

Étude de besoins et de solutions de mobilité pour les personnes âgées du territoire de la MRC de Beauce-Sartigan

Rapport final

Version finale : 1^{er} mars 2024



Produit par



Rédaction et révision

Alexandra Leblanc – Coordinatrice de projets en mobilité durable



Collaboration

Luc Bergeron, MRC de Beauce-Sartigan

Hugo Coulombe, MRC de Beauce-Sartigan

Avec la participation financière de :



Ce projet est réalisé grâce au soutien financier du gouvernement du Québec dans le cadre du Programme d'aide au transport collectif régional – Municipalités amies des aînés.

TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	1
1.1 MANDAT	1
2. ÉTAT DE LA SITUATION	2
2.1 PORTRAIT DE LA SITUATION	2
2.2 RÉSULTATS PRÉLIMINAIRES DES CONSULTATIONS	19
3. DIAGNOSTIC	30
3.1 SOMMAIRE DE L'ÉTAT DE LA SITUATION	30
3.2 PORTRAIT DES TENDANCES RELEVÉES	32
4. PISTES DE SOLUTION	40
4.1 RÉALISER UNE ÉTUDE SUR LA MOBILITÉ INTERRÉGIONALE (AVEC PROJET PILOTE)	41
4.2 CONFÉRER PLUS DE SOUPLESSE AUX PERSONNES AÎNÉES EN FACILITANT LEUR JUMELAGE POUR LA PRATIQUE DU COVOITURAGE	43
4.3 ORGANISER DES NAVETTES ADRESSÉES AUX PERSONNES AÎNÉES	45
4.4 METTRE EN PLACE UNE PLATEFORME INTÉGRANT TOUTE L'INFORMATION RELATIVE AUX SERVICES EXISTANTS	47
4.5 RÉALISER DES CAMPAGNES DE PUBLICITÉ	49
4.6 PRÉSENTER LES SERVICES DISPONIBLES AUX ORGANISMES DU MILIEU	51
4.7 METTRE EN PLACE UN PROGRAMME DE TARIFICATION RÉDUITE POUR LES PERSONNES AÎNÉES	53
4.8 SENSIBILISER LES CHAUFFEURS AUX BESOINS DES PERSONNES AÎNÉES	55
4.9 TENIR DES ACTIVITÉS D'INFORMATION ET D'EXPÉRIMENTATION RELATIVES AUX SERVICES DE TRANSPORT ADRESSÉES AUX PERSONNES AÎNÉES	57
4.10 METTRE EN PLACE UN PROGRAMME D'ACCOMPAGNEMENT PERSONNALISÉ POUR FACILITER L'APPRENTISSAGE DU TRANSPORT COLLECTIF PAR LES PERSONNES AÎNÉES	59

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.	Portrait général du territoire	2
Tableau 2.	Revenus médian et moyen avant impôt chez les aînés et l'ensemble de la population	3
Tableau 3.	Faible revenu chez la population aînée	3
Tableau 4.	Synthèse comparative entre les 65 ans et plus et l'ensemble de la population de Beauce-Sartigan.....	5
Tableau 5.	Achalandage des services municipaux de transport des personnes dans Beauce-Sartigan	15
Tableau 6.	Grille tarifaire de Transport Autonomie en vigueur (2022).....	15
Tableau 7.	Liste des transporteurs scolaires dans la MRC de Beauce-Sartigan	18
Tableau 8.	Liste des organismes consultés par Mobili-T	19
Tableau 9.	Sommaire des forces et des faiblesses relatives à la mobilité collective des personnes aînées	32
Tableau 10.	Sommaire des opportunités et des contraintes relatives à la mobilité collective des personnes aînées	33
Tableau 11.	Orientations, axes d'intervention et pistes de solution	40

LISTE DES FIGURES

Figure 1.	Composition démographique des aînés selon le groupe d'âge	2
Figure 2.	Évolution de la population selon l'indice de défavorisation	4
Figure 3.	Modes de déplacement domicile-travail par groupe d'âge	4
Figure 4.	Niveau maximal de scolarité atteint chez les 65 ans et plus de Beauce-Sartigan	5
Figure 5.	Pourcentage de répondants mentionnant avoir des difficultés de se déplacer à pied	6
Figure 6.	Éléments à améliorer au niveau des infrastructures de transport selon les répondants	6
Figure 7.	Nombre d'habitants selon les commerces d'alimentation disponibles dans la municipalité	9
Figure 8.	Déplacements par abonnés du service de transport collectif	14
Figure 9.	Motifs de déplacements des usagers du transport collectif	14
Figure 10.	Variation des coûts d'opération de Transport Autonomie dans Beauce-Sartigan (2018-2022)	16
Figure 11.	Nombre d'accompagnements-transport effectués entre 2021 et 2023	16
Figure 12.	Kilométrages et heures de service de l'accompagnement-transport entre 2021 et 2023	16
Figure 13.	Nombre de bénévoles effectuant de l'accompagnement-transport	17
Figure 14.	Nombre d'accompagnements effectués par bénévole	17
Figure 15.	Nombre estimé de courses effectuées par la Coopérative Aide chez soi en Beauce	17
Figure 16.	Nombre de clients de la Coopérative utilisant le service de commissions	18
Figure 17.	Nombre de courses effectuées par client à la Coopérative	18
Figure 18.	Éléments constatés par le milieu depuis les 5 dernières années	20
Figure 19.	Éléments constatés par le milieu depuis les 10 dernières années	20
Figure 20.	Principales initiatives en transport rapportées par le milieu	21
Figure 21.	Principaux motifs de déplacement mentionnés concernant les aînés	21
Figure 22.	Enjeux évoqués et associés à la mobilité des personnes aînées	22
Figure 23.	Principaux arguments évoqués pour expliquer le déplacement d'une personne aînée vers un commerce ou service	23
Figure 24.	Principaux arguments évoqués pour expliquer la méconnaissance des services de transport	23
Figure 25.	Secteur de résidence des répondants	23
Figure 26.	Répartition des répondants par groupe d'âge	24
Figure 27.	Répartition des répondants par tranche de revenu annuel (après impôt)	24
Figure 28.	Motifs de déplacement des personnes aînées	25
Figure 29.	Principales destinations de déplacements des personnes aînées	25
Figure 30.	Principaux modes de transport des personnes aînées	25
Figure 31.	Temps moyen de déplacement des personnes aînées	26
Figure 32.	Fréquence des déplacements en dehors de la municipalité de résidence	26
Figure 33.	Niveau de satisfaction par rapport aux infrastructures piétonnes	26
Figure 34.	Niveau de satisfaction par rapport aux infrastructures cyclables	27
Figure 35.	Conducteur du véhicule dans lequel la personne est passagère	27
Figure 36.	Niveau d'accessibilité aux services de transport des personnes	27
Figure 37.	Freins à l'utilisation du transport collectif	28
Figure 38.	Éléments incitatifs à mettre en place pour favoriser l'utilisation du transport collectif	28
Figure 39.	Raisons évoquées pour l'utilisation fréquente d'un service de livraison à domicile	29

LISTE DES CARTES

Carte 1.	Nombre d'unités d'habitation par municipalité.....	7
Carte 2.	Localisation et concentration des principaux services en Beauce-Sartigan.....	8
Carte 3.	Commerces d'alimentation en Beauce-Sartigan, selon la superficie (m ²).....	9
Carte 4.	Sentiers cyclables et pédestres facilement accessibles dans l'ensemble de la MRC.....	10
Carte 5.	Réseau cyclable et de sentiers pédestres accessibles à Saint-Georges.....	11
Carte 6.	Institutions municipales/culturelles et installations de loisirs.....	12
Carte 7.	Circuits approximatifs du taxi collectif.....	13

LEXIQUE

Accessibilité : Ensemble des facteurs permettant à chacun d'accéder à un lieu ou à un service. L'accessibilité comprend à la fois les dimensions de la proximité géographique, du coût et des capacités économiques, physiques et cognitives requises. L'accès à un lieu ou à un service dépend non seulement de la mobilité des individus (capacité de se déplacer) mais également de la proximité des différents lieux ou services (adapté de Vivre en Ville, s.d.).

Accompagnement-transport bénévole : Service bénévole assurant le transport et l'accompagnement d'une personne à un suivi ou à un traitement médical. Il est fréquemment offert par des organismes communautaires travaillant auprès des personnes âgées ou œuvrant dans le bénévolat. Ce type de transport nécessite un permis délivré par la Commission des transports du Québec.

Aîné : D'un point de vue statistique et dans le cadre de la démarche MADA-Famille, on considère comme étant une personne âgée quelqu'un d'âge de plus de 65 ans. C'est le cadre de référence qui sera utilisé dans le présent rapport, il faut néanmoins noter que certains organismes comme les FADOQ acceptent des membres à partir de 50 ans.

Faible revenu : Est considéré à faible revenu une personne, un ménage ou une famille gagnant un revenu annuel inférieur à un seuil statistiquement déterminé. Au Canada, deux méthodes sont utilisées pour déterminer la prévalence du faible revenu après impôt au sein de la population (Statistique Canada, 2021).

Mesure de faible revenu (MfR) : Méthode la plus couramment utilisée à des fins de comparaisons internationales, la MfR détermine le faible revenu en divisant par deux le revenu médian des personnes, ménages ou familles en l'ajustant en fonction de la taille du ménage.

Seuil de faible revenu (SfR) : Se définit comme étant la limite de revenu en deçà duquel une famille est susceptible de consacrer une part plus importante de son revenu à l'alimentation.

Revenu médian : Indicateur qui partage la population en deux parts égales de telle sorte que 50 % gagnent un revenu inférieur et 50 % gagnent un revenu supérieur à celui-ci (Institut de la statistique du Québec, 2023)

Revenu moyen : Moyenne du revenu des particuliers de 16 ans et plus (Institut de la statistique du Québec, 2023).

Transport collectif : Ensemble des modes de transport mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes (taxi, autobus, train, transport bénévole, etc.). Le terme transport collectif englobe les concepts de transport en commun et de transport adapté.

Transport en commun : Service de transport de responsabilité municipale accessible à l'ensemble de la collectivité. La tarification, les horaires et les parcours de transport en commun sont déterminés par règlement. Ce service peut être offert sur une base régulière (ex. : ligne de bus, train, tramway, etc.) ou bien sur demande (ex. : taxibus).

Transport adapté : Service de transport collectif de responsabilité municipale adapté aux besoins des personnes handicapées. L'admissibilité au transport adaptée est déterminée selon des critères établis par le MTMD. Contrairement au transport en commun, ce type de service est opéré sans arrêts prédéterminés.

1. MISE EN CONTEXTE

1.1 MANDAT

Les diverses consultations réalisées dans le cadre de la politique Municipalité amie des aînés (MADA) de la MRC de Beauce-Sartigan ont mis en lumière l'enjeu de l'accessibilité des services de transport, faisant ainsi en sorte de placer la mobilité des personnes âgées comme une priorité du plan d'action MADA. En conséquence, l'amélioration ainsi que l'ajustement des services de transport en fonction des besoins de la clientèle âgée constituent un axe prioritaire d'intervention pour la MRC.

De ce constat, et dans le but d'orienter ses actions, la MRC de Beauce-Sartigan a déposé en 2022 une demande d'aide financière au *Programme d'aide au transport collectif régional – Municipalité amie des aînés* (Transport-MADA) afin de réaliser une étude de besoins, mais aussi d'évaluer les pistes de solutions pour accroître la mobilité des aînés ainsi que pour cibler les facteurs clés de succès pour le développement d'une offre de transport collectif qui soit véritablement adaptée pour la clientèle âgée du territoire et une meilleure accessibilité à ces services de transport, notamment dans le but de favoriser le maintien à domicile. Suite à l'acceptation de sa demande par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, elle a fait appel à Mobili-T pour l'élaboration de cette étude.

Le présent document vise à :

- Dresser un état de la situation de la mobilité des personnes âgées sur le territoire;
- Traiter les données récoltées afin de faire ressortir des tendances, et de mettre de l'avant les enjeux et les défis liés à la mobilité des âgées;
- Identifier différentes solutions pour accroître et améliorer la mobilité des personnes âgées sur le territoire de la MRC de Beauce-Sartigan.



Mobili-T est un organisme à but non lucratif mandaté par le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, dont la mission est de rendre les alternatives à l'auto solo accessibles et attrayantes en assistant les employeurs, les organisations et les municipalités dans la mise en place de solutions adaptées qui favoriseront et faciliteront une mobilité durable dans leur milieu. Actif depuis 2007, Mobili-T déploie ses activités dans l'Est du Québec. Son équipe est composée de personnes qui sont passionnées et expérimentées qui sont formées à l'élaboration de stratégies d'intervention sur mesure en fonction des besoins spécifiques et des problématiques de mobilité.

* Le masculin est utilisé tout au long du rapport afin d'alléger le texte.

2. ÉTAT DE LA SITUATION

La présente section a pour but de dresser un état de la situation de la mobilité des personnes âgées sur le territoire de la MRC de Beauce-Sartigan de sorte à obtenir un portrait clair et précis de la situation qui permettra d'établir un diagnostic et d'identifier une série de recommandations pour accroître ainsi qu'améliorer la mobilité de ce groupe de personnes.

2.1 PORTRAIT DE LA SITUATION

Portrait sociodémographique de la population âgée de Beauce-Sartigan

Selon le recensement de 2021, la MRC de Beauce-Sartigan est peuplée de 53 384 habitants dont la majorité réside sur le territoire de la ville de Saint-Georges, peuplé de 32 935 habitants. La seconde municipalité la plus peuplée est celle de Saint-Côme-Linière, avec 3 278 résidents. C'est un territoire avec une faible densité de population, soit 27 habitants au kilomètre carré. La distance moyenne entre les centres des municipalités limitrophes est d'environ 12 kilomètres.

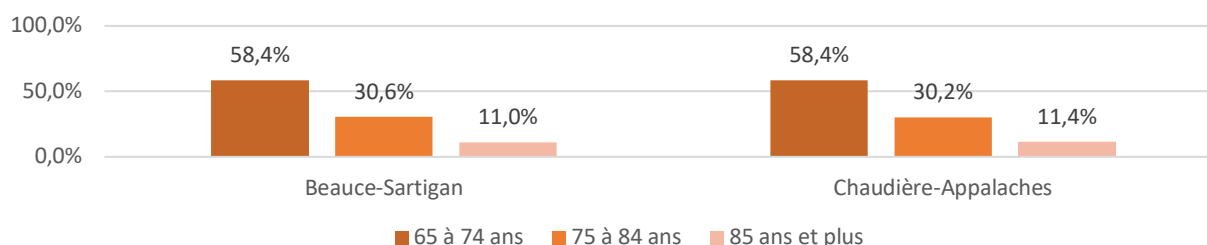
Tableau 1. Portrait général du territoire

Population	53 384 habitants
Densité	27 habitants/km ²
Distance moyenne entre les municipalités	12 km
Proportion de 65 ans et plus	22,2 %

Source : Statistique Canada, 2021

22,2 % des personnes résidant en Beauce-Sartigan sont âgées de 65 ans et plus, comparativement à 23,3 % pour la région administrative de la Chaudière-Appalaches. Cela représente un total de 11 851 personnes. Comme c'est le cas pour l'ensemble de la région administrative, la majorité de la population âgée est âgée de moins de 75 ans (58,4 %).

Figure 1. Composition démographique des aînés selon le groupe d'âge



Source : Statistique Canada, 2021

Il existe un écart de revenu important entre les aînés et l'ensemble de la population de Beauce-Sartigan. En effet, la moitié des 65 ans et plus gagne moins de 26 400 \$ par année sur le territoire,

alors que, pour l'ensemble de la population, le point médian se situe à 39 600 \$. Il s'agit d'un écart de 13 200 \$. Il est à noter qu'il y a un écart important de revenu médian entre les aînés des deux sexes. En effet, les femmes de 65 ans et plus ont un revenu médian de 23 600 \$ par année, alors que les hommes du même groupe d'âge ont un revenu médian de 30 800 \$.¹

Tableau 2. Revenus médian et moyen avant impôt chez les aînés et l'ensemble de la population

	65 ans et plus		Ensemble de la population	
	Médian	Moyen	Médian	Moyen
Beauce-Sartigan	26 400 \$	33 520 \$	39 600 \$	46 160 \$

Source : Statistique Canada, 2021

La population aînée de Beauce-Sartigan est composée d'une proportion importante de personnes en situation de faible revenu après impôt, soit près d'une personne aînée sur 4 (24,3 %). En comparaison, cette proportion est de moins de 10 % chez les particuliers âgés de 18 à 64 ans. Bien que cette tendance soit semblable dans la Chaudière-Appalaches, la MRC de Beauce-Sartigan a la proportion la plus élevée d'aînés à faible revenu parmi les trois MRC composant la Beauce.² Lorsque l'on regarde le seuil de faible revenu, on recense 120 aînés en situation précaire, soit 1,1 % de cette population. Cette proportion est inférieure à celle de la Chaudière-Appalaches, mais largement supérieure aux autres MRC de la Beauce.

