

**Notes d'allocution d'André Genest,
vice-président de Solidarité rurale du Québec**

Déposées à la Commission des transports du Québec

**dans le cadre des audiences publiques
relativement à la demande de la compagnie Orléans Express
visant à modifier ses services de transport interurbain
par autobus**



3 septembre 2014

Membres de la Commission,

Je tiens d'abord à vous remercier de l'invitation que vous avez adressée à Solidarité rurale du Québec afin que nous puissions participer aux présentes audiences.

D'entrée de jeu, j'aimerais rappeler que Solidarité rurale du Québec est d'abord une coalition composée de grandes organisations québécoises, de membres individuels, affiliés et corporatifs qui, depuis maintenant 23 ans, militent et œuvrent à la promotion, à la revitalisation et au développement du monde rural, de ses villages et de ses communautés. Nous militons pour deux principes essentiels : le droit des ruraux à la différence, et leur droit à la prospérité.

Le modèle de développement soutenu par Solidarité rurale du Québec trouve ses assises dans la Déclaration du monde rural, formulée à l'issue des États généraux du monde rural. Il mise sur la spécificité du monde rural, au plan de son environnement naturel comme de son organisation sociale, économique et culturelle.

La ruralité québécoise se distingue par une reconnaissance et des piliers qui lui sont propres. Ainsi, en 1997, le gouvernement du Québec reconnaissait le travail de Solidarité rurale du Québec et nous confiait le mandat d'instance-conseil sur les questions de ruralité pour l'ensemble du territoire du Québec. À ce titre, notre intervention interpelle plus d'une dizaine de ministères dont l'action touche les milieux de vie ruraux.

Aussi, c'est à titre d'instance-conseil du gouvernement que Solidarité rurale du Québec souhaite faire part à la Commission des transports du Québec de ses préoccupations quant aux effets potentiellement préjudiciables de la suppression annoncée de services de transport par autobus dans certaines régions rurales du Québec. À terme, nous estimons que la suppression des services aura des impacts négatifs sur le

développement des communautés rurales, et lésera en particulier certaines catégories de personnes, notamment les personnes âgées, les personnes nécessitant des soins de santé, les personnes à faible revenu et les étudiants. S'il advenait même que seulement quelques personnes, devant la difficulté de pouvoir se déplacer facilement entre deux municipalités, abandonnent leurs études ou coupent leurs liens avec leur milieu d'origine, ce serait déjà un échec pour la société. Mais en plus, il faut bien se rappeler que ces quelques personnes, à l'échelle d'un village, n'ont pas la même importance que quelques personnes à l'échelle d'une grande ville. Attirer ou garder quelques habitants dans un village peut parfois signifier réussir à maintenir son école ouverte ou assurer la survie d'un service de proximité.

Et c'est sans parler des impacts négatifs prévisibles et mesurables dès maintenant sur des activités porteuses sur le plan économique, par exemple le tourisme ou le déplacement de travailleurs dans certaines régions.

Maintenant, permettez-moi de rappeler à la Commission que l'immense espace rural, bien qu'il soit marqué par l'agriculture, que ce soit en termes de paysage ou en termes d'usage du territoire, est avant tout un espace multifonctionnel. C'est un milieu de production diversifié, un endroit de villégiature, un régulateur de l'environnement et, il est très important de se le rappeler, un milieu de vie. La ruralité est un milieu habité. Et c'est pour le garder habité que le gouvernement du Québec a adopté en 2012 sa Loi-cadre sur l'occupation et la vitalité des territoires. Aussi, aujourd'hui, Solidarité rurale du Québec demande à la Commission de s'assurer que les décisions qui seront prises s'appuieront sur les grands principes de cette loi, particulièrement celui de complémentarité qui oblige à planifier et agir de façon complémentaire entre territoires, celui de l'action gouvernementale modulée pour tenir compte de la spécificité des territoires et, surtout, celui de la cohérence et de l'efficacité des planifications et des interventions sur les territoires.

Nous profitons aussi de l'occasion pour dire que nous avons toujours incité les milieux ruraux à s'organiser, par exemple pour garder leur école, ou pour s'assurer de pouvoir se déplacer dans sa MRC, en créant des services de transports collectifs. Ils sont même devenus des champions de la prise en charge... c'est l'OCDE qui le dit! Mais souvent, voire trop souvent, c'est en raison du désengagement de l'état dans sa prestation de services que les ruraux ont dû assumer des responsabilités qui n'incombent pas aux urbains. Les hôpitaux sont loin, les fonctionnaires sont loin, les écoles sont loin. Aujourd'hui, nous disons à la Commission de ne pas laisser les milieux ruraux avoir encore à assumer l'entièreté des responsabilités en matière de desserte de services. C'est une question d'équité entre citoyens d'une même nation. La question du transport doit se réfléchir de manière intégrée, ce qui implique une participation des différents acteurs interpellés par la question et qui l'abordera sous un angle territorial, multifonctionnel et intersectoriel. Il faut imaginer la desserte en transport des milieux ruraux en se penchant sur la mise en place de mécanismes qui favoriseront les complémentarités territoriales, rurales-rurales et rurales-urbaines, et, aussi, sur les complémentarités intersectorielles (santé, éducation, etc.) et intermodales (train, autobus, covoiturage, etc.).

Nous souhaitons donc, à court terme, que la Commission refuse les demandes d'Orléans Express, car celles-ci ne sont pas ancrées dans une perspective globale et à long terme de réflexion du transport en région qui soit cohérente avec les besoins des milieux ruraux et dans une réelle perspective d'occupation et de vitalité des territoires.

Nous profitons de l'occasion pour rappeler au gouvernement que son désengagement dans la prestation de services publics en milieu rural et en région (santé, éducation, services sociaux, etc.) est une atteinte directe à l'équité entre les citoyens, et une cause importante de l'augmentation des déplacements et des besoins de transport. Si l'argumentaire basé sur les principes et les valeurs ne sont pas pris en compte par l'État, nous suggérons l'argument économique qui est d'actualité, mais surtout infiniment plus

frappant : selon une étude du *Conference Bord du Canada*, les milieux ruraux comptent 25 % de la population du Québec, mais contribuent à son PIB pour 30 %. Participant pleinement à la prospérité de tout le Québec, ils ont ainsi un droit de bénéficier de mesures adéquates afin de s'assurer que leur milieu de vie demeure attrayant, et pour compenser la perte de services et les externalités négatives qui en découlent. Des externalités qui découlent également de notre volonté collective d'occuper dignement les territoires et de garder nos communautés vivantes.

Recommandation : Que la Commission refuse les présentes demandes de réduction de services d'Orléans Express.

Recommandation : Que la Commission appuie ses décisions relatives à la demande d'Orléans Express sur les grands principes de la Loi-cadre sur la vitalité et l'occupation des territoires.

Recommandation : Que la Commission, ou le gouvernement, mandate une entité indépendante pour analyser l'impact des services de transport interurbain dans les milieux ruraux et analyser l'impact de la potentielle réduction de ceux-ci.

Recommandation : Que des chantiers de réflexion territoriaux soient ouverts pour que la question du transport soit réfléchi de manière intégrée, en impliquant tous les différents acteurs interpellés, sous l'angle territorial, intersectoriel et multifonctionnel.

Recommandation : Solidarité rurale du Québec interpelle la Commission et le gouvernement pour que les décisions en matière de desserte des régions en transport soient axées sur les besoins des citoyens plutôt que sur les strictes questions de rentabilité.