous portez à la recherche et espérons vous compter parmi nos participant(e)s!



Approuvé par le Comité d'éthique de la recherche de l'UQAC (CER-UQAC) en date du (le CER ajoutera la date)
No. de référence : 2024-1637

ANNEXE III – FORMULAIRE D’INSCRIPTION EN LIGNE

**Formulaire de recrutement en ligne pour faciliter préserver la confidentialité
des répondantes recrutées sur les médias sociaux**

01/08/2025 07:07

Recrutement des participant.e.s - Projet de recherche



Recrutement des participant.e.s - Projet de recherche

Afin de simplifier la prise de contact et l'organisation de rencontres pour réaliser les entrevues (si vous êtes intéressé.e à participer au projet), merci de remplir ce formulaire. Le formulaire sera détruit de manière sécuritaire à la fin du projet afin de préserver la confidentialité des renseignements personnels.
N'hésitez pas à me contacter pour tout renseignement supplémentaire: gdick@etu.uqac.ca

* Obligatoire

1. Merci d'inscrire ici les coordonnées auxquelles je peux vous rejoindre pour la prise de contact (nom, courriel et/ou téléphone): *

2. Merci de m'indiquer 3 ou 4 dates et plages horaires où vous seriez disponibles pour que je puisse vous rejoindre. Cela peut être en dehors de vos heures de travail si vous souhaitez tenir votre participation plus discrète. *

Ce contenu n'a pas été créé ni n'est approuvé par Microsoft. Les données que vous soumettez sont envoyées au propriétaire du formulaire.

 Microsoft Forms

ANNEXE IV - FIC

FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT VERBAL CONCERNANT LA PARTICIPATION A L'ETUDE



FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT VERBAL CONCERNANT LA PARTICIPATION

Ce formulaire d'information et de consentement vous est envoyé par courriel. Ainsi, vous pouvez en faire une lecture préalable avant d'y consentir verbalement lors de l'entretien réalisé en visioconférence.

1 TITRE DU PROJET

Les enjeux de transport en travail social en contexte rural au Québec: le cas de La Haute-Côte-Nord

2 RESPONSABLE(S) DU PROJET DE RECHERCHE

2.1 Responsable

Geneviève Dick, étudiante à la maîtrise en travail social, Université du Québec à Chicoutimi

2.2 Direction de recherche

Sabrina Tremblay, professeure à l'Unité d'enseignement en travail social de l'Université du Québec à Chicoutimi

3 FINANCEMENT

Ce projet n'est pas financé.

4 PRÉAMBULE

Nous sollicitons votre participation à un projet de recherche. Cependant, avant d'accepter de participer à ce projet, veuillez prendre le temps de lire, de comprendre et de considérer attentivement les renseignements qui suivent. Ce formulaire peut contenir des mots que vous ne comprenez pas. Nous vous invitons à poser toutes les questions que vous jugerez utiles et à demander de vous expliquer tout mot ou renseignement qui n'est pas clair lors de votre entrevue avec un membre de l'équipe de recherche. Ce dernier prendra le temps de lire avec vous le présent document. Enfin, si vous désirez participer à ce projet, votre consentement verbal sera recueilli et retranscrit dans le verbatim de l'entretien.

5 NATURE, OBJECTIFS ET DÉROULEMENT DU PROJET DE RECHERCHE

5.1 Description du projet de recherche

Le projet consiste à documenter les défis rencontrés par les personnes pratiquant l'intervention sociale sur le territoire de La Haute-Côte-Nord par rapport au transport. Ces défis peuvent être autant dans les impacts sur leur propre pratique que dans les défis liés aux impacts sur les clientèles aidées (ex. Difficulté d'accès aux ressources et services). Les résultats permettront de mieux documenter ces défis spécifiquement en Haute-Côte-Nord, ainsi que les stratégies utilisées ou constatées par les intervenant.e.s afin de faire face à ces défis.

5.2 Objectif(s) spécifique(s)

Dans ce projet, on souhaite spécifiquement recueillir la perspective des personnes pratiquant l'intervention sociale sur un territoire où la population est étalée sur de grandes distances. Cette situation peut poser des défis particuliers dans le cadre de la pratique, par exemple dans la gestion des déplacements des intervenant.e.s elleux-mêmes (coût, nombre d'interventions possibles, organisation des trajets, etc.).