Tableau 3. Faible revenu chez la population aînée

	Mesure de faible revenu (MfR après impôt, %)		Seuil de faible revenu (SfR après impôt, %)	
	Population	65 ans et plus	Population	65 ans et plus
Beauce-Sartigan	12,0	24,3	2,5	1,1
Beauce-Centre	10,6	23,0	1,5	0,7
La Nouvelle-Beauce	7,4	18,6	1,3	0,9
Chaudière-Appalaches	9,9	20,9	2,4	1,8

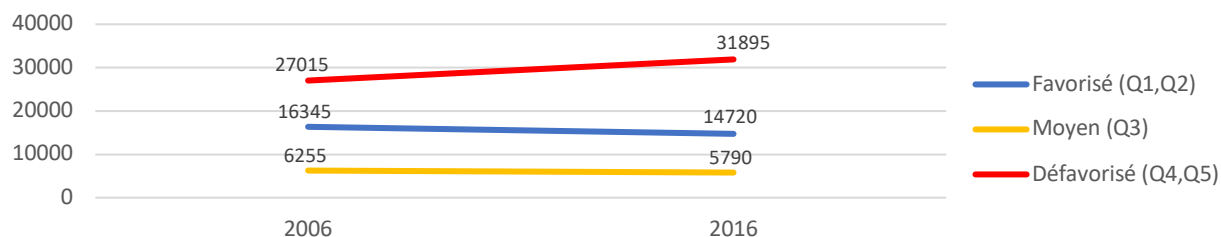
Source : Statistique Canada, 2021

Selon la troisième caractérisation des communautés du CISSS de Chaudière-Appalaches, la population résidant dans une communauté identifiée comme défavorisée ou très défavorisée matériellement au niveau régional a augmenté de 18 % entre 2006 et 2016. Cette détérioration a majoritairement touché les municipalités situées dans le sud-ouest de la MRC. Cette dernière est due à une croissance importante de la population résidant dans des communautés très défavorisées matériellement.

¹ Statistique Canada, 2022 : [Tableau 98-10-0073-01 Des statistiques sur le revenu pour les grandes sources de revenu, en 2019 et en 2020, selon l'âge et le genre : Canada, provinces et territoires, divisions de recensement et subdivisions de recensement](#)

² Méthode MfR après impôt de Statistique Canada

Figure 2. Évolution de la population selon l'indice de défavorisation

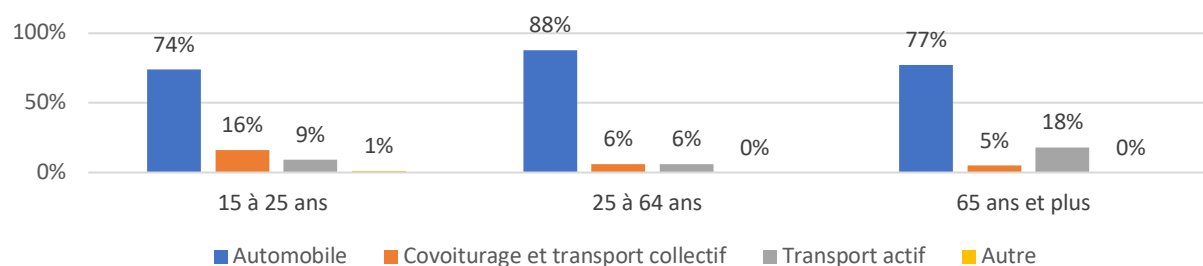


Source : CISSS de Chaudière-Appalaches, 2021

En date de 2016, 35,3 % des personnes âgées de Beauce-Sartigan sont aux prises avec des limitations dans leurs activités, une légère amélioration par rapport à 2006. On remarque tout de même une augmentation de 33 % du nombre de personnes aux prises avec des limitations. De plus, certaines municipalités ont toujours la moitié de leur population âgée aux prises avec des limitations dans leurs activités et certaines ont connu des augmentations très importantes de ce phénomène selon la troisième caractérisation des communautés du CISSS de Chaudière-Appalaches.

Le recensement de 2021 de Statistique Canada comporte des données relatives aux déplacements domicile-travail. On y constate que les personnes âgées de plus de 65 ans sont moins nombreuses à être sur le marché du travail et qu'elles utilisent davantage les transports actifs (marche, vélo) pour effectuer leurs déplacements domicile-travail que les autres groupes d'âge. Par ailleurs, il peut y être observé que ces personnes utilisent plus faiblement un mode de transport collectif (covoiturage ou transport en commun) que les autres groupes d'âge.

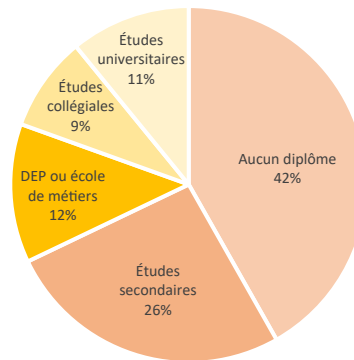
Figure 3. Modes de déplacement domicile-travail par groupe d'âge



Source : Statistique Canada, 2021

Alors que pour l'ensemble de Beauce-Sartigan, environ une personne sur quatre ne possède aucun diplôme ni certificat, cette proportion est de 42 % chez les 65 ans et plus. Pour la Chaudière-Appalaches, cette proportion est de 37,5 % pour les aînés. Au total, 68 % de la population âgée de Beauce-Sartigan ne possède pas d'autre diplôme que celui des études secondaires ou bien n'a aucune scolarité de complétée.

Figure 4. Niveau maximal de scolarité atteint chez les 65 ans et plus de Beauce-Sartigan



Source : Statistique Canada, 2021

Dans l'ensemble, les 65 ans et plus ont un revenu médian 33 % plus faible que celui de l'ensemble de la population. La proportion de faible revenu (MfR) chez cette population est deux fois plus élevée que dans l'ensemble de la population, et la proportion d'aînés ne possédant aucun certificat ni diplôme est plus du double de celle de l'ensemble de la population.

Tableau 4. Synthèse comparative entre les 65 ans et plus et l'ensemble de la population de Beauce-Sartigan

	65 ans et plus	Ensemble de la population
Revenu personnel médian (avant impôt)	26 400 \$	39 600 \$
Revenu personnel moyen (avant impôt)	33 520 \$	46 160 \$
Mesure de faible revenu (MfR)	24,3 %	12 %
Seuil de faible revenu (SfR)	1,1 %	2,5 %
Utilisation de l'automobile pour les déplacements domicile-travail	77 %	89 %
Utilisation des transports actifs pour les déplacements domicile-travail	18 %	4,4 %
Aucun diplôme, certificat ou grade	42 %	26 %

Source : Statistiques Canada, 2021

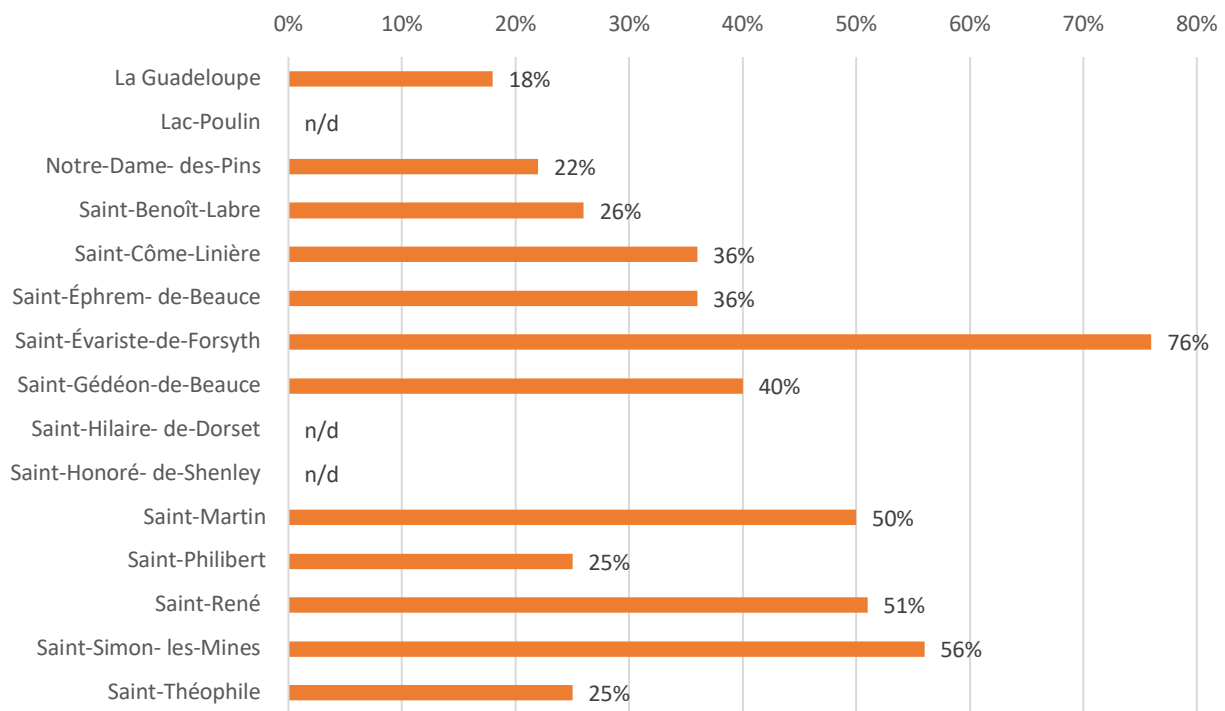
Constats issus de la démarche MADA-Famille

Dans le cadre de la démarche MADA-Famille, les municipalités de Beauce-Sartigan ont consulté la population sous la forme d'un questionnaire d'enquête-sondage. Au total, excluant la ville de Saint-Georges³, 1 397 personnes ont répondu aux consultations dans l'ensemble de la MRC. Bien que l'on connaisse la proportion de répondants de 65 ans et plus pour certaines municipalités, on ne dispose pas de données nous permettant d'analyser les résultats spécifiques à cette tranche de population. Ainsi, les constats présentés ci-dessous concernent l'ensemble de la population.

³ La démarche MADA pour l'ensemble de la MRC et pour Saint-Georges se sont faites à des périodes différentes. Ainsi, les consultations pour Saint-Georges se sont déroulées cet automne et les données sont en cours de traitement.

Le principal élément constaté concernant la mobilité des personnes est que 74 % des répondants de l'ensemble de la MRC (excluant Saint-Georges) ne connaissent pas les services de transport existants. Cette proportion augmente à 95 % dans la municipalité de Saint-Philibert. La proportion la plus faible à cet égard se trouve dans la municipalité de Saint-Simon-les-Mines (57 %). En moyenne, le taux de méconnaissance des services par municipalité est d'environ 73 %.

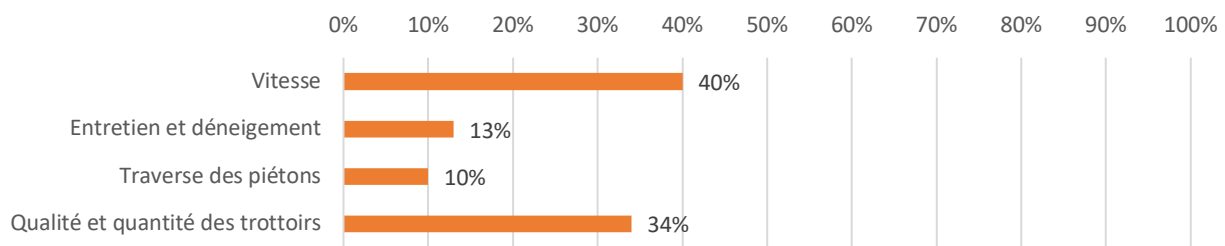
Figure 5. Pourcentage de répondants mentionnant avoir des difficultés de se déplacer à pied



Source : MRC de Beauce-Sartigan, 2023

Le respect des limites de vitesse (40 %) et la qualité ou la quantité de trottoirs (34 %) sont les éléments qui ressortent le plus en ce qui a trait aux éléments sur lesquels miser pour améliorer la mobilité. Toutefois, compte tenu du manque de données, il est possible que ces proportions soient plus élevées que les chiffres indiqués ci-dessous.

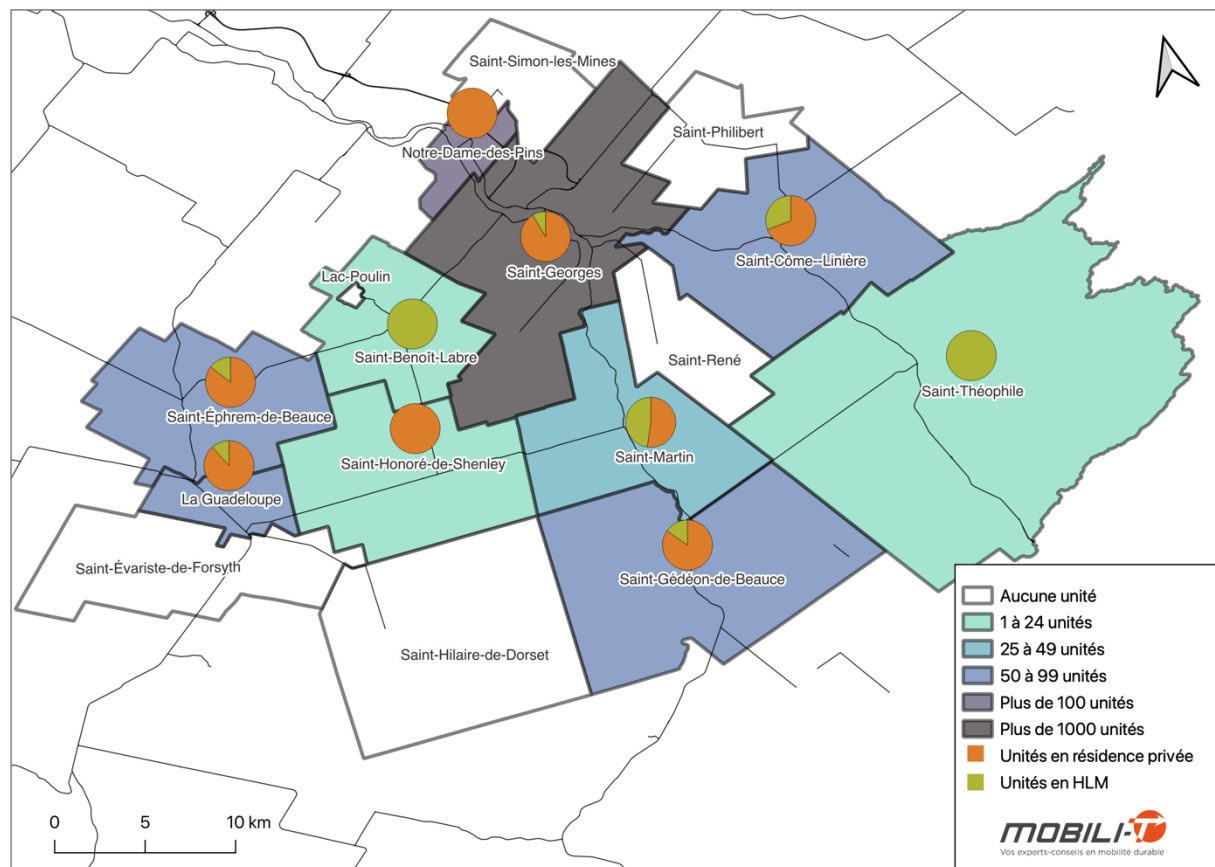
Figure 6. Éléments à améliorer au niveau des infrastructures de transport selon les répondants



Source : MRC de Beauce-Sartigan, 2023

Par ailleurs, l'inventaire des services offerts dans le milieu recense le nombre d'unités d'habitation, les services de proximité, et les principales infrastructures de loisirs dans chacune des municipalités. On recense près de 1 550 unités d'habitation exclusivement réservées aux personnes âgées sur le territoire de Beauce-Sartigan. La majorité d'entre elles sont concentrées à Saint-Georges et à Notre-Dame-des-Pins. Le sud du territoire est le secteur qui recense le moins d'unités, mais il est aussi plus faiblement peuplé. Sur la majorité des territoires, il y a une proportion beaucoup plus importante d'unités en résidence privée que d'unités en HLM. Pour le moment, aucune unité assujettie à un programme de supplément au loyer (PSL) n'est recensée dans Beauce-Sartigan.

