FEUILLET D'INFO 2 :

LE TRANSPORT EN TANT QU'INFRASTRUCTURE DANS LES RÉGIONS RURALES ET ÉLOIGNÉES DU CANADA

Ce feuillet d'information est le deuxième d'une série de quatre feuillets produits par l'étude intitulée ***Ici aujourd'hui, ailleurs demain : le transport public et les vulnérabilités dans les régions rurales et éloignées du Canada***. Ce projet de synthèse des connaissances a été guidé par la question clé suivante : *Comment la présence ou l'absence de transports publics contribue-t-elle à la vulnérabilité des personnes dans les lieux ruraux et éloignés ?* Cette étude a exploré la manière dont les lieux éloignés et ruraux (ÉR) sont confrontés à un ensemble complexe d'obstacles sociaux, politiques et économiques dans leur accès à un transport durable, accessible et approprié, et dans l'exercice des droits à la mobilité. La vulnérabilité et l'inégalité croissantes entre ces lieux contribuent à la vulnérabilité et à l'inégalité croissantes entre les populations rurales et éloignées et le reste du Canada. Un accès insuffisant ou inexistant à la mobilité – en particulier à des transports publics abordables – détermine la capacité des personnes et des communautés à obtenir des moyens de subsistance durables, à participer à la société, à assurer leur sécurité personnelle et collective et à accéder aux services essentiels et non essentiels, aux ressources et droits.

« L'une des pires craintes de toute communauté est la disparition éventuelle des liaisons de transport. La perte des services de transport est l'un des problèmes les plus pressants du développement rural. »[1(31)]

Le transport est une forme critique d'infrastructure pour les zones rurales, dont l'absence se traduit par une pénalisation et une vulnérabilité des régions rurales et des personnes qui y vivent. Les transports exercent une influence considérable sur la façon dont les activités sociales et économiques se déroulent et sur la trajectoire du développement des zones rurales. Ils jouent un rôle essentiel dans les relations entre les lieux et déterminent la circulation des personnes, des biens et des services dans l'espace. Il est facile d'ignorer les réseaux et les systèmes qui constituent l'infrastructure, car leur rôle dans l'utilisation des ressources et des services est pratiquement invisible. Bien sûr, les gouvernements interviennent dans la structure des réseaux de transport afin de façonner des systèmes qui reflètent davantage les objectifs publics, par exemple pour faciliter l'accès aux soins de santé, à l'éducation ou au travail. Ces réseaux peuvent alors faire partie de l'environnement politique et du système de prestation de l'infrastructure sociale, ce qui peut s'avérer problématique s'ils disparaissent soudainement, comme ce fut le cas pour la Saskatchewan Transportation Company (STC) en 2017.[2]

Le transport joue un rôle clé dans la définition du caractère des lieux ruraux et éloignés, en raison de sa forte influence sur les possibilités de subsistance, la disponibilité des commodités, des services et des biens, et même la sécurité alimentaire.[3,4] L'éloignement est en grande partie une fonction du transport, basée sur le rapport temps/distance (régulièrement accessible) avec les centres urbains et l'accès aux biens et services. Les endroits considérés comme « éloignés » ont généralement une population en déclin, offrant peu d'occasions d'emploi et de faibles revenus, bien qu'ils puissent être importants en tant que zones de loisirs, de détente et d'extraction des ressources. Avec la restructuration économique, les industries basées sur les ressources naturelles situées à distance, comme le pétrole et le gaz, l'exploitation minière, la pêche, la sylviculture et l'hydroélectricité, dépendent désormais des déplacements sur de longues distances de leur main-d'œuvre, essentiellement rurale.[5,6] Les zones rurales et éloignées présentent des conditions différentes en fonction de leur proximité avec les villes. Alors que de nombreux zones rurales sont « en déclin », certaines connaissent un revirement de situation si elles sont proches des villes (souvent nommé le phénomène « rurbain »), ou si elles offrent aux personnes retraitées un mode de vie et des équipements de loisirs.[1,7]