Dans un deuxième temps, ces caractéristiques du territoire peuvent avoir un impact sur les personnes aidées, souvent plus vulnérables, et sur le type d'intervention qui peut être réalisé auprès d'elles.

Le projet souhaite donc documenter

1) les défis et les stratégies des personnes intervenantes dans leur pratique en lien avec leurs propres déplacements ;

- 2) les défis et les stratégies des personnes aidées constatés par les intervenant.e.s dans le cadre de leur pratique par rapport au transport ;
- 3) les défis et les stratégies que les intervenant.e.s et les personnes aidées vivent lors des interventions (ex. Mise en place de services, accès aux ressources, etc.).

5.3 Déroulement

Pour participer à la présente étude, vous devrez réaliser un seul entretien d'une durée d'environ une heure (60 minutes), qui se déroulera soit par visioconférence ou en personne, à votre choix. Vous pourrez prendre une ou des pauses à tout moment selon vos besoins.

Pour les entretiens en visioconférence, l'entretien sera enregistré en audio et vidéo par la plateforme de visioconférence sécuritaire mais seul l'audio sera retranscrit en verbatim pour l'analyse.

Pour les entretiens en personne, l'entretien sera enregistré sur un dictaphone et retranscrit en verbatim pour l'analyse.

6 AVANTAGES, RISQUES ET/OU INCONVÉNIENTS ASSOCIÉS AU PROJET DE RECHERCHE

La recherche entraîne un risque psychologique minimal, au sens où vous pourriez être amené.e à parler de situations plus difficiles rencontrées dans le cadre de vos interventions. Il sera toujours possible de prendre une pause ou d'interrompre l'entretien si vous en ressentez le besoin. Il se peut aussi que vous retiriez un bénéfice personnel de votre participation à ce projet de recherche, mais on ne peut vous l'assurer. Par ailleurs, les résultats obtenus contribueront à l'avancement des connaissances dans ce domaine.

7 CONFLIT D'INTÉRÊT ET PRÉCAUTIONS PRISES

Afin d'assurer la transparence de la démarche, il est important de noter que la personne responsable du projet occupe également un rôle professionnel sur le territoire comme conseillère au développement des communautés à la MRC La Haute-Côte-Nord, ayant des liens professionnels avec les différents organismes communautaires et institutions publiques.

PRÉCAUTIONS PRISES POUR PROTÉGER LA CONFIDENTIALITÉ DES DONNÉES ET L'INTÉGRITÉ DES PERSONNES PARTICIPANTES:

toutes les données recueillies dans le cadre de ce projet seront conservées dans des systèmes distincts de ceux de la MRC (système informatique sécurisé fourni par l'UQAC) et ne pourront être accessibles par la MRC ou les organisations partenaires de cette dernière. Aucune de ces données ne pourra être utilisée dans le cadre du rôle professionnel de la chercheuse, ni communiquées à des supérieurs hiérarchiques ou des membres d'organisations auxquelles les participant.e.s pourraient être affilié.e.s. Les données seront chiffrées et codifiées pour l'analyse, afin d'éviter que les informations ne puissent être retracées aux personnes participantes. Seuls les résultats de la recherche, une fois le mémoire déposé, évalué et accessible au public, seront utilisables dans le cadre des fonctions professionnelles de la chercheuse, c'est-à-dire que les résultats pourront être utilisés comme peut l'être n'importe quel travail scientifique publié (article, mémoires, thèses, rapports, etc.). À titre d'exemple, si, dans les fonctions professionnelles de la chercheuse, un projet visant à remédier aux besoins en transport sur le territoire venait à être mis en œuvre, les résultats de la recherche pourraient être mobilisés, au même titre que d'autres rapports ou études publiées afin de bonifier le projet. Cependant, aucune donnée recueillie dans le cadre de la présente recherche ne pourra être utilisée dans un tel projet.

8 CONFIDENTIALITÉ, DIFFUSION ET CONSERVATION

8.1 Confidentialité

Les données seront recueillies par Geneviève Dick, l'étudiante chercheuse responsable du projet.

Une fois les entretiens réalisés, les enregistrements audio et vidéo seront transcrits en verbatim et détruits immédiatement après selon les meilleures pratiques.