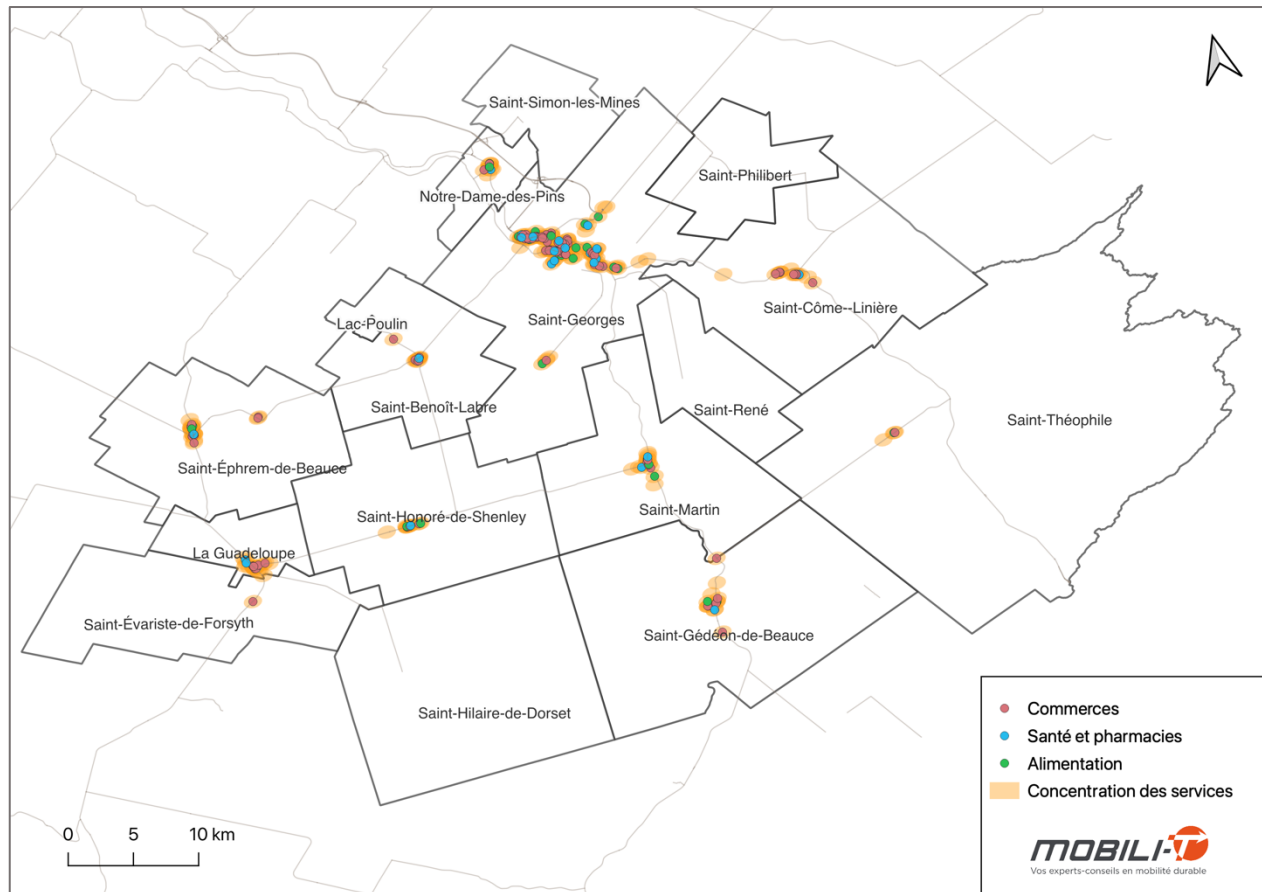
Carte 1. Nombre d'unités d'habitation par municipalité



Sources : MRC de Beauce-Sartigan, 2023; MRNF, 2023; MTMD, 2023 – Réalisation : Mobili-T, 2023

La ville de Saint-Georges constitue le pôle le plus important de services de proximité. Il faut néanmoins noter une certaine concentration de services dans les secteurs de La Guadeloupe et de Saint-Éphrem-de-Beauce, ce qui permet aux résidents des municipalités limitrophes d'accéder à des services de proximité à une distance raisonnable.

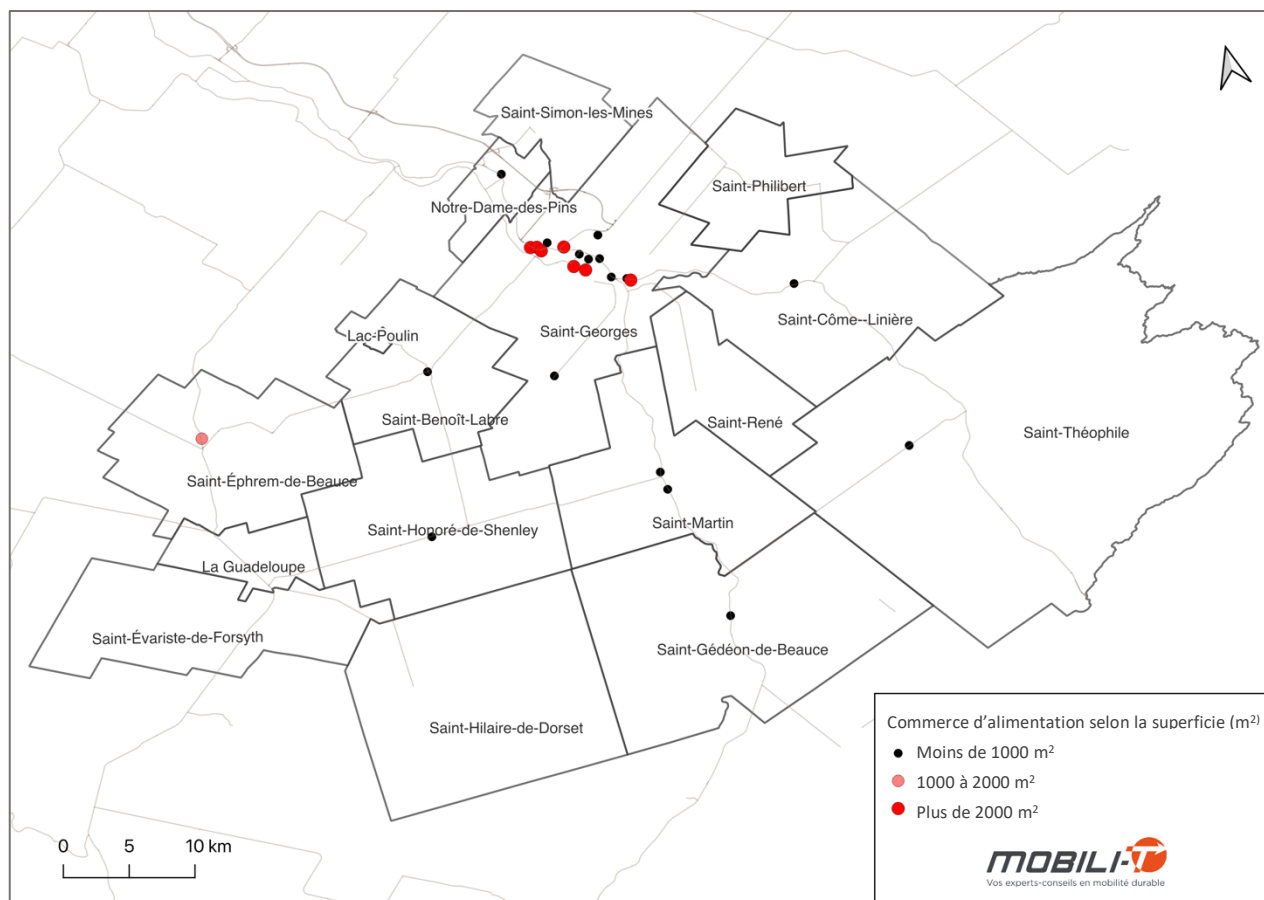
Carte 2. Localisation et concentration des principaux services en Beauce-Sartigan



Sources : MRC de Beauce-Sartigan, 2023; MRNF, 2023; MTMD, 2023 – Réalisation : Mobili-T, 2023

On constate la présence de commerces d'alimentation dans la majorité des municipalités de Beauce-Sartigan. Néanmoins, la superficie en alimentation est répartie inégalement sur le territoire. La ville de Saint-Georges regroupe la forte majorité des épiceries couvrant plus de 1 000 m². Ainsi, les autres commerces ont des surfaces inférieures à ce seuil, mais couvrent la majorité du territoire de Beauce-Sartigan.

Carte 3. Commerces d'alimentation en Beauce-Sartigan, selon la superficie (m²)

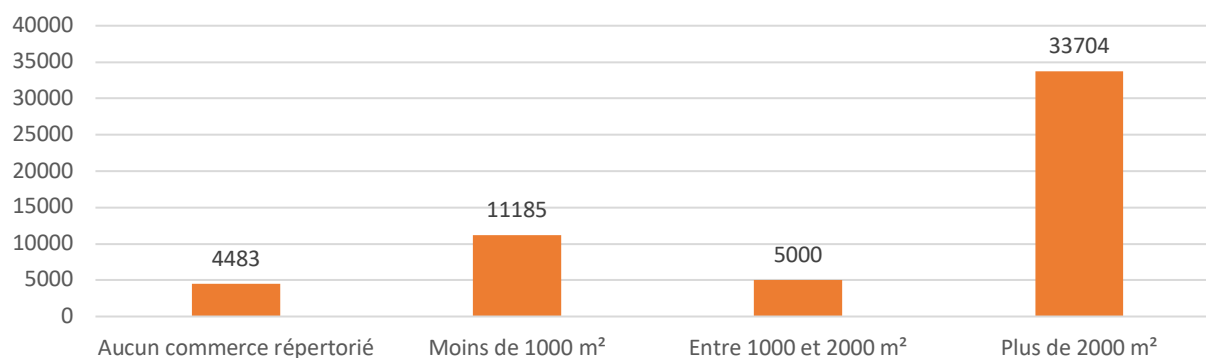


Sources : MRC de Beauce-Sartigan, 2023; MRNF, 2023; MTMD, 2023 – Réalisation : Mobili-T, 2023

* Calculs effectués à partir de polygones créés sur Google MyMaps.

Ainsi, un peu moins du quart de la population de Beauce-Sartigan (21 %) réside dans une municipalité ayant moins de 1 000 m² totaux en surface d'alimentation. La superficie moyenne par épicerie à Saint-Georges est de 2 291 m² tandis que, pour le reste du territoire, cette superficie n'est que de 229 m².

Figure 7. Nombre d'habitants selon les commerces d'alimentation disponibles dans la municipalité

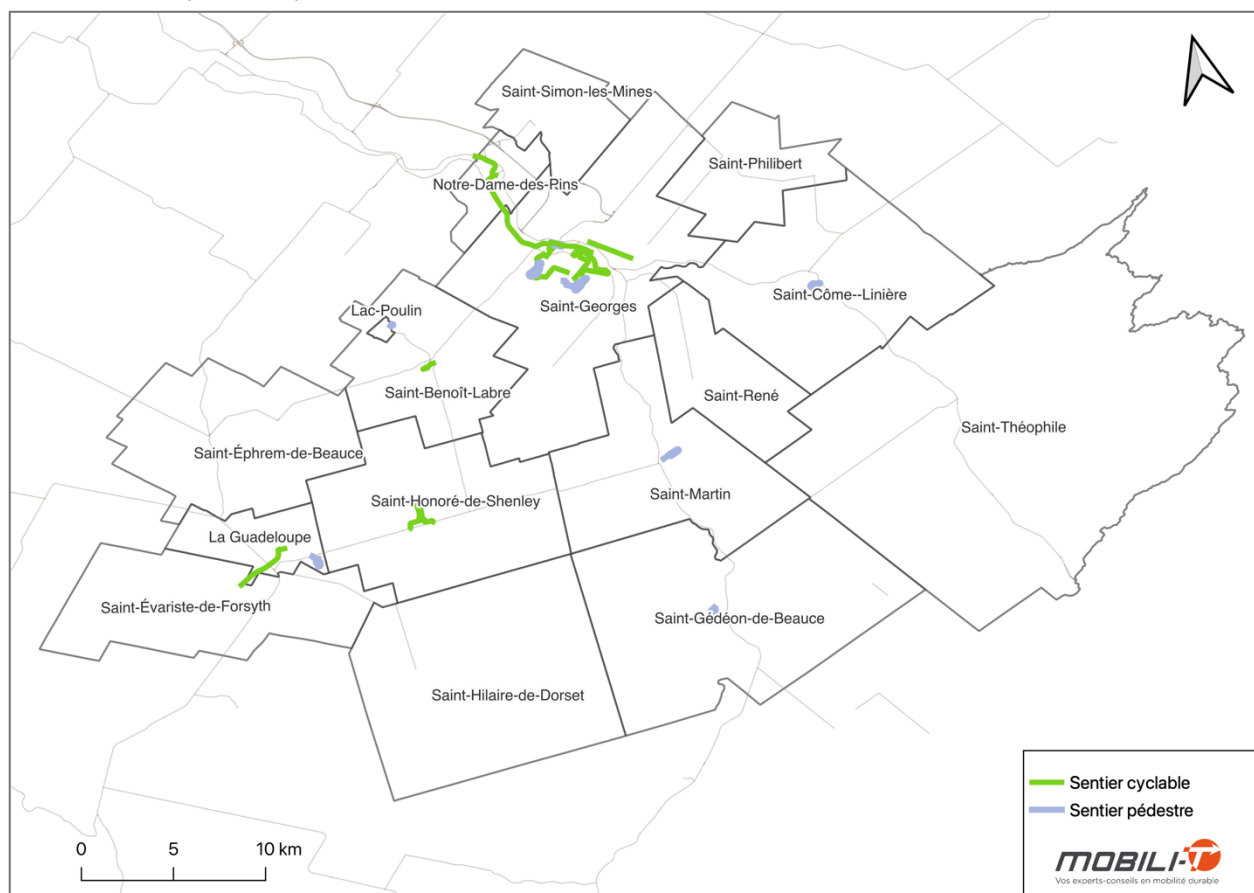


Source : MRC de Beauce-Sartigan, 2023

Transports actifs

Les pistes cyclables et les sentiers pédestres sont des infrastructures importantes pour les saines habitudes de vie. Afin de garder un mode de vie actif, les personnes âgées doivent avoir accès à des sentiers avec peu d'obstacles et bien balisés qu'ils peuvent facilement emprunter. Ces sentiers ont été représentés au sein de la carte ci-dessous.

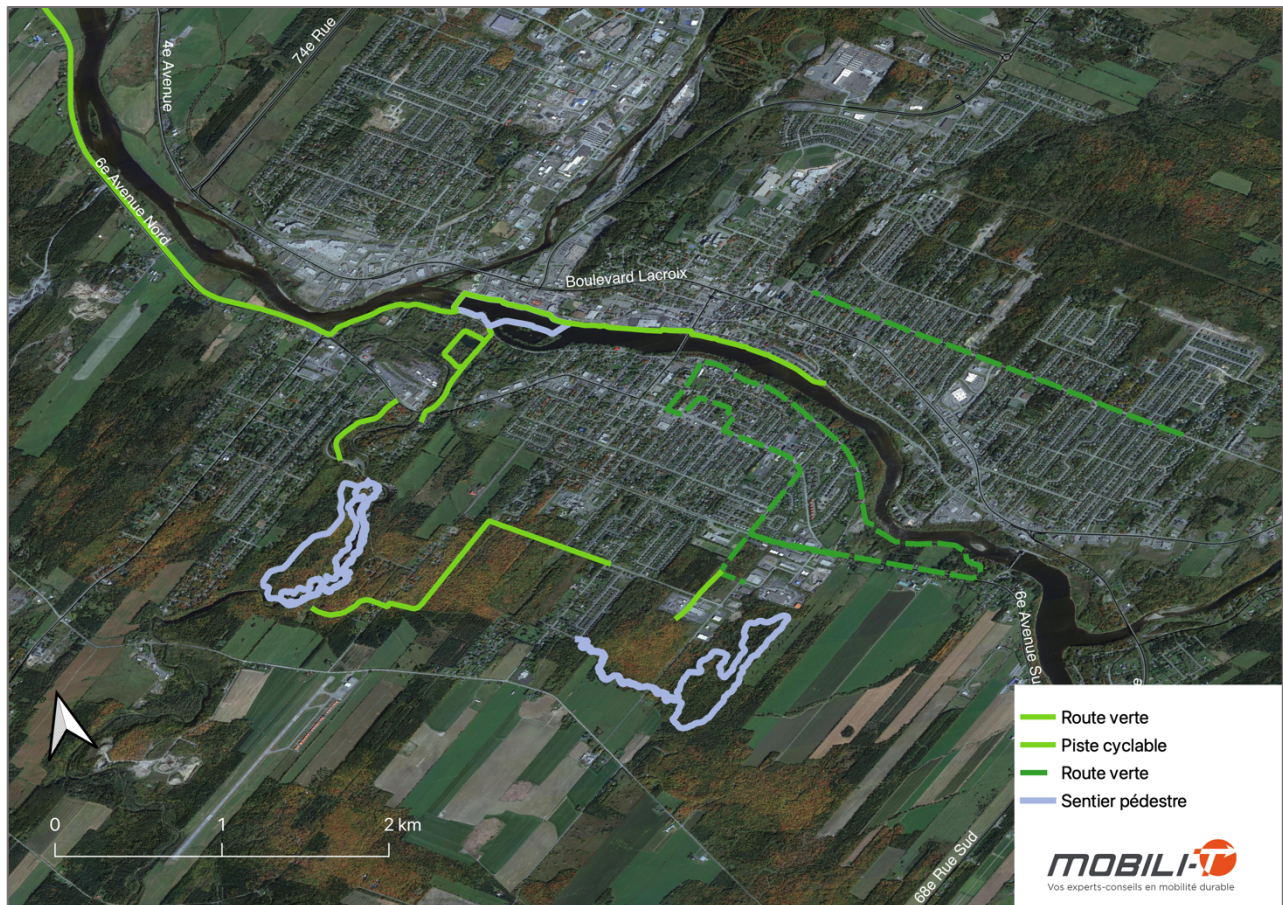
Carte 4. Sentiers cyclables et pédestres facilement accessibles dans l'ensemble de la MRC



Sources : AllTrails, 2023; Google Maps, 2023; MRC de Beauce-Sartigan, 2023; MRNF, 2023; MTMD, 2023; Municipalité de Saint-Honoré-de-Shenley, 2023; Municipalité de Saint-Martin, 2023 – Réalisation : Mobili-T, 2023

On constate une concentration importante de l'offre en sentiers pédestres et cyclables à Saint-Georges. Néanmoins, de nouveaux axes cyclables se développent progressivement dans d'autres municipalités de la MRC. À l'extérieur de Saint-Georges, six municipalités proposent des sentiers pédestres ou multifonctionnels locaux, soit Notre-Dame-des-Pins, Saint-Gédéon-de-Beauce, Saint-Côme-Linière, Lac-Poulin, La Guadeloupe, et plus récemment, la municipalité de Saint-Martin.

