

## L'accès au transport : un facteur stratégique dans le maintien de la vie citoyenne tout au long de la vie

---

Pouvoir se déplacer, par un moyen ou un autre, est essentiel pour chacun d'entre nous et ce, pour toutes sortes de raisons aussi valables les unes que les autres.

En effet, le transport permet à chacun de faire face adéquatement aux obligations de la vie quotidienne, qu'il s'agisse de se procurer des biens ou des services essentiels (nourriture, soins de santé, etc.) ou de se rendre à un travail.

Également, le transport favorise le maintien des contacts avec les membres de sa famille de même qu'avec les amis et, par conséquent, le fait d'avoir une vie sociale satisfaisante. Le transport facilite aussi la participation à des actions significatives pour la vie citoyenne telles que le fait d'être membre d'un groupe et de continuer à en suivre les activités ou encore d'exprimer sa voix lors de débats ayant cours dans sa communauté.

Le transport permet de briser l'isolement dans lequel peuvent vivre de nombreuses personnes (aînés, étudiants, personnes en situation de monoparentalité, personnes démunies financièrement, etc.), peu importe leur âge, isolement susceptible de générer des problèmes de tous ordres.

L'accès au transport dépend cependant des facilités disponibles dans le milieu – transport en commun bien organisé et efficace, covoiturage, etc. L'accès au transport est également associé aux coûts inhérents à son utilisation, donc du revenu de chacun.

**Pour les personnes âgées, l'accès au transport représente très souvent une condition importante du maintien à domicile, ce que la très grande majorité d'entre elles souhaite vivre le plus longtemps possible.**

La politique québécoise du transport collectif semble prendre en considération un tel objectif. Cette politique concerne l'ensemble du territoire, elle est orientée vers l'amélioration de la qualité des services offerts à la population. Les moyens mis en place devraient se traduire par une augmentation de l'offre de services de l'ordre de 16% selon le document du ministère des Transports du Québec intitulé *Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens*. Une augmentation de 8% de l'achalandage y est prévue pour 2012. Le gouvernement profite de l'occasion pour réaffirmer sa volonté de rendre accessibles les réseaux de transports collectifs aux personnes à mobilité réduite ou en fauteuil roulant.

Les personnes âgées, mais également les membres d'autres groupes, devraient donc pouvoir trouver satisfaction à plusieurs de leurs besoins en matière de transport, dans la mesure de la disponibilité des ressources à cette fin. Cette politique devrait rendre plus facile leurs déplacements, en autant toutefois qu'elles soient en mesure de se prévaloir des opportunités offertes par la politique du transport collectif.

Rappelons que les municipalités restent les premières responsables du transport en commun. Il est important par conséquent que les conseillers municipaux et les maires soient très sensibles à cette problématique de même qu'aux besoins particuliers des personnes âgées à cet égard.

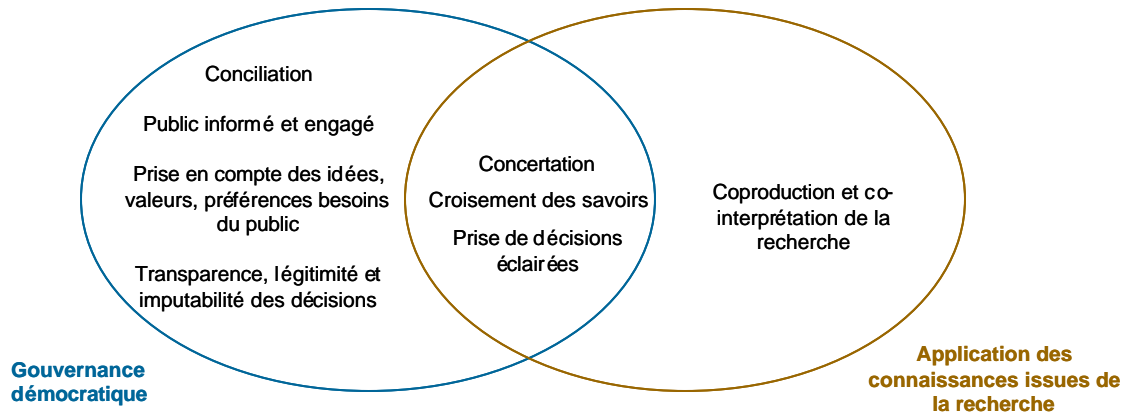
Des questions se posent en matière d'accès au transport pour toutes les régions du Québec :