Tous les verbatim seront anonymisés et codifiés. La clé du code (qui permet de retracer l'identité de la personne participante par le chercheur) sera conservée pendant la durée du projet et détruite à la fin de celui-ci, rendant impossible l'identification des personnes participantes.

Les documents Word des verbatim seront protégés par mot de passe et conservés dans les dossiers informatiques du

système fourni par l'UQAC.

8.2 Diffusion

Les résultats seront diffusés dans le cadre de la production du mémoire de maîtrise en travail social de la chercheuse et pourront être diffusés dans d'éventuelles présentations et publications scientifiques en lien avec la recherche. Le mémoire sera rendu disponible au public suite à son évaluation par le biais de l'archive numérique de l'UQAC, Constellation (<https://constellation.uqac.ca/>)

La chercheuse s'assure et prend l'engagement que rien ne permettra d'identifier la personne participante dans les résultats diffusés.

Si vous souhaitez être informé.e des conclusions de la présente étude, vous pouvez cocher la case à cet effet dans la signature du présent formulaire. Si vous souhaitez être informé.e des conclusions de la présente étude, vous pouvez à tout moment contacter la chercheuse à son adresse courriel institutionnelle : gdick@etu.uqac.ca

8.3 Conservation

Les renseignements et les données recueillies dans le cadre de cette étude seront conservés dans un dossier protégé par mot de passe dans la plateforme infonuagique fournie par l'UQAC à ses étudiante.s jusqu'à la fin du présent projet de recherche.

Après avoir anonymisé les données et avoir détruit la clé des codes à la fin du projet, les données seront versées dans une base de données appelée Dataverse et appartenant à l'UQAC. Tout nouveau projet de recherche réalisé en utilisant les données devront faire l'objet d'une nouvelle demande d'approbation éthique.

9 PARTICIPATION VOLONTAIRE ET DROIT DE RETRAIT

Votre participation à ce projet de recherche est volontaire. Vous êtes donc libre de refuser d'y participer. Vous pouvez également vous retirer de ce projet à n'importe quel moment, sans avoir à donner de raisons, en faisant connaître votre décision au chercheur responsable du projet, et ce, sans qu'il y ait de préjudices. En cas de retrait, les données recueillies seront détruites par le chercheur selon les règles en vigueur, en autant que le retrait soit fait avant la destruction de la clé des codes utilisée permettant de retracer l'identité des participant.e.s. Enfin, toute nouvelle connaissance acquise durant le déroulement du projet qui pourrait affecter votre décision de continuer d'y participer vous sera communiquée sans délai selon les modalités qui suivent. Un courriel vous sera transmis pour vous fournir les informations pertinentes.

10 INDEMNITÉ COMPENSATOIRE

Aucune rémunération ou compensation n'est offerte.

11 PERSONNES-RESSOURCES

Si vous avez des questions concernant le projet de recherche ou si vous éprouvez un problème que vous croyez relié à votre participation au projet de recherche, vous pouvez communiquer avec le responsable du projet de recherche aux coordonnées suivantes :

Geneviève Dick, étudiante chercheuse responsable : gdick@etu.uqac.ca

Sabrina Tremblay, directrice de recherche : s16tremb@uqac.ca

Pour toute question d'ordre éthique concernant votre participation à ce projet de recherche, vous pouvez communiquer avec le Comité d'éthique de la recherche (418-545-5011 poste 4704 ou la ligne sans frais : 1-800-463-9880 poste 4704 ou cen@uqac.ca).

12 CONSENTEMENT DU PARTICIPANT

Consentement verbal par visioconférence enregistrée

Dans le cadre du projet intitulé Les enjeux de transport en travail social en contexte rural au Québec: le cas de La Haute-Côte-Nord, votre consentement verbal sera enregistré et retranscrit dans le verbatim de l'entrevue. Votre acceptation à participer à ce projet de recherche implique que vous avez pris connaissance du formulaire d'information et de consentement, avez obtenu les réponses à vos questions, s'il y a lieu, et comprenez suffisamment bien le projet pour que votre consentement soit éclairé. Également, vous comprenez que vous êtes libre d'accepter de participer et que vous pouvez vous retirer de la recherche, sans aucun préjudice ni justification de votre part jusqu'à ce que les données aient été anonymisées.