Carte 5. Réseau cyclable et de sentiers pédestres accessibles à Saint-Georges

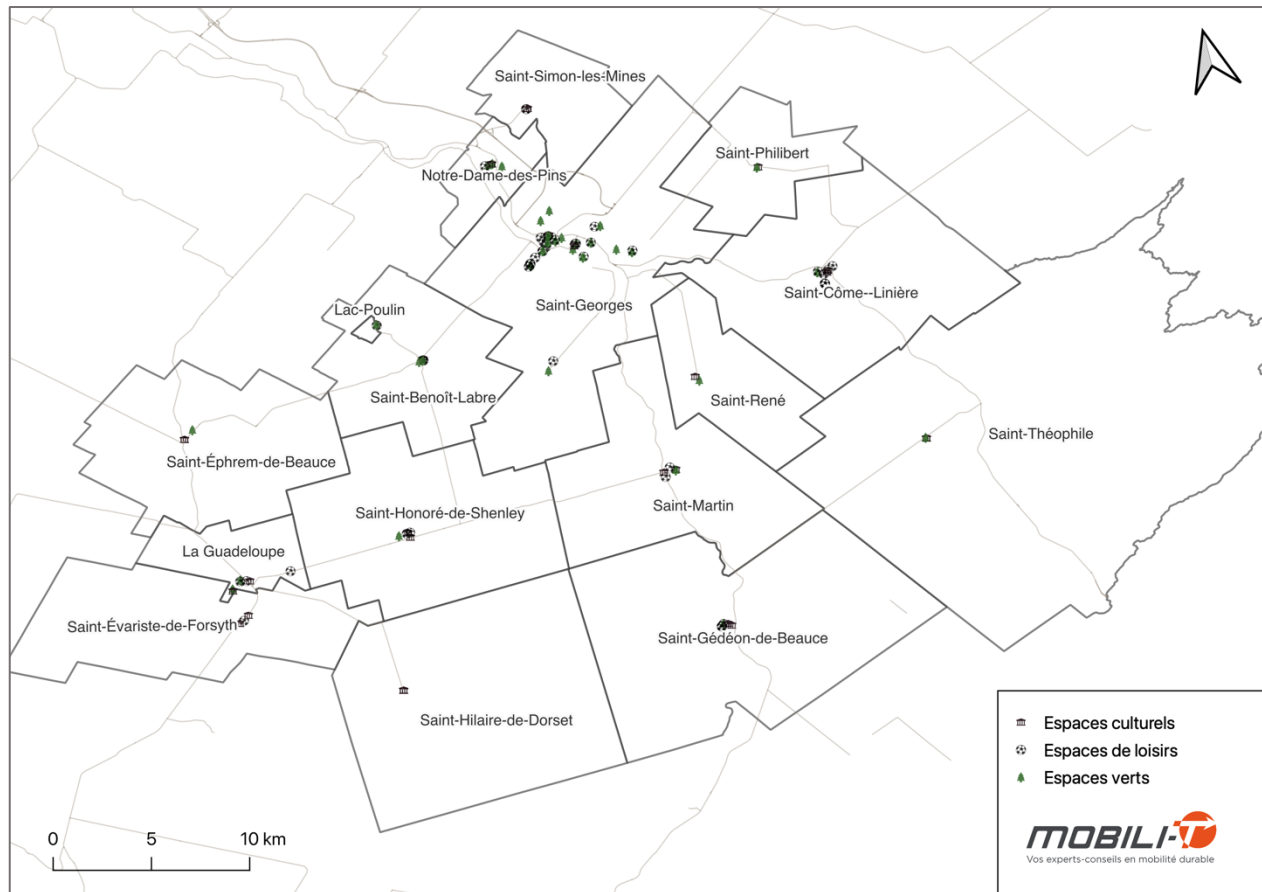


Sources : AllTrails, 2023; Google Earth, 2023; MRC de Beauce-Sartigan, 2023; MTMD, 2023 – Réalisation : Mobili-T, 2023

Du côté de Saint-Georges, on constate une concentration plus importante de sentiers cyclables et pédestres aux abords de la rivière Chaudière, notamment dans le secteur de l'île Pozer. Le secteur ouest du territoire accueille des sentiers pédestres d'envergure comme la boucle du Parc des Sept Chutes, le sentier des Mineurs et le sentier du Bois. La ville de Saint-Georges est le point de départ du sentier cyclable des Jarrets noirs, rattaché à la Route verte 6, qui traverse également le territoire municipal de Notre-Dame-des-Pins et permet d'emprunter son pont couvert à valeur patrimoniale.

Par ailleurs, la majorité des municipalités ont une salle municipale avec possibilité de location. On constate que certaines municipalités n'ont plus de bibliothèques et qu'ils ont des ententes avec d'autres municipalités afin d'avoir accès à une réserve de livres. Cela concerne 1 709 habitants répartis dans quatre municipalités, soit Saint-Simon-les-Mines, Saint-Évariste-de-Forsyth, Saint-René et Lac-Poulin. En ce qui concerne l'ensemble des infrastructures de loisirs et des espaces verts, on constate qu'ils sont surtout concentrés au nord du territoire de la MRC de Beauce-Sartigan, notamment dans les municipalités de Saint-Georges, de Saint-Côme-Linière et de Notre-Dame-des-Pins.

Carte 6. Institutions municipales/culturelles et installations de loisirs

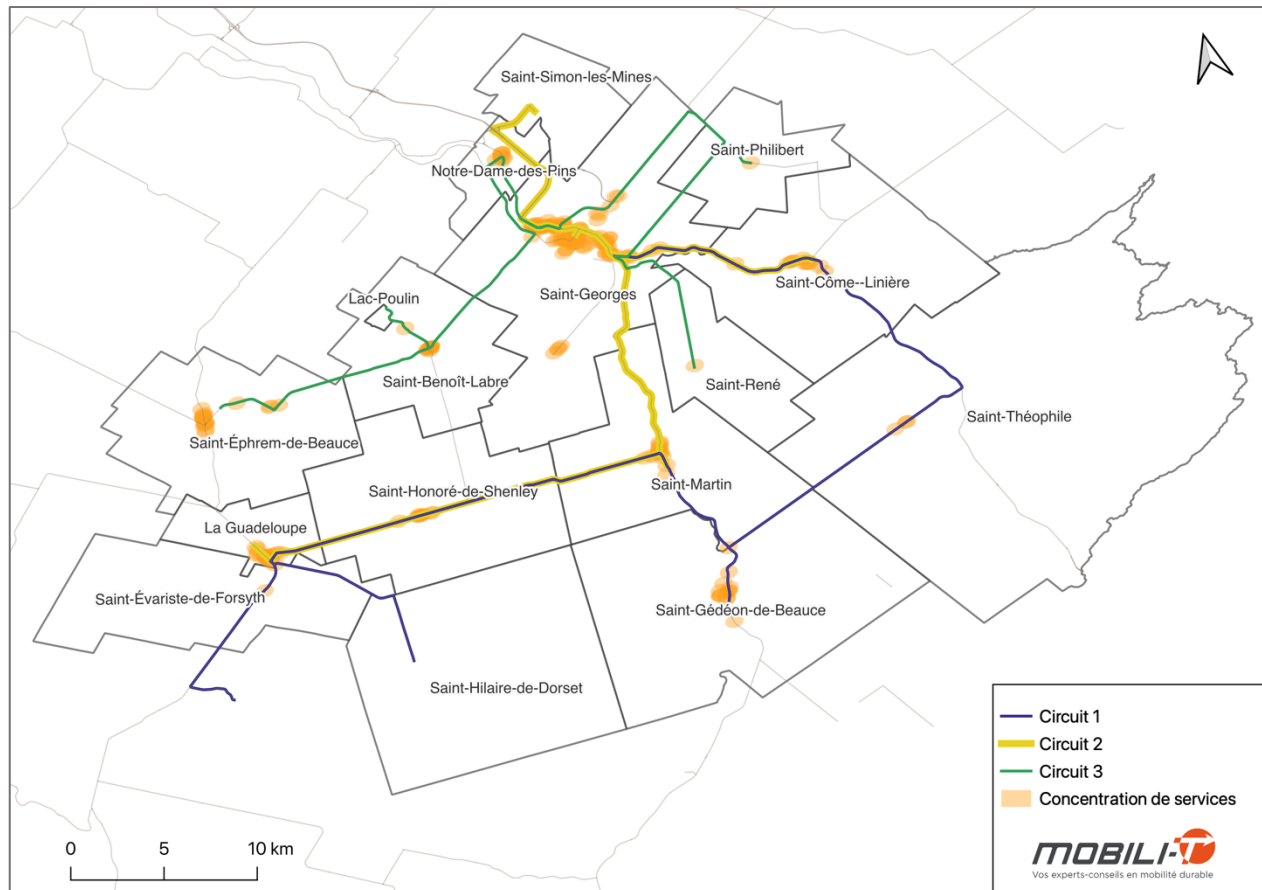


Sources : MRC de Beauce-Sartigan, 2023; MRNF, 2023; MTMD, 2023 – Réalisation : Mobili-T, 2023

Transport adapté et collectif

Actuellement, la MRC de Beauce-Sartigan est desservie par un système de taxi collectif et de transport à la demande. Ce service est organisé par Transport Autonomie Beauce-Etchemins, qui opère dans les MRC de Beauce-Sartigan et des Etchemins. Ce dernier est surtout dispensé au porte-à-porte. L'achalandage du transport collectif régional a atteint un sommet de 49 608 déplacements en 2014, grâce à un nombre record de déplacements effectués via une entente avec le transport scolaire pour l'utilisation de places disponibles.

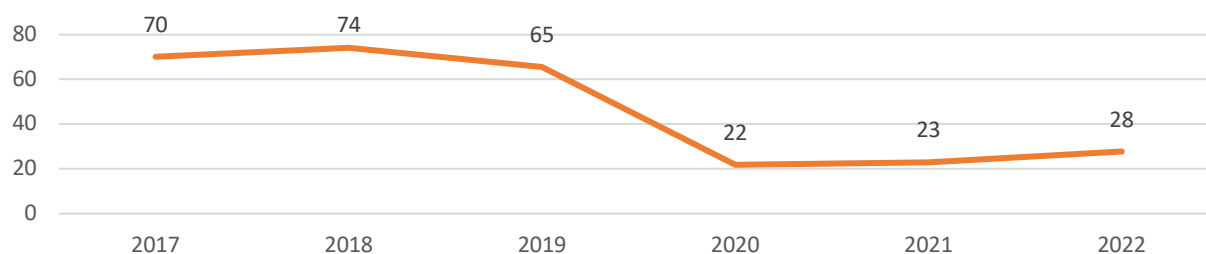
Carte 7. Circuits approximatifs du taxi collectif



Sources : MRC de Beauce-Sartigan, 2023; MRNF, 2023; MTMD, 2023; Taxi collectif Beauce-Sartigan, 2023 – Réalisation : Mobili-T, 2023

Compte tenu du contexte de 2020, en lien avec la pandémie de COVID-19, les déplacements en transport scolaire ont chuté drastiquement, ce qui a occasionné une chute importante du nombre de déplacements, mais l'achalandage a retrouvé une tendance à la hausse depuis 2021. En date de 2022, Transport Autonomie a enregistré 15 467 déplacements. Le taxi collectif est un service de plus en plus utilisé par les abonnés, il constituait seulement 10 % des déplacements totaux en 2019. Actuellement, il représente 20 % des déplacements en transport collectif dans la MRC. Transport Autonomie récolte des données sur l'achalandage par municipalité. À cet égard, la ville de Saint-Georges est le territoire qui génère le plus grand nombre de déplacements annuels en 2022 (914), suivi par la municipalité limitrophe de Saint-Côme-Linière (791).

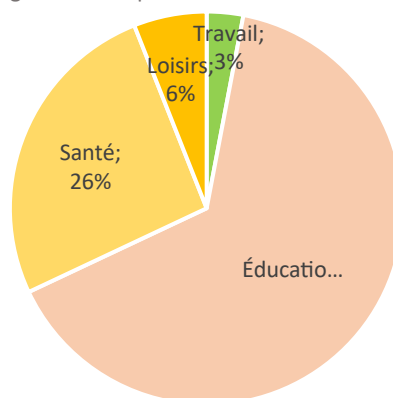
Figure 8. Déplacements par abonnés du service de transport collectif



Source : MRC de Beauce-Sartigan, 2017 à 2022

Depuis 2016, plus de 100 personnes âgées de 65 ans et plus sont inscrites au transport collectif. Leur part est toutefois passée de 35,5 % des abonnements en 2016 à seulement 21 % des abonnements en 2022. Le nombre s’est maintenu, mais les nouvelles inscriptions semblent provenir davantage des autres groupes d’âge. Néanmoins, on constate une hausse assez importante de la proportion de déplacements associés à des motifs de santé, un type de transport plus fréquent chez les 65 ans et plus.

Figure 9. Motifs de déplacements des usagers du transport collectif



Source : MRC de Beauce-Sartigan, 2017 à 2022

Le service de transport collectif urbain de Saint-Georges, le taxibus, est quant à lui beaucoup plus achalandé. Par exemple, de juin 2022 à juin 2023, Taxibus Saint-Georges a enregistré 101 057 déplacements pour un peu plus de 10 000 personnes inscrites. On parle de 10 déplacements par usager au courant de la même période. Nous ne disposons pas de données sur la variation de ces statistiques au courant des dernières années. Quant à lui, le transport adapté a déplacé un peu plus de 59 200 personnes au courant de l’année dans les MRC des Etchemins et de Beauce-Sartigan, un chiffre nettement supérieur à celui du transport collectif régional (excluant Taxibus Saint-Georges).

Tableau 5. Achalandage des services municipaux de transport des personnes dans Beauce-Sartigan

Service	Nombre de déplacements
Transport collectif (places disponibles)	11 348
Taxi collectif et minibus	4 119
Taxibus Saint-Georges	101 057
Transport adapté	59 288 ⁴
Sous-total – transport collectif	116 524
Sous-total – transport adapté	59 288
Total	175 812

Sources : MRC de Beauce-Sartigan, 2022; Transport Autonomie, 2023; Taxibus Saint-Georges, 2023

La grille tarifaire en vigueur au courant de l'année 2022 fixait à 5 \$ le prix d'un titre de transport régulier. Ce tarif n'a pas bougé depuis 2014. Quant aux étudiants, selon les rapports d'exploitation de Transport Autonomie, ils paient deux fois moins cher leur transport dans la MRC depuis 2018. En 2022, la contribution des usagers constituait 24 % des revenus totaux de l'organisme. Cinq ans auparavant, elle représentait 14 % des revenus. Ainsi, même si les tarifs n'ont pas bougé, les usagers se retrouvent à contribuer plus au transport collectif qu'auparavant.

Tableau 6. Grille tarifaire de Transport Autonomie en vigueur (2022)

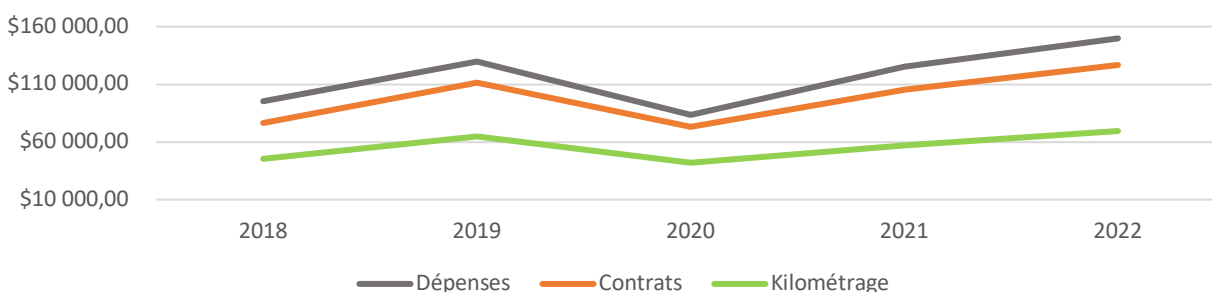
Régulier (MRC et hors-MRC)	5,00 \$
Étudiant (MRC seulement)	2,50 \$
Carte de membre	10,00 \$

Source : MRC de Beauce-Sartigan, 2022

Comme c'est le cas sur l'ensemble du territoire québécois, les coûts d'opération du transport collectif ont connu une augmentation considérable au sein de la MRC de Beauce-Sartigan. En 2019 et en 2022, les véhicules de Transport Autonomie ont augmenté leur kilométrage de 7,2 %. Toutefois, l'an dernier, les coûts des contrats avec les transporteurs ont coûté 14 % plus cher qu'en 2019. Les dépenses ont connu une courbe de croissance semblable (15,2 %). Suite à la chute rapide et la reprise progressive des activités entre 2020 et 2022, le kilométrage total a augmenté de 65,6 % alors que les dépenses ont grimpé de près de 79,5 % et les contrats avec les transporteurs de 73,4 %.