des systèmes de transport collectifs existent dans les « grandes villes » québécoises. Toutefois, est-ce que les services offerts sont bien adaptés aux spécificités de clientèles telles que les aînés? Si ces systèmes pouvaient profiter davantage du volet « Innovation » de la politique québécoise à cette fin? À titre d'exemple, est-ce que des services plus ciblés sur des créneaux horaires différents de ceux utilisés par les étudiants ou les travailleurs seraient préférables? Est-ce que des moyens « plus légers », tels que des taxibus, pourraient être utilisés dans un tel cadre? Est-ce qu'il faudrait des circuits différents?

Sait-on bien que municipalités de plus petite taille, soit de moins de 20 000 habitants peuvent également profiter de la bonification du programme d'aide au transport collectif des personnes? Est-ce qu'on sait que la politique québécoise veut inciter à faire des conférences régionales des élus l'instance chargée de la coordination du transport collectif en milieu rural (instance qui regroupe, entre autres, les maires des municipalités de plus de 5 000 habitants ainsi que les préfets des MRC)? Il y a là une voie d'amélioration du transport collectif pour les membres de plusieurs groupes vivant en milieux moins densément peuplés, dont les aînés mais également d'autres groupes.

Une offre de services mieux adaptée aux besoins des divers groupes constituant une communauté dépend du diagnostic de besoins en matière de transport ainsi de la qualité de ce dernier. Pour ce faire, les municipalités consultent-elles de façon satisfaisante les groupes dont ceux regroupant des aînés? Également, ces groupes font-ils valoir leur point de vue? S'organisent-ils adéquatement à cet égard? En milieu rural, connaissent-ils le rôle de la conférence régionale des élus? Sont-ils en mesure de communiquer adéquatement avec les instances concernées?

Cela soulève la question des **processus délibératifs** utilisés pour en arriver à des choix en matière de transport au sein des instances municipales. La délibération favorise la concertation entre les acteurs, le développement de nouvelles connaissances issues du croisement des savoirs et une prise de décision plus éclairée. Selon l'Institut national de la santé publique dans une fiche d'information datant de 2009, un processus délibératif peut être un moyen de soutenir une **gouvernance démocratique**. Pour ce faire, il s'agit de mettre l'accent sur la participation de la société civile à la prise de décision, quelle qu'elle soit. L'autre processus est plutôt un moyen de favoriser l'application des connaissances issues de la recherche. La complexité de la réponse aux besoins en matière de transport et à légitimité des décisions prises en cette matière suppose l'utilisation de ces deux processus sans que l'un prenne le pas sur l'autre.



**Figure 1 Deux approches délibératives**

S

Source : François-Pierre Gauvin, Fiche d'information intitulée « Qu'est-ce qu'un processus délibératif? », Institut national de la santé publique, octobre 2009, p. 1.

Enfin, concrètement, si les régions disposaient non seulement d'un diagnostic adéquat mais également d'un outil servant à améliorer la logistique de transport, il devrait y avoir une meilleure coordination de la réponse aux besoins dans les municipalités qui le souhaitent et une réponse en conséquence et ce, pour tous les groupes, pas seulement pour les aînés, mais également pour les aînés.

**Gardons à l'idée qu'un transport efficace représente un atout pour l'ensemble de la collectivité et pour la réalisation des activités qui sont menées dans les communautés. C'est un « + » susceptible d'améliorer la qualité de vie pour tous.**

Nicole Moreau  
10 mars 2011