Les déplacements dans les régions rurales, éloignées et nordiques du Canada peuvent être dangereux – en particulier en hiver – et impliquent généralement de longues distances entre des villes ou des régions où se trouvent souvent des zones à faible densité de population et peu ou pas de services.[3] Alors que de nombreuses provinces canadiennes se caractérisent par quelques grands centres et la présence de vastes arrière-pays ruraux contenant de nombreuses petites villes, les liaisons entre les villes et villages de l'arrière-pays sont limitées. La faible densité des populations rurales pose des problèmes pour le transport public, alors que le déclin de la population s'accompagne du retrait des services publics de ces communautés. En même temps, les personnes qui restent dans

les zones rurales vivent de plus en plus sur de vastes territoires et ont plus que jamais besoin de transports publics. Les autobus sont fortement régionalisés, sous responsabilité provinciale, et la clientèle diminue avec la réduction des services. Dans le cas des communautés éloignées, souvent autochtones, les chemins de fer et les routes saisonnières (de glace) peuvent être les seuls modes de transport disponibles, aujourd'hui érodés par les changements climatiques.[8] L'état des routes, le mauvais temps, les accidents et les véhicules lents peuvent entraver la circulation. Le fonctionnement inégal des téléphones portables entraîne aussi des vulnérabilités en cas de panne ou d'accident.[9] Les services de transport sont peu nombreux, souvent coûteux et parfois risqués.

Les inégalités ont augmenté entre zones urbaines et rurales/éloignées au Canada, alors que le soutien gouvernemental aux zones rurales a diminué,[10] ce qui menace la viabilité de nombreuses zones rurales. Les lieux ruraux ont été systématiquement désavantagés dans la restructuration sociale et économique menant à une concentration et une rationalisation des services, une dépendance accrue de la production rurale aux emplois des villes, et une contraction du secteur public sans l'expansion concomitante du privé.[10-15] L'inégalité accrue dans l'accès au transport due à cette restructuration a intensifiée 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.[16] 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.[16] Les zones rurales sont des lieux dynamiques de changement avec le dépeuplement, le vieillissement, la diversité et l'inégalité croissantes, les circonstances disparates et l'expansion de la population non agricole, ce qui rend les considérations intersectionnelles de plus en plus importantes pour comprendre les besoins en services de transport.

Les zones rurales et éloignées sont souvent des lieux de concentration de pauvreté et de ségrégation raciale. Le lieu joue un rôle dans la perpétuation de la pauvreté, tout comme le développement inégal entre les lieux.[17] Les contraintes d'accès liées au transport « tendent à aggraver ces inégalités sociospatiales, ce qui conduit à des privations multidimensionnelles et, finalement, à des pièges de pauvreté ».[18(p2)] En revanche, l'impact indirect de l'accès aux transports publics et de la mobilité dans les régions pauvres peut améliorer la qualité et l'accès aux biens publics et aux services sociaux des personnes pauvres vivant dans ces régions, et favoriser la réduction de la pauvreté. Cependant, l'amélioration des transports peut être une arme à double tranchant pour les régions rurales ; tout en reliant les lieux les uns aux autres, certains investissements peuvent avantager les régions riches au détriment des zones plus pauvres.[9] Sans de consultations visant à intégrer les besoins locaux, les retombées risquent d'accroître les inégalités plutôt que d'atténuer la pauvreté, en profitant à des populations et des régions déjà bien pourvues.[19-20]

Ce deuxième feuillet d'info a été rédigé par J. Jaffe, M. Krajewski, C. Hanson, E. Varley, J.A. Alhassan, M. Tanaka, T.J. Nkhata.

Le rapport est disponible gratuitement sur le site web de l'Université de Regina ou de l'Institut canadien de recherches sur les femmes (CRIAW-ICREF).

Ici aujourd'hui, ailleurs demain a été cofinancé par le Conseil de recherches en sciences humaines et Infrastructure Canada.