⁴ Cela inclut également ceux effectués sur le territoire des Etchemins.

Figure 10. Variation des coûts d'opération de Transport Autonomie dans Beauce-Sartigan (2018-2022)



Source : MRC de Beauce-Sartigan, 2018 à 2022

Accompagnement-transport bénévole

Sur le territoire de la MRC de Beauce-Sartigan, l'Association bénévole de Beauce-Sartigan (ABBS) est l'organisme qui offre des services d'accompagnement-transport à ceux et celles qui y sont admissibles. Ce service plutôt spécialisé génère peu de déplacements. Néanmoins, le nombre d'accompagnements effectués a augmenté entre 2021 et 2023.

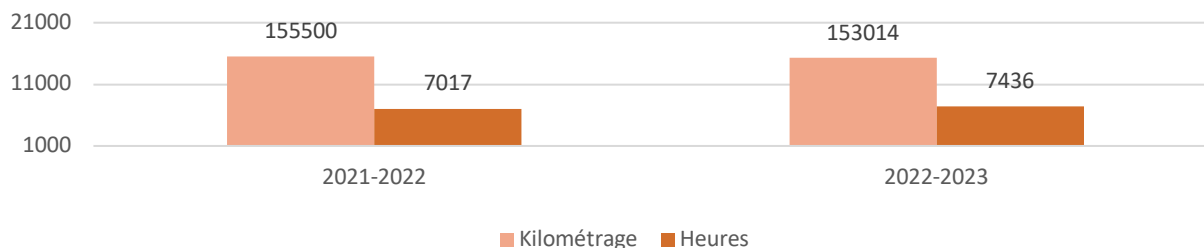
Figure 11. Nombre d'accompagnements-transport effectués entre 2021 et 2023



Source : Association bénévole de Beauce-Sartigan, 2023

Entre 2021 et 2022, on constate que les bénévoles parcourent moins de kilomètres pour se rendre aux établissements de santé (-2 486), mais qu'ils effectuent plus d'heures d'accompagnement (+419).

Figure 12. Kilométrages et heures de service de l'accompagnement-transport entre 2021 et 2023



Source : Association bénévole de Beauce-Sartigan, 2023

Il y a également une diminution du nombre de bénévoles pour effectuer de l'accompagnement-transport, ici sept personnes de moins en une seule année. C'est un nombre important de postes à combler si l'on considère l'augmentation du nombre et du temps d'accompagnement.

Figure 13. Nombre de bénévoles effectuant de l'accompagnement-transport



Source : Association bénévole de Beauce-Sartigan, 2023

Cela se reflète dans le nombre d'accompagnements effectués par bénévoles. Ainsi, avec sept ressources en moins, les 40 bénévoles toujours au service de l'ABBS se retrouvent à faire en moyenne 15 accompagnements de plus chacun en 2022.

Figure 14. Nombre d'accompagnements effectués par bénévole

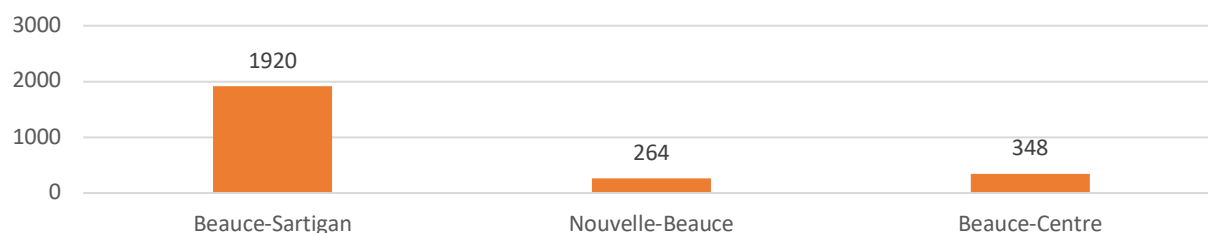


Source : Association bénévole de Beauce-Sartigan, 2023

Livraison à domicile et services de commissions

La Coopérative Aide Chez Soi en Beauce offre des services à domicile sur le territoire des trois MRC beauceronnes, dont un pour aider les personnes âgées dans leurs commissions et leurs emplettes. Dans les données du mois de mai 2023, on constate que c'est dans la MRC de Beauce-Sartigan que s'effectue le plus grand nombre de courses pour le compte de personnes âgées.

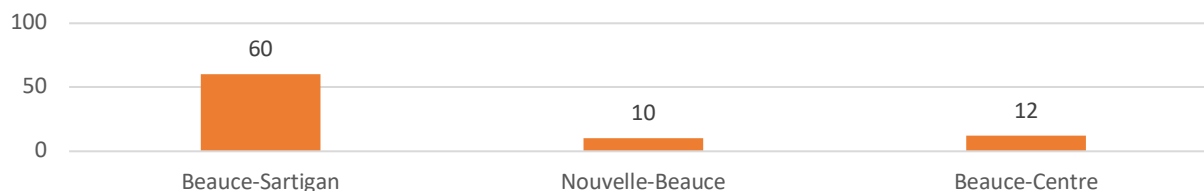
Figure 15. Nombre estimé de courses effectuées par la Coopérative Aide chez soi en Beauce



Source : Coopérative Aide chez soi en Beauce, 2023

Effectivement, ce sont trois fois plus de commissions et emplettes qui sont effectuées en Beauce-Sartigan, comparativement aux MRC de La Nouvelle-Beauce et de Beauce-Centre combinées. Cela est lié au fait qu'il y a plus de clients de la Coopérative qui résident en Beauce-Sartigan que dans les autres territoires beaucerons.

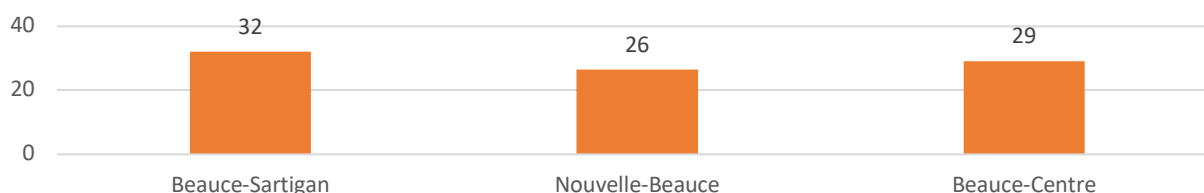
Figure 16. Nombre de clients de la Coopérative utilisant le service de commissions



Source : Coopérative Aide chez soi en Beauce, 2023

Néanmoins, lorsqu'on observe le nombre de courses effectuées par client, on constate que l'écart entre Beauce-Sartigan et les autres territoires desservis par la coopérative est beaucoup moins élevé.

Figure 17. Nombre de courses effectuées par client à la Coopérative



Source : Coopérative Aide chez soi en Beauce, 2023

Transport scolaire

Les établissements scolaires de Beauce-Sartigan sont sous la juridiction du Centre de services scolaire de Beauce-Etchemins (CSSBE). Les élèves admissibles doivent demeurer à plus de 800 mètres de marche de l'établissement s'ils sont au 1^{er} cycle, à plus de 1 600 mètres s'ils sont au 2^e ou au 3^e cycle, et à plus de deux kilomètres s'ils sont de niveau secondaire. Actuellement, cinq transporteurs ont une entente avec le CSSBE afin d'opérer du transport scolaire sur le territoire de Beauce-Sartigan.

Tableau 7. Liste des transporteurs scolaires dans la MRC de Beauce-Sartigan

Transporteur	Municipalité
Autobus Breton	Saint-Georges
Autobus Champagne	Saint-Georges
Autobus des Érables	Saint-Georges
Autobus Lachance	Saint-Martin
Transport E. Poulin	La Guadeloupe

Source : Centre de services scolaire de Beauce-Etchemins, 2023

Services de transport privés

Sur le territoire de la MRC de Beauce-Sartigan, il y a quelques organisations privées qui offrent des services de transport des personnes. Une compagnie de taxis, Taxi du Pont, a pignon sur rue à Saint-Georges et est d'ailleurs le principal opérateur du service municipal de taxibus.

Autobus Breton est un fournisseur de transport par autobus important au sein de la MRC de Beauce-Sartigan, il offre des services de transport scolaire et de location d'autobus. La compagnie offrait également un service de transport interurbain entre Saint-Georges et Québec, mais celui-ci a été supprimé en mars 2023. Autobus Breton a également une entente avec Transport Autonomie Beauce-Etchemins afin d'opérer un service de transport adapté.

2.2 RÉSULTATS PRÉLIMINAIRES DES CONSULTATIONS

Dans le cadre du présent mandat, Mobili-T a mené des consultations sur l'ensemble du territoire de la MRC de Beauce-Sartigan. Ces consultations ont pris deux formes, c'est-à-dire celle d'un groupe de discussion tenu en personne à Saint-Georges rassemblant des partenaires du milieu représentant ou offrant des services à une clientèle aînée et d'entrevues ciblées réalisées auprès d'autres organismes en visioconférence, et celle d'une enquête par sondage auprès de la population aînée diffusée sur l'ensemble du territoire.

Groupes de discussion et entrevues

Dans le cadre de ces exercices consultatifs, neuf organismes ont été consultés. Ces derniers ont été identifiés au tableau ci-dessous. Les représentants de ces organismes ont été interrogés de façon semi-dirigée par l'entremise de sept questions de départ.

Tableau 8. Liste des organismes consultés par Mobili-T

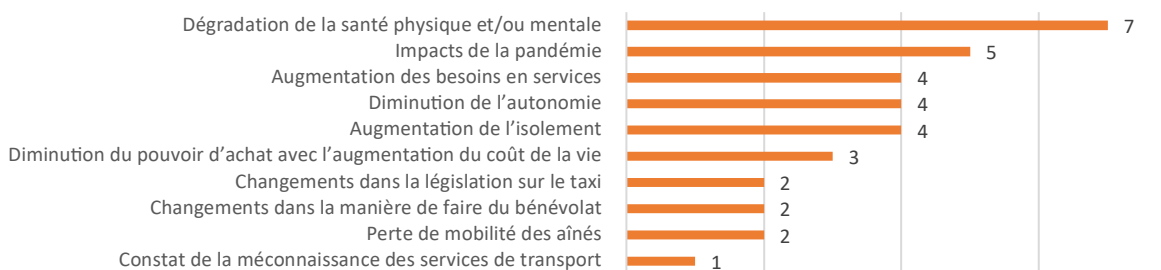
Organisation	Champ(s) d'intervention
Transport Autonomie Beauce-Etchemins (2 représentants)	Transport adapté et collectif
Association bénévole Beauce-Sartigan (ABBS)	Transport bénévole
CISSS de Chaudière-Appalaches (2 représentantes)	Santé et services sociaux
Coopérative Aide Chez Soi en Beauce	Services à domicile, aide aux commissions
MRC de Beauce-Sartigan	Municipal
CDC de Beauce-Etchemins	Développement local, services sociocommunautaires
Office d'habitation du Sud de la Chaudière	Logement, accès aux services pour personnes défavorisées
FADOQ de Saint-Georges (2 représentants)	Activités et loisirs pour les aînés
Association pour l'intégration sociale de Beauce-Sartigan (AIS)	Personnes aux prises avec une déficience intellectuelle

Les principaux constats issus de ces activités consultatives sont décrits ci-dessous.⁵

Autonomie

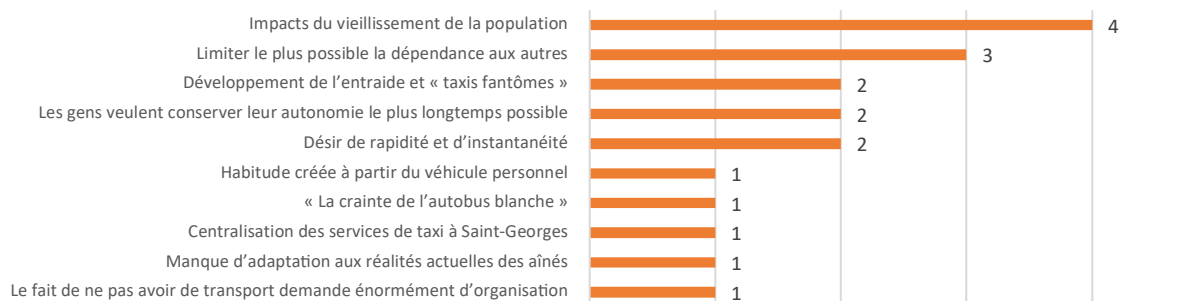
La question de l'autonomie, ou le fait de ne pas être autonome, ressort beaucoup au terme des consultations menées sur le territoire. Une majorité des organismes consultés œuvrent auprès d'une clientèle qui est autonome. Très souvent, lorsqu'une perte d'autonomie est constatée chez un client, celui-ci sera référé au service approprié : transport adapté, transport bénévole, etc.

Figure 18. Éléments constatés par le milieu depuis les 5 dernières années



L'autonomie, ou le fait que les aînés puissent la perdre, est une inquiétude partagée au sein des organismes consultés. En effet, les tendances observées par le milieu au courant des dernières années pointent vers une perte d'autonomie et de mobilité accrue chez les personnes aînées. Les intervenants expliquent ce déclin par le phénomène de vieillissement de la population et par les années de pandémie qui ont accéléré le déclin physique ou mental et l'isolement des personnes.

Figure 19. Éléments constatés par le milieu depuis les 10 dernières années

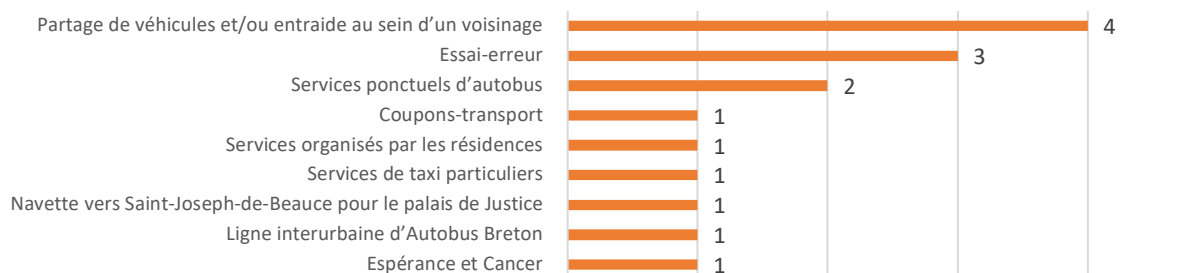


Le milieu souhaite que l'autonomie se maintienne chez les personnes aînées, mais aussi qu'elle se développe. Il n'est pas rare d'entendre, lors des discussions, des témoignages où l'on ramène une personne faisant l'épicerie pour tout le monde au sein d'une unité de logement, une résidence opérant

⁵ Les données comprises dans les graphiques de la sous-section 2.2 sont exprimées en nombre de mentions. Certains éléments peuvent être mentionnés plusieurs fois par un même intervenant, ceci est pris en compte.

des navettes ou encore un voisinage qui partage un véhicule. On suggère également de sensibiliser et d'inciter les clubs ou organismes locaux à s'organiser avec des transporteurs pour déplacer les gens à leurs activités.

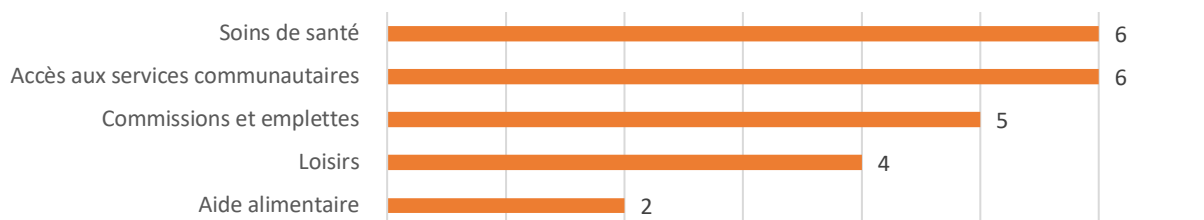
Figure 20. Principales initiatives en transport rapportées par le milieu



Soins de santé

L'aspect de la santé a été l'objet de la majorité des discussions avec le milieu. Une proportion importante des organismes consultés avait une mission presque ou totalement en lien avec l'accès aux soins de santé. Les déplacements pour les soins de santé sont ceux qui sont le plus cités par les intervenants.