Consentez-vous à participer à ce projet de recherche aux conditions qui sont énoncées dans le présent formulaire d'information et de consentement?

Consentez-vous à ce que les données recueillies soient utilisées dans le cadre d'un autre projet de recherche ayant reçu au préalable une approbation éthique?

ANNEXE V – QUESTIONNAIRE D'ENTREVUE

QUESTIONNAIRE D'ENTREVUE

Projet de recherche de Geneviève Dick, étudiante à la maîtrise en travail social, Université du Québec à Montréal

Titre: Les enjeux de transport en travail social en contexte rural au Québec: le cas de La Haute-Côte-Nord

Direction de recherche: Sabrina Tremblay, Unité d'enseignement en travail social, UQAC

GUIDE D'ENTREVUE PRÉLIMINAIRE

PARTIE 1 PROFIL SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

Cette partie de l'entrevue est réalisée afin de documenter les caractéristiques des participant.e.s qui pourraient avoir une incidence sur leurs réponses au reste de l'entrevue.

1. Genre:
2. Âge:
3. Type d'organisation:
 - a. Réseau public de la santé et des services sociaux
 - b. Organisme communautaire
 - c. Réseau scolaire
 - d. Autre (spécifier)
4. Quel est le titre de votre poste?
5. Quelle est votre formation en lien avec le poste que vous occupez actuellement?
 - a. Secondaire
 - b. Collégiale
 - c. Universitaire
 - d. Base expérientielleDomaine étudié ou expérience qualifiante:
6. Combien d'années d'expérience reliée au poste avez-vous?
7. Auprès de quelle(s) populations oeuvrez-vous principalement (aînés, santé mentale, famille, jeunesse, etc.) ?
8. Quel territoire d'intervention couvrez-vous?

PARTIE 2 THÈMES DE L'ENTRETIEN

Cette partie de l'entretien vise à documenter plus directement l'objet de la recherche.

THÈME 1 - CARACTÉRISTIQUES DE L'INTERVENTION EN HAUTE-CÔTE-NORD

1. Tout d'abord, pour vous, quelles sont les caractéristiques du territoire de La Haute-Côte-Nord (distances, services présents, ressources, culture, etc.) ?

2. Comment les ressources sont-elles structurées sur le territoire de La Haute-Côte-Nord (ex. Services de proximité, ressources communautaires, CISSS, etc.) ?
3. Selon vous, qu'est-ce que distingue l'intervention sociale sur un territoire comme La Haute-Côte-Nord par rapport à dans d'autres territoires plus au sud ou plus proches des grands centres ?
4. Plusieurs défis sont en croissance partout au Québec, incluant dans les régions, comme l'itinérance, les enjeux en lien avec le logement. Pour vous, comment ça se traduit dans le cadre de votre pratique ?

THÈME 2 - TRANSPORT DANS LA PRATIQUE DE L'INTERVENTION

1. Comment décririez-vous une journée type, en relevant particulièrement les éléments relatifs aux déplacements ?
2. Quels défis liés aux déplacements expérimentez-vous dans le cadre de votre pratique d'intervention (ex. Kilométrage, temps, limites, conditions météorologiques ou routières, etc.)?
3. Quelles stratégies utilisez-vous pour faire face à ces défis ?
4. Y a-t-il autre chose que vous aimeriez exprimer par rapport aux déplacements réalisés dans le cadre de votre travail ?

THÈME 3 - DÉFIS ET STRATÉGIES RELIÉS AU TRANSPORT DANS LE CADRE DES INTERVENTIONS AUPRÈS DES PERSONNES AIDÉES

1. Quels défis constatez-vous dans le cadre de votre pratique chez les personnes que vous accompagnez ?
2. Quels sont les impacts de ces défis sur la vie des personnes ?
3. Quelles stratégies les personnes mettent-elles en place elles-mêmes pour faire face à ces défis ?
4. Quels sont les impacts de ces défis sur le type d'intervention que vous faites (accès aux ressources, disponibilité des services, mise en place de services, etc.) ?
5. Quelles stratégies utilisez-vous, avec les personnes que vous accompagnez, pour faire face à ces défis ?