Social Sciences and Humanities Research Council of Canada | Conseil de recherches en sciences humaines du Canada

Canada

BIBLIOGRAPHIE

1. Fahy K. *Transport Policy Reform and Rural Communities: A Case Study of Gaspe*. Concordia University.
2. Hanson C, Jaffe J. Cutting the lifeline: Shuttering the Saskatchewan Transportation Company. In: Jaffe J, Elliott PW, Sellers C (eds) *Divided: Populism, polarization and politics in the new Saskatchewan*. Halifax: Fernwood Publishing, 2021.
3. Vitale Brovarone E, Cotella G. Improving rural accessibility: A multilayer approach. *Sustainability*; 12.2020.
4. Lake R, Jacobs LR, Byerly ST. *The Final Report of the Royal Commission on National Passenger Transportation.* Gatineau, Quebec: Minister of Supply and Services Canada, 1992.
5. WTI. What is rural transportation? Why rural matters, https://westerntransportationinstitute.org/about/what%0A-%0Ais%0A-%0Arural%0A-%0Atransportation/ (2020, consulté le 10 novembre 2021).
6. Markey S, Breen SP, Lauzon A, et al. *eds. State of rural Canada report. A report for Canadian Rural Revitalization Foundation*. 2015.
7. Jaffe J, Quark A. Not your grandparents' rural Saskatchewan. In: Jaffe J, Elliott PW, Sellers C (eds) *Divided: Populism, polarization and politics in the new Saskatchewan*. Halifax: Fernwood Publishing, 2021, pp. 98-114.
8. Shucksmith M. Re-imagining the rural: From rural idyll to Good Countryside. *J Rural Stud* 2018; 59: 163–172.
9. Bowler IR, Bryant CR, Cocklin C. *The sustainability of rural systems: Geographical interpretations*. Kluwer Academic Publishers, 2002.
10. Joseph AE. Rural Population and Rural Services. In Bowler, Bryant, and Conklin, eds. The Sustainability of Rural Systems. London: Kluwer, 2002, pp. 211-224.
11. Epp R. The political de-skilling of rural communities. In Epp, Witson (eds) Writing Off the Rural West. Edmonton: University of Alberta Press, 2011.
12. Deboosere R, El-Geneidy A. Evaluating equity and accessibility to jobs by public transport across Canada. *J Transp Geogr* 2018; 73: 54–63.
13. Markey S. Fly-in, fly-out resource development: A new regionalist perspective on the next rural economy. In: Halseth G, Markey S, Bruce D (eds) *The next rural economies: Constructing rural place in a global economy*. Oxfordshire: Cabi Press, 2010, pp. 239–250.
14. Onescu JM. Rural restructuring: Community stakeholders' perspectives of the impact of a pulp and paper mill closure on community relationships. Rural Society 2015; 24(2):177–199. Disponible : https://doi.org/10.1080/10371656.2015.1060719.
15. Bollman R. Context Matters in Rural Workforce Development: 7 Important Facts. 202. *CERIC*, ceric.ca/2020/06/context-matters-in-rural-workforce-development-7-important-facts. (2020).
16. Bannister, D. (n.d.) Exploring Transport Inequality: The less well-off lose out again. http://www.inequalityintransport.org.uk/exploring-transport-inequality/less-well-lose-out-again
17. Lichter DT, Parisi D, Taquino MC. The geography of exclusion: Race, segregation, and concentrated poverty. *Soc Probl* 2012; 59: 364–388.
18. Jiang L, Wen H, Qi W. Sizing up transport poverty alleviation: A structural equation modeling empirical analysis. *J Adv Transp* 2020; 2020: 1–13.
19. Bigsten A and Tengstam S. Smallholder diversification and income growth in Zambia. Journal of African Economies 2011; 20(5):781–822.
20. Rodríguez-Pose A, Hardy D. Addressing poverty and inequality in the rural economy from a global perspective. *Appl Geogr* 2015; 61: 11–23.

University of Regina

CRIAW ICREF