Figure 21. Principaux motifs de déplacement mentionnés concernant les aînés



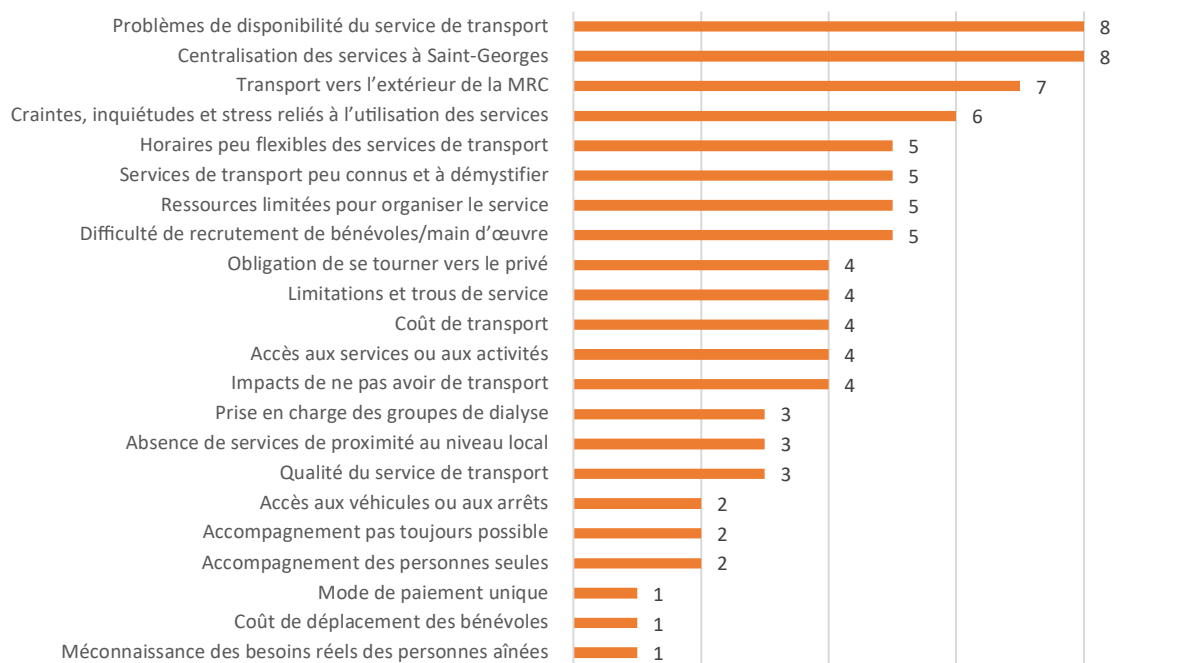
Les déplacements vers les établissements de santé font partie des transports prioritaires du service de transport collectif local et une part importante des activités du transport adapté. L'Association des bénévoles de Beauce-Sartigan est titulaire d'un permis d'accompagnement-transport qui lui autorise à organiser des déplacements exclusivement reliés à des soins de santé.

Accessibilité aux services

Étroitement reliée aux déplacements pour des soins de santé, l'accessibilité aux services de transport municipaux et bénévoles est un enjeu évoqué à maintes reprises lors des discussions. En effet, on mentionne fréquemment la présence de trous de service, notamment au niveau des transports en lien avec la dialyse. De plus, la complexité des déplacements vers l'extérieur de la MRC ressort beaucoup.

Il n'est pas rare, selon les intervenants consultés, que les personnes doivent se tourner vers des transporteurs privés afin de se rendre à Québec ou à Lévis. L'explication avancée est le manque de ressources humaines et financières.

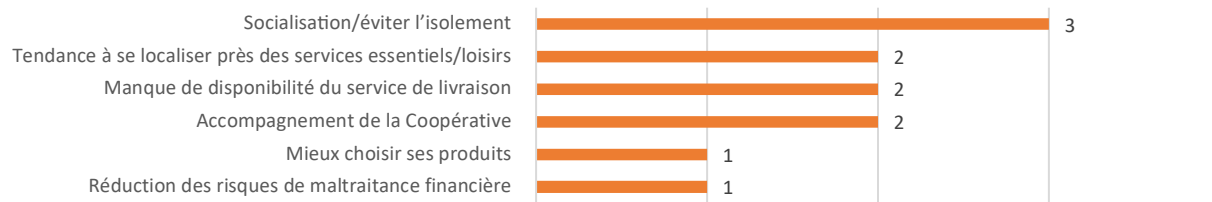
Figure 22. Enjeux évoqués et associés à la mobilité des personnes âgées



D'ailleurs, la question de la pénurie de bénévoles et de main-d'œuvre est un élément récurrent dans les consultations, en plus de la question budgétaire, c'est-à-dire qu'il est devenu difficile de maintenir ou d'opérer certains services de transport faute de revenus. Les coûts d'opération ont augmenté et le fait que les taxis soient concentrés exclusivement dans la ville de Saint-Georges pose problème lorsqu'il est temps d'offrir du service dans des localités plus excentrées.

En plus de l'accessibilité aux services de transport, la difficulté d'accès aux services de proximité a été mentionnée maintes fois. Certains villages sur le territoire n'ont plus d'épicerie ou bien celle-ci n'est pas suffisamment abordable pour les résidents. Ainsi, les gens doivent se déplacer vers Saint-Georges pour avoir accès à de l'alimentation répondant à leurs besoins. Le fait de se rendre dans un commerce de proximité est aussi décrit comme une activité sociale permettant aux aînés de sortir de l'isolement et d'éviter les risques de fraude ou de maltraitance financière. Les commissions et emplettes sont également le second motif de déplacement des aînés le plus cité par les organismes consultés.

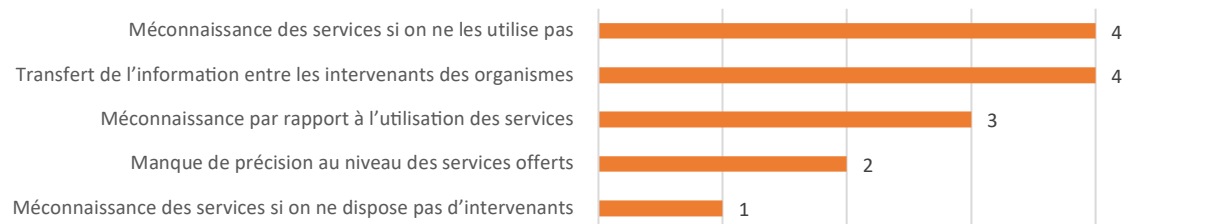
Figure 23. Principaux arguments évoqués pour expliquer le déplacement d'une personne aînée vers un commerce ou service



Méconnaissance des services de transport

L'élément principal ressortant des consultations MADA en lien avec la mobilité est également récurrent au sein des discussions menées auprès des organismes. On constate que les services de transport ne sont pas connus de la population. Trois causes principales sont évoquées, soit le fait qu'une personne n'utilise pas les services, le manque de transfert d'informations entre les intervenants et les organismes, et le manque de précision de l'offre en transport. Par ailleurs, certains intervenants mentionnent qu'il y a des craintes chez les gens par rapport à l'utilisation des services de transport collectif, notamment la peur que la réservation soit annulée, la peur du jugement des autres dans le fait de prendre un véhicule adapté, et les inquiétudes par rapport au fonctionnement.

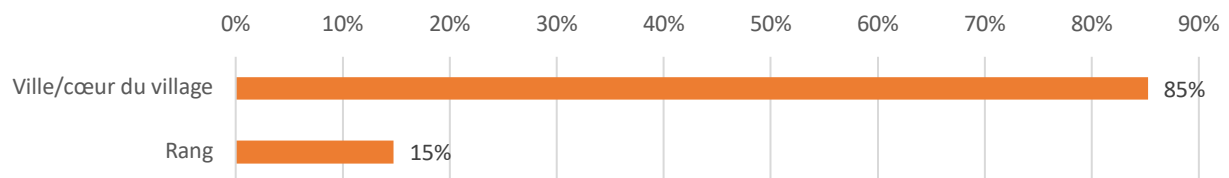
Figure 24. Principaux arguments évoqués pour expliquer la méconnaissance des services de transport



Sondage sur la mobilité des aînés

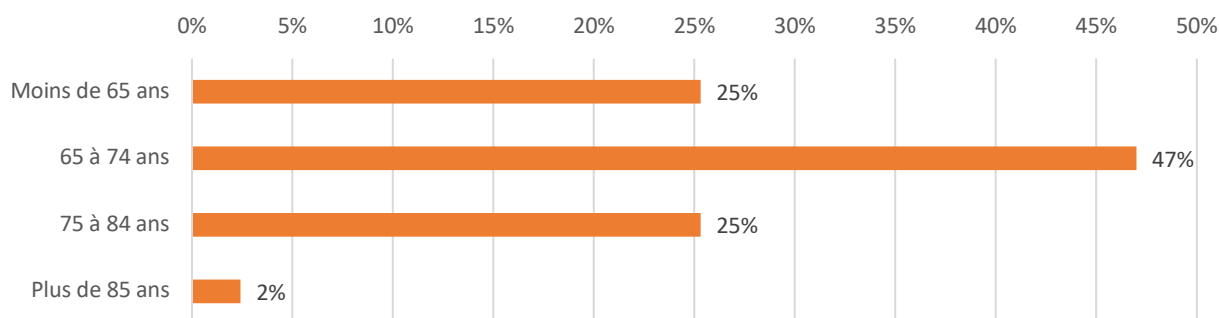
En parallèle de la consultation des organismes du territoire, un sondage a été diffusé auprès de la population aînée de Beauce-Sartigan. 88 personnes ont répondu au questionnaire (70 en ligne et 18 sur papier).

Figure 25. Secteur de résidence des répondants



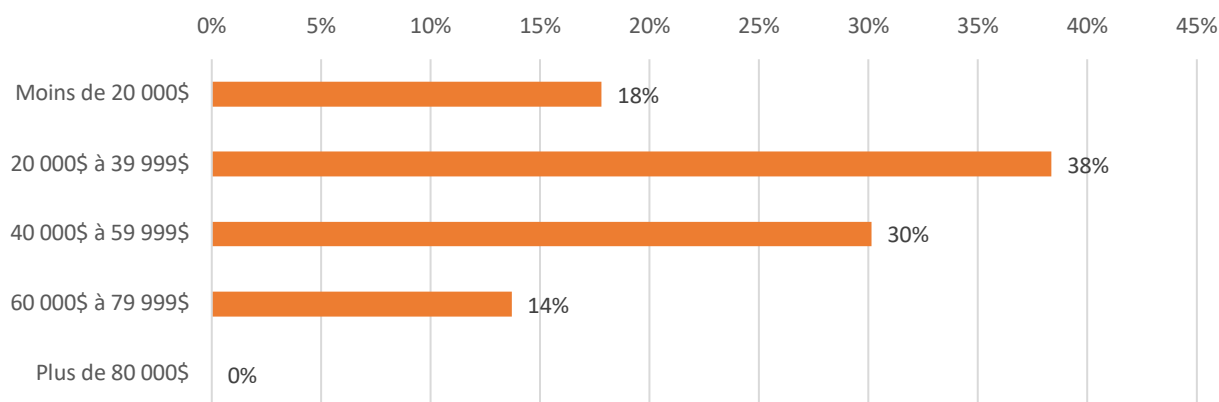
Les territoires qui comportent le plus de répondants au sondage sont la ville de Saint-Georges (52 %), et la municipalité de Saint-Gédéon-de-Beauce (10 %). Une forte majorité de répondants a mentionné résider en milieu urbain ou dans le cœur du village (85 %).

Figure 26. Répartition des répondants par groupe d'âge



Les répondants sont surtout âgés entre 65 et 74 ans (47 %). La majorité sont des femmes (77 %), des retraités (78 %) et des propriétaires de leur logement (72 %).

Figure 27. Répartition des répondants par tranche de revenu annuel (après impôt)

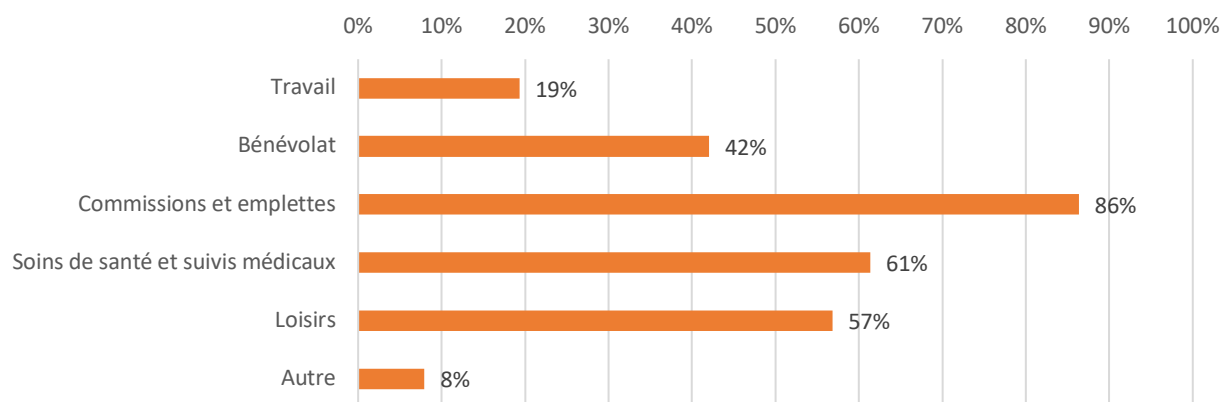


En ce qui concerne le revenu, on constate que 86 % des répondants mentionnent avoir un revenu annuel après impôts de moins de 40 000 \$.

Motifs, destinations et modes de déplacement

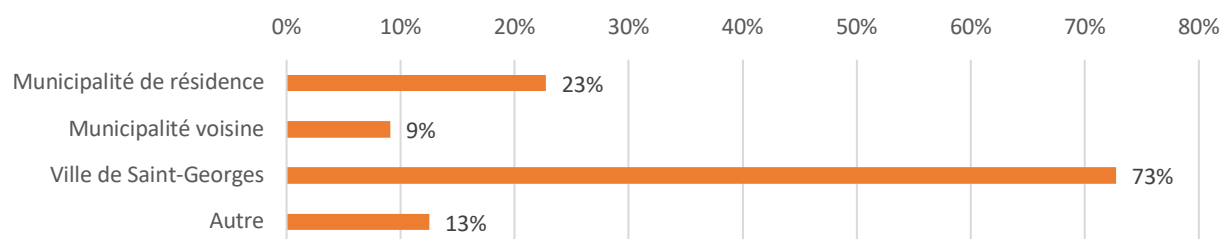
Des motifs de déplacement variés peuvent être observés chez la population aînée de Beauce-Sartigan. L'on remarque une prévalence importante des déplacements pour les commissions et emplettes (86 %). Les soins de santé et les loisirs sont des motifs de déplacement qui sont mentionnés par plus de la moitié des répondants. Par ailleurs, près de la moitié des répondants (42 %) mentionne se déplacer pour faire du bénévolat.

Figure 28. Motifs de déplacement des personnes âgées



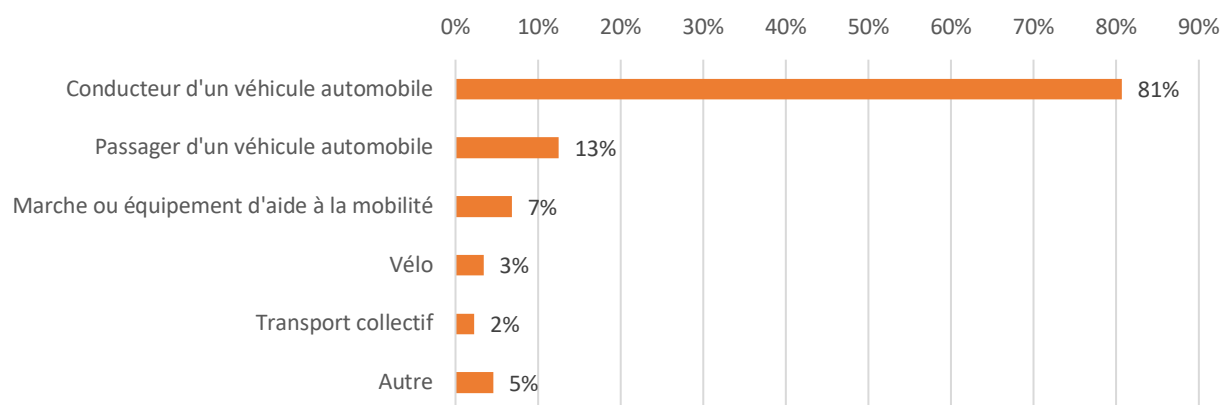
On s'est également intéressé à la destination principale des personnes âgées du territoire. À cet effet, la ville de Saint-Georges est la plaque tournante de la majorité des déplacements (73 %). La prévalence des déplacements vers la municipalité de résidence est également à noter (23 %).

Figure 29. Principales destinations de déplacements des personnes âgées



Au niveau du principal mode de déplacement utilisé, une majorité importante de personnes âgées se déplace en tant que conducteurs de leur propre véhicule automobile (81 %). Dans l'ensemble, les autres modes de transport sont peu utilisés.