OUVERTURE

Y a-t-il d'autres éléments que nous n'avons pas abordés qui seraient pertinents relativement au transport dans le contexte de l'intervention sociale sur un territoire comme celui de La Haute-Côte-Nord ?

Approuvé le 8 mars 2024 par le Comité d'éthique de la recherche de l'Université du Québec à Chicoutimi (CER-UQAC). No de référence : [2024-1637].

ANNEXE VI – CODES ET SOUS-CODES

CODES ET SOUS-CODES

Codes	Sous-codes
Caractéristiques du territoire	Absence transport collectif Conditions météo et routières Distances Distinction avec les centres Division des secteurs Éloignement Isolement Pauvreté et inégalités Ruralité Caractéristiques socio-démographiques Structure des ressources Tentative de transport adapté et collectif (TAC) Traversier
Contexte d'intervention	Coûts de déplacements intervenantes Déplacement des usagers Déplacements des intervenantes Flexibilité Organisation du travail Pistes de solutions Stratégies Temps passé sur les solutions
Défis usagers	Accès aux ressources Accès au transport
Impacts usagers	Aînés Autonomie-dépendance DI-DP-TSA Enfants DPJ Isolement Jeunes Juridique Nouveaux arrivants Perte de temps Revenus et coûts Santé femmes Santé générale Santé mentale
Logement	Accès au logement Agences Itinérance Liens transport et logement Logements adaptés
Provenance région vs. extérieur	Provenance extérieur Provenance HCN

Proximité des liens sociaux	Confidentialité Réseautage intervenants Réseaux informels
Stratégies des usagers	Autostop Autres moyens Covoiturage Médias sociaux MRC Organismes Réseau informel Taxi Tri-quadriporteur Vélo

ANNEXE VII – RENCONTRE SUR LE TRANSPORT 12 MARS 2025

COMPTE-RENDU DE REUNION TRANSPORT 12 MARS

2025-03-12 Notes rencontre Transport

12 mars 2025
16:39

Présences (20 personnes)

- Élise Guignard, directrice générale de la MRC
- Marie-France Bélanger, directrice développement Tadoussac
- Line Sirois, directrice Action-Chômage Côte-Nord
- Marie-Karine Maltais, coordonnatrice au développement social Manicouagan
- Jessica Desterres, travailleuse de rue, Carrefour solidaire HCN
- Véronique Lapointe, MRC directrice du service des transports
- Marie-Eve Boivin, directrice, CAB Le Nord
- Stéphanie Tremblay, travailleuse de rue, Carrefour solidaire
- Sylvie O'Connor, Centre des Femmes de Forestville
- Jeni Sheldon, coordonnatrice régionale, Collectif de développement social de la Côte-Nord
- Jane Chambers Evans, conseillère municipale de Tadoussac
- Lucie Boulianne, Agente d'aide à l'emploi, Service Québec
- Hélène Simard, directrice Carrefour Jeunesse-EmploiCJE
- Carolyne Palin, directrice Centre d'activité et d'épanouissement à la vie
- Marie-Claude Rioux, Responsable dossier transport électif du CISSS
- Marie-Pierre St-Laurent, attaché politique d'Yves Montigny
- Chantale Dugas, intervenante, Maison de la Famille de Longue-Rive

Constats:

- Les organismes comblent énormément le besoin en transport sans toutefois avoir les subventions nécessaires pour offrir un service adéquat
- Les coûts sont très élevés pour un territoire dévitalisé et défavorisé, peu densément peuplé, ce qui complexifie les développements possibles au plan de la MRC
- Comment peut-on organiser davantage l'arrimage entre les choses qui se font déjà, comment collectiviser les initiatives ?

Besoins saillants:

- Les constats à retenir sont que les impacts de ne pas avoir de transport sont multiples:
- Périnatalité (éloignement des services Mère-enfant)
- Adolescents
- Personnes éloignées du marché de l'emploi
- Personnes en emploi ou sur l'Assurance-Emploi mais avec un faible revenu
- Temps d'intervention perdu au profit du transport des usagèr.e.s

Le principal impact est l'isolement, sous plusieurs formes - en lien avec le cercle de dévitalisation:



- Isolement social des personnes vulnérables (femmes, jeunes, personnes immigrantes, personnes ayant un handicap, santé mentale, aîné.e.s)
- Éloignement des services (urgences, pharmacie, emplois, juridique, autres services, alimentation, formation)
- Le transport peut être un facteur important dans la mise en échec d'une insertion à l'emploi
- Les emplois sont éloignés des lieux de vie, loyers trop chers pour vivre dans les milieux où les emplois sont présents, donc les gens se logent dans les plus petits villages, plus éloignés (le lien entre logement et transport a été nommé par plusieurs participantes)
- Cette mise en échec peut avoir un impact sur les statistiques des organismes d'insertion, ce qui peut mettre en péril le financement, donc l'existence et l'accès au service - dévitalisation du territoire, ce qui accentue encore l'isolement et les besoins
- La perte de services rend le territoire moins attractif, ce qui précarise encore une fois les services
- Les enjeux de transport accentuent la difficulté d'accès à l'alimentation (particulièrement pour Longue-Rive, Portneuf et Colombier)
- Inégalités dans le développement et l'autonomie financière des jeunes en lien avec l'accès ou non au transport

Données présentées pour 2024 :

Partagées par la MRC (les déplacements incluent aller-retour)

- Transport bénévole et accompagnement : 2500 déplacements, pour 214 000 \$
- Transport adapté : 2063 déplacements, pour 393 000 \$

Financé par les programmes du MTQ, ainsi que par certains fonds internes, et un faible pourcentage de quotes-parts

Hésitation des maires à augmenter le financement, étant donné que la charge financière devrait être assumée par la taxation foncière

Partagé par le CAB:

- Accompagnement et transport bénévole médical: 3236

Le Centre d'activités et d'épanouissement à la vie de La Haute-Côte-Nord possède un minibus adapté pour déplacer ses usagers, et offre également l'accompagnement et le transport aux personnes en situation de handicap pour leurs rendez-vous

***Transport bénévole et accompagnement:**

- Accompagnement des personnes dans le besoin (principalement les personnes 65 ans +) à leurs rendez-vous médicaux. Les chauffeurs sont bénévoles, une compensation pour l'utilisation de leur voiture personnelle leur est remise. Ils peuvent être appelés à accompagner la personne déplacée à leur rendez-vous. La personne déplacée défraie un certain montant établi (ici par le CAB pour le secteur est et la MRC pour le secteur ouest).
- Pour le secteur est, le CAB a également des ententes avec le Centre local d'emploi (CLE) pour déplacer des personnes sur l'aide sociale pour certains rendez-vous
- Ce type de transport rentre dans le cadre de référence des CAB pour le maintien à domicile des personnes âgées
- La MRC a une répartitrice qui jumelle l'offre des Comités de bénévoles des municipalités du secteur ouest avec la demande pour le service.

***Transport adapté :**

- Pour les personnes à mobilité réduite, entente avec une compagnie de transport adapté

***Transport électif (Transport des usagers: CISSS de la Côte-Nord):**

- Aide financière allouée par le CISSS aux déplacements prescrits selon certains critères dans le cadre de besoins médicaux

Éléments tirés des notes d'Élise Guignard (DG MRC HCN)

À la MRC: seul le conseil composé des maires est décisionnel

- La MRC, en collaboration avec le transporteur interurbain, a fait une demande au MTQ pour une aide financière pour assurer la pérennité de la ligne Beupré – Sept-Îles;
- Les rencontres MRC-CAB se sont amorcées en 2024 pour harmoniser les services offerts sur le territoire HCN.
- Dans son fonctionnement, une MRC est moins flexible que d'autres types d'organisations et à des obligations légales et réglementaires à respecter.
- Le mandat du conseil de la MRC est de s'occuper des services actuellement offert sur le territoire et d'en assurer la survie dans un contexte de la montée des prix,
- population vieillissante demandant de plus en plus de soins à l'extérieur de la région. Également, répondre adéquatement aux personnes ayant des besoins particuliers demandant un transport adapté.

En ce moment, personne ne porte à temps complet le dossier du développement du transport à la MRC.

- Également, les chauffeurs automobiles pour le transport accompagnement bénévole sont âgés, il peut devenir de plus en plus difficile à recruter;
- Les tarifs étaient différents sur le territoire pour le transport accompagnement bénévole, cet aspect a été réglé au 1 décembre dernier. Nous sommes à évaluer les effets d'une hausse des tarifs sur le territoire;