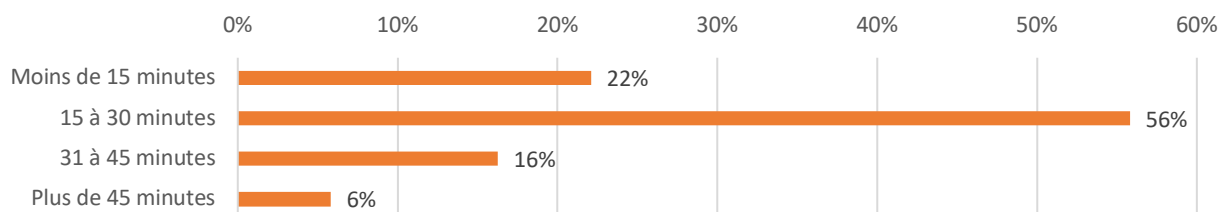
Figure 30. Principaux modes de transport des personnes âgées



Temps de déplacement

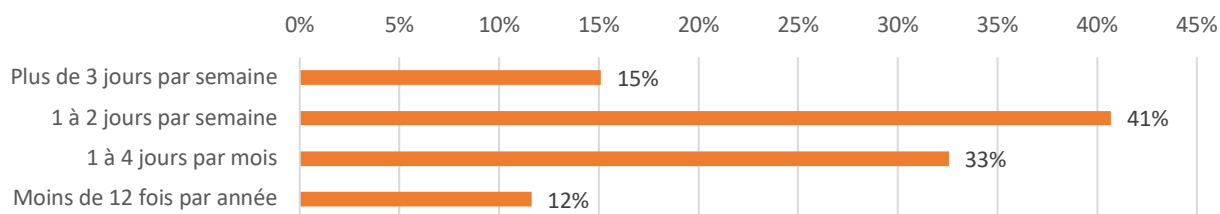
Les répondants au sondage réalisent majoritairement des déplacements d'une durée de moins de 30 minutes (78 %), et ils se déplacent fréquemment au sein de la municipalité. En effet, une majorité mentionne se déplacer dans leur municipalité de résidence plus de trois jours par semaine (68 %).

Figure 31. Temps moyen de déplacement des personnes âgées



Par ailleurs, il est à noter qu'une proportion importante de gens se déplace à une fréquence mensuelle ou hebdomadaire en dehors de leur municipalité de résidence.

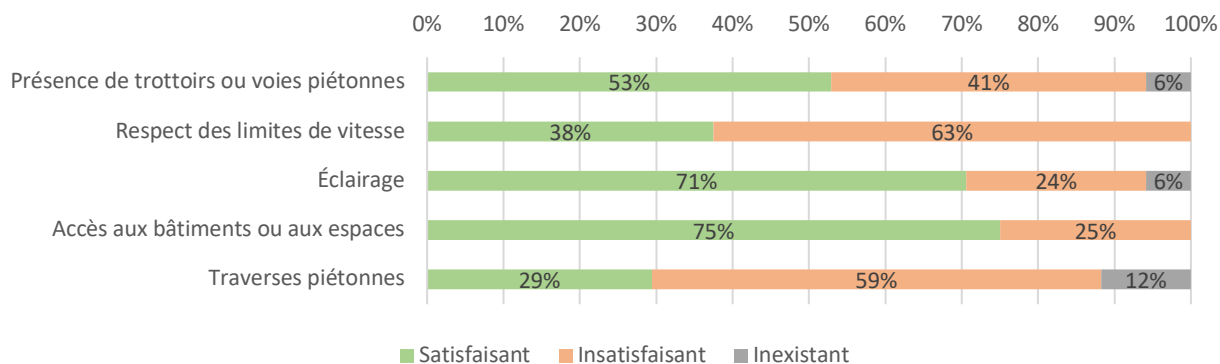
Figure 32. Fréquence des déplacements en dehors de la municipalité de résidence



Modes alternatifs à l'auto solo

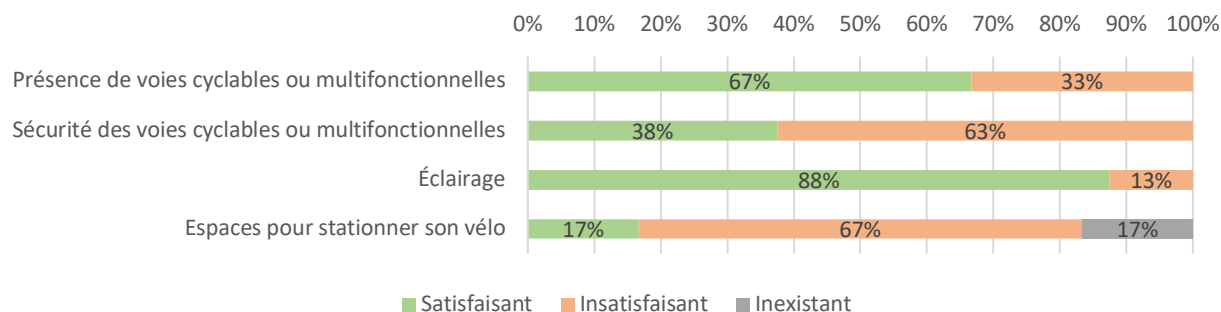
On constate une majorité d'insatisfactions par rapport au respect des limites de vitesse (63 %) et aux traverses piétonnes (59 %).

Figure 33. Niveau de satisfaction par rapport aux infrastructures piétonnes



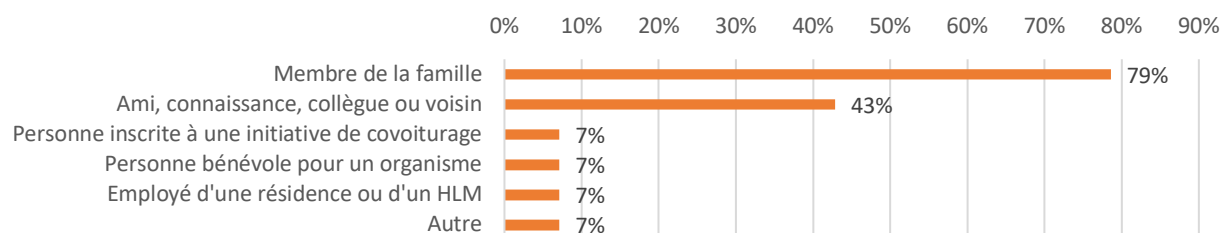
Du côté des infrastructures cyclables, on constate une insatisfaction importante relativement aux espaces pour stationner son vélo (67 %) et à la sécurité des voies cyclables ou multifonctionnelles (63 %).

Figure 34. Niveau de satisfaction par rapport aux infrastructures cyclables



On remarque également que la majorité des répondants au sondage qui covoiturent le font avec un membre de la famille (79 %) ou avec une personne proche qui ne provient pas du cercle familial (43 %).

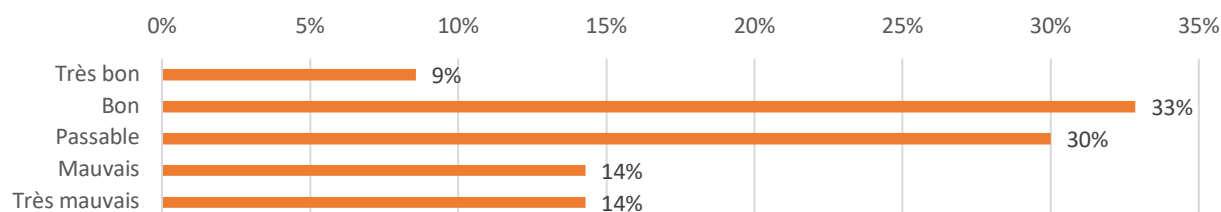
Figure 35. Conducteur du véhicule dans lequel la personne est passagère



Transport des personnes

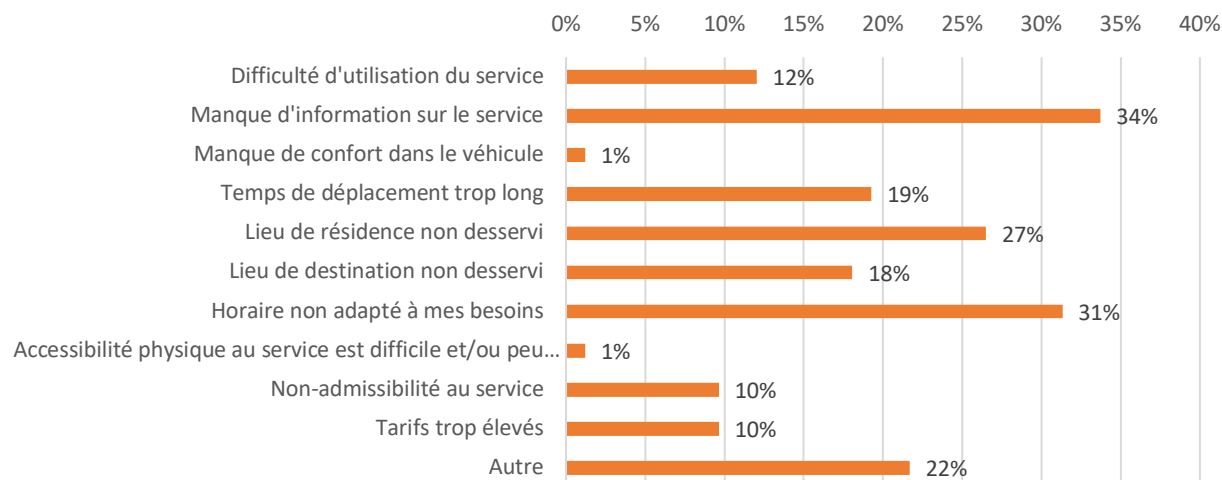
Dans l'ensemble, peu de données ont été compilées sur le transport des personnes. Néanmoins, on constate que c'est le service qui obtient tout de même le plus de réponses mitigées quant à son niveau d'accessibilité. En effet, 28 % des répondants lui confèrent un niveau d'accessibilité « Mauvais » ou « Très mauvais ». Également, près du tiers des répondants (30 %) mentionne qu'il est « Passable » côté accessibilité.

Figure 36. Niveau d'accessibilité aux services de transport des personnes



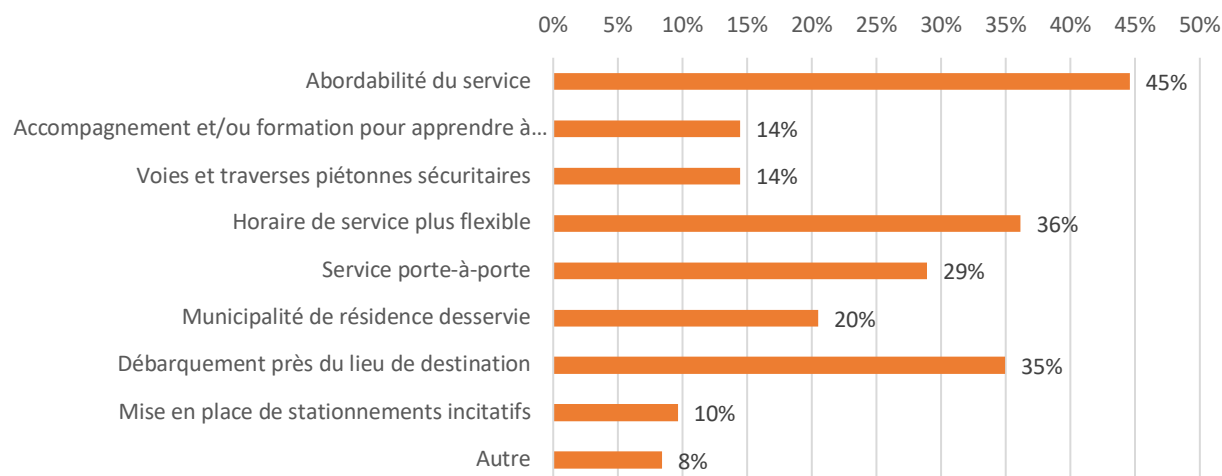
Les répondants se sont exprimés sur les principaux éléments qui, selon eux, constituaient un frein à l'utilisation des services de transport collectif. Les trois principaux freins qui ont été mentionnés sont le manque d'informations sur le service (34 %), l'horaire non adapté aux besoins (31 %) et le lieu de résidence non desservi (27 %). De plus, un peu moins du quart des répondants (22 %) des répondants a mentionné d'autres éléments ne figurant pas dans les choix de réponse initiaux. Ce sont en majorité des réponses qui indiquent qu'il n'y a aucun frein existant ou que la voiture personnelle est utilisée.

Figure 37. Freins à l'utilisation du transport collectif



Les répondants ont aussi été interrogés sur les principaux éléments à mettre en place ou à considérer pour favoriser l'utilisation des services de transport collectif sur le territoire, selon leur perspective. Les trois éléments qui ont obtenu le plus de mentions sont l'abordabilité du service (45 %), la flexibilité de l'horaire de service (36 %) et la possibilité de descendre près du lieu de destination (35 %).

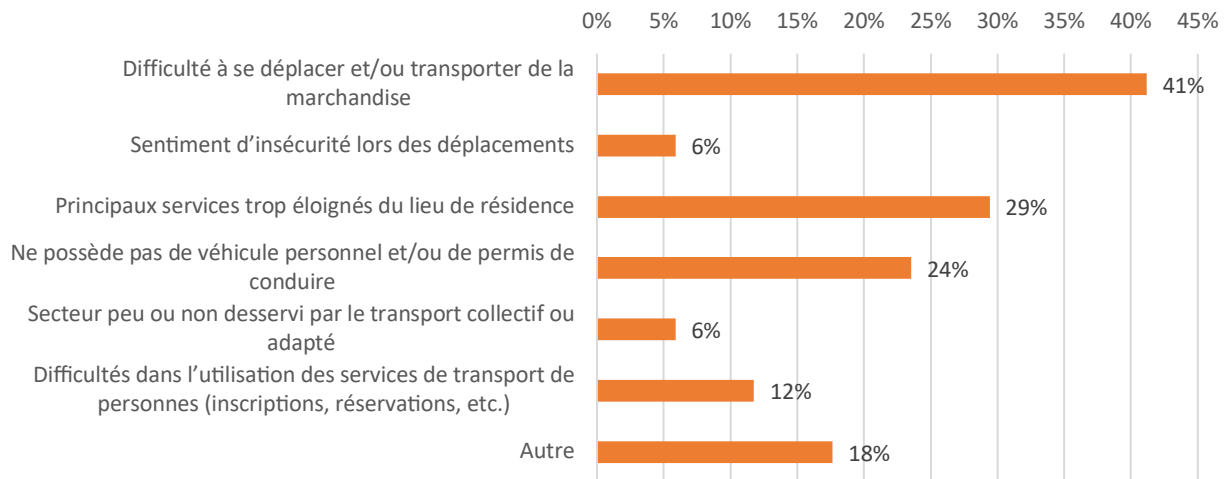
Figure 38. Éléments incitatifs à mettre en place pour favoriser l'utilisation du transport collectif



Livraison à domicile

Au total, 19 % des répondants ont indiqué utiliser fréquemment un service de livraison à domicile. La difficulté à se déplacer et/ou à transporter de la marchandise (41 %) est l'élément le plus mentionné par les répondants comme motif pour utiliser un service de livraison.

Figure 39. Raisons évoquées pour l'utilisation fréquente d'un service de livraison à domicile



3. DIAGNOSTIC

La présente section vise à traiter les données récoltées dans le cadre de l'état de la situation (voir la section 2. *État de la situation* plus haut) afin de faire ressortir des tendances, et de mettre de l'avant les enjeux et les défis liés à la mobilité des aînés, et ce, dans une perspective de réponse aux besoins non comblés des personnes aînées en termes de mobilité sur le territoire.

3.1 SOMMAIRE DE L'ÉTAT DE LA SITUATION

Le traitement des données présentées à la section 2. *État de la situation* a permis de relever certaines tendances, et certains enjeux et défis liés à la mobilité des personnes aînées sur le territoire de la MRC de Beauce-Sartigan. Ces derniers sont les suivants :

- **Accessibilité :**

La problématique de l'accessibilité aux services de transport municipaux et bénévoles est liée étroitement aux déplacements pour des soins de santé. L'on dénote d'ailleurs la présence de trous de services, notamment pour les déplacements liés à la dialyse. Les déplacements vers l'extérieur de la MRC sont particulièrement complexes. Selon plusieurs intervenants consultés, il n'est pas rare que les personnes aînées doivent se tourner vers des transporteurs privés pour se rendre à Lévis ou à Québec.

- **Abordabilité :**

Sur le territoire, près d'une personne aînée sur quatre est en situation de faible revenu après impôt. Pour cette partie de la population aînée, le coût du transport représente une contrainte majeure, limitant son accès aux services de mobilité et pouvant entraîner un isolement social, les empêchant de participer à des activités communautaires, de rendre visite à leur famille et à leurs amis, ou de bénéficier de services et de loisirs disponibles à l'extérieur de leur domicile.

- **Fiabilité :**

Les personnes aînées ont souvent des rendez-vous médicaux ou d'autres engagements ayant une certaine importance. Elles ont donc besoin d'un système de transport collectif fiable, avec des horaires réguliers. Or, la capacité des services de transport collectif actuels dépend de la disponibilité conséquente de taxis. Un nombre insuffisant de taxis disponibles en périodes de pointe peut entraîner des retards et des annulations de réservation.

- **Flexibilité :**

Les besoins en déplacements des personnes aînées sont variés (ex. : rendez-vous médicaux, courses quotidiennes, visites familiales, activités sociales, etc.). Or, plusieurs d'entre elles qui ont été consultées lors de la rédaction du *Rapport d'état de la situation* ont mentionné que les possibilités qu'elles ont d'utiliser le transport collectif sont limitées en raison d'un manque de flexibilité des horaires pour les besoins de magasinage, de suivis médicaux et de loisirs.

- **Sécurité :**

Les personnes âgées sont plus vulnérables aux dangers potentiels lors de leurs déplacements. Elles ont ainsi besoin d'un système de transport collectif incluant des chauffeurs sensibilisés et formés à répondre à leurs besoins spécifiques.

- **Accompagnement :**

Dans le même ordre d'idées, de récentes observations faites sur le territoire laissent entrevoir une tendance à une perte d'autonomie et de mobilité accrue chez les aînés, ce qui constitue un obstacle à leur utilisation des services de transport collectif, ces derniers ayant besoin d'une assistance pour apprendre à utiliser le service, mais aussi pour l'utiliser de façon autonome.

3.2 PORTRAIT DES TENDANCES RELEVÉES

Les tableaux 9 et 10 présentent les tendances observées à la section 2. *État de la situation* interprétées de sorte à dresser un portrait des forces, des faiblesses, des opportunités et des contraintes en lien avec la mobilité des personnes âgées sur le territoire de la MRC de Beauce-Sartigan. Ces éléments seront par la suite détaillés.

Tableau 9. Sommaire des forces et des faiblesses relatives à la mobilité collective des personnes âgées

Forces	Faiblesses
<p>Services existants</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plusieurs options de transport sont disponibles sur le territoire : transport collectif, transport adapté, accompagnement-transport bénévole, transport privé, etc. ▪ Existence de plusieurs ententes entre la MRC et ses partenaires pour opérer et pour bonifier le service de transport collectif (CSSBE, Taxi du Pont, etc.) ▪ Maintien d'une tarification abordable au cours des dernières années, et ce, malgré l'explosion des coûts ▪ Tarification réduite pour les usagers âgés de 65 ans et plus (Taxibus Saint-Georges) ▪ Possibilité de transporter des courses avec soi dans l'utilisation du service (Taxibus Saint-Georges) <p>Implication du milieu</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Volonté des organismes du milieu de mieux diffuser l'information et d'expliquer le fonctionnement des services de transport collectif 	<p>Services existants</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Méconnaissance des services de transport existants ▪ Information sur les options de transport n'étant pas centralisée, il peut s'avérer complexe pour un individu de trouver une option qui convient à sa situation ▪ Diminution des inscriptions au transport collectif des personnes âgées de 65 ans et plus ▪ Nécessité de placer une demande minimalement 24 heures à l'avance la journée ouvrable précédant le déplacement pour utiliser le système de taxi collectif ▪ Manque d'options pour se déplacer vers l'extérieur de la MRC (ex. : vers les hôpitaux de Lévis et de Québec) ▪ Accessibilité aux services de transport problématique (horaires, lieux desservis, infrastructures, craintes d'utilisation, etc.) ▪ Certains services de transport peuvent s'avérer inabordables pour les personnes âgées en situation de pauvreté

Tableau 10. Sommaire des opportunités et des contraintes relatives à la mobilité collective des personnes âgées

Opportunités	Contraintes
<p>Territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Saint-Georges constitue un pôle permettant de répondre à la majorité des besoins en matière de services accessible en un temps raisonnable ▪ Évolution des pratiques des personnes âgées en devenir <p>Implication du milieu</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Présence de beaucoup d’entraide sur le territoire ▪ Participation de la MRC à une concertation régionale en matière de mobilité durable <p>Programmes d’aide financière</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Existence de plusieurs programmes d’aide financière qui peuvent s’appliquer au contexte de la MRC de Beauce-Sartigan ▪ Possibilité de bonification du financement pour le transport collectif par le MTMD selon la fréquentation du service au cours de l’année 	<p>Territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Territoire vaste et de faible densité ▪ Population des 65 ans et plus dispersée à travers le territoire ▪ Proportion importante de personnes âgées en situation de faible revenu après impôt ▪ Perte d’autonomie et de mobilité chez les personnes âgées <p>Services existants</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Coûts d’opération du transport collectif ont connu une augmentation considérable en raison des coûts des contrats des transporteurs qui ont dû être revus à la hausse ▪ Pénurie de conducteurs et diminution du nombre de bénévoles ▪ Forte culture et habitudes de déplacement développées en fonction de l’utilisation de l’automobile <p>Programmes d’aide financière</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Délais d’octroi du financement par le MTMD

Forces

Les forces constituent des facteurs internes à l'organisation, sur lesquels la MRC peut avoir un certain pouvoir, qui ont une influence positive sur la mobilité collective des personnes âgées sur le territoire.

Services existants

Une variété d'options sont offertes aux personnes âgées sur le territoire de la MRC de Beauce-Sartigan pour répondre au mieux possible à leurs besoins :

- Pistes cyclables et sentiers pédestres;
- Système de taxi collectif opéré par Transport Autonomie Beauce-Etchemins;
- Service de transport collectif urbain opéré par Taxibus Saint-Georges;
- Service de transport adapté opéré par Transport Autonomie Beauce-Etchemins;
- Accompagnement-transport bénévole dispensé par l'Association bénévole de Beauce-Sartigan;
- Livraison à domicile et services de commissions de la Coopérative Aide Chez Soi en Beauce;
- Service de taxi privé.

Cette variété d'options découle d'une approche proactive du développement qui vise à répondre aux besoins de la population. La MRC de Beauce-Sartigan a su établir des partenariats solides, notamment avec le Centre de services scolaire de Beauce-Etchemins (CSSBE), pour assurer le fonctionnement du transport collectif. D'ailleurs, les places disponibles au sein même du transport scolaire ont longtemps constitué la majeure partie des déplacements des abonnés au service de transport collectif. De plus, Autobus Breton a également une entente avec Transport Autonomie Beauce-Etchemins afin d'opérer un service de transport adapté, en plus d'être un transporteur scolaire.

En outre, Transport Autonomie Beauce-Etchemins a maintenu des tarifs abordables pour ses usagers au fil du temps, comme souligné de façon unanime par les parties consultées. Depuis 2014, le tarif régulier est fixé à 5 \$, et il a été indexé à 6 \$ en 2024. De plus, Taxibus Saint-Georges propose des tarifs réduits pour les personnes âgées de 65 ans et plus, c'est-à-dire un tarif de 3 \$ par déplacement ou de 70 \$ pour un laissez-passer régulier mensuel, ce qui est un avantage significatif dans un territoire où une proportion considérable de personnes âgées dispose de faibles revenus après impôt.

Enfin, certains services, comme Taxibus Saint-Georges, offrent la possibilité de transporter des sacs ou des colis aux utilisateurs, moyennant certaines conditions et à la condition que cela soit signalé à l'avance au répartiteur lors de la réservation.

Implication du milieu

Les organismes locaux reconnaissent que la population âgée ainsi que certains partenaires ne sont pas toujours au fait des services de transport disponibles. Au cours des consultations, il est apparu clairement que ces derniers souhaitent mieux faire connaître et présenter les différents services.

Faiblesses

Les faiblesses constituent des facteurs internes, sur lesquels la MRC peut avoir un certain pouvoir, qui ont une influence négative sur la mobilité collective des personnes âgées sur le territoire.

Services existants

La méconnaissance des services existants est répandue, aussi bien parmi les personnes âgées que parmi les intervenants des divers organismes communautaires, ce qui constitue un obstacle majeur à leur utilisation, quel que soit le motif de déplacement.

À cet égard, il est à noter que les informations concernant les diverses options de transport disponibles ne sont pas centralisées, ce qui complexifie la tâche d'un individu souhaitant trouver une alternative de transport adaptée à ses besoins. De plus, plusieurs intervenants des organismes communautaires estiment qu'il y a un manque de diffusion de l'information au sein même de ces organismes.

Entre 2016 et 2022, une diminution significative des inscriptions des personnes de 65 ans et plus au service de transport collectif de Transport Autonomie Beauce-Etchemins a été observée, passant de 35,5 % à seulement 21,0 % des abonnements. Autrement, la nécessité de réserver une place au moins 24 heures à l'avance pour utiliser le système de taxi collectif de Transport Autonomie Beauce-Etchemins peut constituer un obstacle à son utilisation, ajoutant une complexité et des contraintes supplémentaires à l'expérience utilisateur. La planification préalable peut parfois être difficile, surtout en cas de besoins de mobilité imprévus.

Les déplacements vers l'extérieur de la MRC, notamment vers Lévis et Québec, posent problème, en particulier pour les suivis médicaux des résidents des municipalités autres que Saint-Georges. Les déplacements médicaux ne peuvent pas toujours être effectués avec un véhicule personnel pour des raisons de santé. Bien que la suppression du service interurbain d'Autobus Breton ait entraîné une lacune de service vers Lévis et Québec, les difficultés de déplacement semblent surtout toucher les personnes âgées en ce qui concerne le transport adapté et l'accompagnement-transport bénévole.

Un grand nombre de personnes consultées estime que l'accessibilité au transport n'est pas adéquate et que les possibilités d'utiliser le transport collectif sont limitées en raison du manque de flexibilité des horaires, notamment pour les besoins liés au magasinage, aux suivis médicaux et aux loisirs. Pour certaines personnes âgées plus vulnérables, le coût du transport peut également constituer un certain obstacle.

Opportunités

Les opportunités constituent des facteurs externes à l'organisation qui représentent un avantage pour le développement de la mobilité collective des personnes âgées sur le territoire.

Territoire

La MRC de Beauce-Sartigan, en particulier la ville de Saint-Georges, jouit d'une situation géographique avantageuse qui engendre de nombreux déplacements. Saint-Georges représente un carrefour qui est essentiel dans la région, qui offre un accès facilité à la frontière états-unienne ainsi qu'à la vallée du Saint-Laurent. **La ville est stratégiquement positionnée comme le point d'entrée sud de l'autoroute 73, et elle constitue aussi le point sud d'un axe cyclable structurant longeant la rivière Chaudière.** Celle-ci abrite un centre hospitalier, un cégep, des centres commerciaux régionaux d'importance, bon nombre de parcs et plusieurs entreprises. En tant que pôle d'activités majeur, Saint-Georges constitue déjà une destination de choix pour le transport collectif, mais elle pourrait également favoriser davantage de développements en ce domaine.

Le vieillissement de la population pose un défi, **mais aussi une opportunité, car les futurs aînés auront des modes de vie, des valeurs et des pratiques différentes de ceux des aînés actuels.** Effectivement, il est probable que leurs interactions avec la technologie et les enjeux contemporains diffèrent de ceux de leurs prédécesseurs. Comprendre leurs besoins actuels permettra de mieux anticiper les besoins futurs en matière de transport collectif.

Implication du milieu

Les intervenants consultés ont remarqué **une forte culture d'entraide au sein de la communauté,** plus particulièrement dans les logements subventionnés, où il est fréquent qu'une personne soit en mesure de répondre aux divers besoins de transport d'un certain nombre d'individus. De plus, des ressources communautaires et le Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de Chaudière-Appalaches travaillent déjà en étroite collaboration avec les personnes aînées.

Cette solidarité s'inscrit dans un engagement bien plus large au niveau régional, où la MRC de Beauce-Sartigan et Transport Autonomie Beauce-Etchemins participent activement à la table de concertation régionale *En chemin vers la mobilité durable*, coordonnée par le Conseil régional de l'environnement de Chaudière-Appalaches (CRECA). Cette participation leur permet d'être directement en contact avec d'autres acteurs de la mobilité durable de la région, de s'en inspirer ainsi que de faire part de certaines de leurs préoccupations. Par ailleurs, le CRECA travaille actuellement, avec la collaboration de l'équipe de Mobili-T, à assurer la continuité de cette concertation qui se poursuivra jusqu'à l'hiver 2024.

Programmes d'aide financière

Parce qu'elle a mis à jour sa politique MADA, la MRC de Beauce-Sartigan est admissible aux différents programmes d'aide financière reliés à cette démarche. Dans cette perspective, elle pourrait soumettre une candidature aux volets ci-dessous du **Programme d'aide au transport collectif régional – MADA** (PATCR-MADA) :

Terminé

- *Volet 2 : Implantation de projets pilotes en transport collectif*, qui pourrait lui permettre d'offrir un nouveau service de transport collectif qui répond spécifiquement aux besoins des aînés ou d'adapter une plateforme de réservation ou de covoiturage aux besoins de cette clientèle;
- *Volet 3 : Mise en place d'initiatives visant l'apprentissage du transport collectif par les aînés.*

Par ailleurs, du côté des infrastructures, les municipalités composant la MRC de Beauce-Sartigan ont la possibilité de soumettre une candidature au sein du **Programme d'infrastructures municipales pour les aînés (PRIMA)**, leur permettant d'avoir accès à du financement pour mettre en place des installations publiques pour les aînés.

À vérifier est-ce que c'est reconduit? Même si recommandé par la FQM

En plus des programmes d'aide financière pour lesquels elle est admissible via la démarche MADA, la MRC de Beauce-Sartigan peut aussi se prévaloir de différentes possibilités offertes par le **Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC)**. Bien que la MRC obtient déjà du financement via le *Volet 2 : Aide financière au transport collectif régional* pour assurer les opérations régulières du service et le développement de l'achalandage, **elle pourrait également déposer une demande dans le cadre de ce même volet pour mettre en place des outils technologiques pour favoriser l'interconnexion des services de transport collectif, comme une plateforme intégrée où tous les services sont regroupés, et elle pourrait déposer une demande dans le cadre du Volet 4 : Autres aides financières pour réaliser une étude complémentaire sur le transport collectif.**

PADTC : termine au 31 mars 2025

Le Programme d'aide aux nouvelles mobilités (NOMO), et le **Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP)** pourraient permettre à la MRC de Beauce-Sartigan d'avoir du financement pour des biens à caractère technologique. Le premier programme permet d'effectuer des études et des projets pilotes, et le second permet d'acquérir le matériel. Le PAGTCP permet aussi d'apporter des améliorations aux services de transport collectif existants pour favoriser l'accessibilité pour les clientèles à mobilité réduite.

Le Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable – MobilisActions pourrait constituer une opportunité pour la MRC de Beauce-Sartigan pour le développement d'outils de formation et d'apprentissage destinés à une clientèle aînée.

Contraintes

Les contraintes constituent les facteurs externes à l'organisation qui représentent une certaine limite pour le développement de la mobilité collective des personnes aînées sur le territoire.

Territoire

Les caractéristiques géographiques particulières de la MRC de Beauce-Sartigan posent un certain défi en matière de développement du transport collectif. Le territoire est étendu et peu densément peuplé, et la population des 65 ans et plus est dispersée sur de grandes distances. Dans cette perspective, le

service de transport collectif doit couvrir de longues distances, sans nécessairement bénéficier d'une forte fréquentation, ce qui engendre des contraintes financières et opérationnelles considérables.

De plus, près d'une personne âgée sur quatre résidant sur le territoire se trouve en situation de faible revenu après impôt. Pour cette partie de la population âgée, le coût du transport représente ainsi une contrainte majeure, limitant ainsi son accès aux services de mobilité.

Par ailleurs, la question de l'autonomie a été largement abordée lors des consultations menées dans le territoire. En effet, les observations récentes du milieu indiquent une tendance à une certaine perte d'autonomie et de mobilité accrue chez les personnes âgées, ce qui pourrait constituer un obstacle au développement du transport collectif. Les personnes âgées peuvent effectivement se sentir plus vulnérables alors qu'elles voyagent seules et peuvent avoir besoin d'une assistance supplémentaire pour utiliser le service de façon autonome.

Services existants

Les coûts d'exploitation du transport collectif ont connu une importante augmentation dans la MRC de Beauce-Sartigan, suivant cette même tendance observée sur l'ensemble du territoire québécois. Cette hausse est principalement attribuée à des révisions à la hausse des contrats des transporteurs, ce qui exerce une pression financière considérable sur les ressources disponibles. Dans cette perspective, les capacités d'investissement dans l'expansion des services, dans l'amélioration de l'accessibilité et dans la modernisation des infrastructures sont limitées.

Parallèlement, les transporteurs du territoire sont confrontés à certains défis en matière de ressources humaines, avec une pénurie de conducteurs, mais aussi en termes de taxis qui sont à leur disposition. Cette situation peut être un obstacle majeur pour un service de transport collectif basé sur ce mode de transport. Un nombre insuffisant de taxis disponibles peut entraîner des retards, des annulations de réservation et une capacité limitée à répondre à la demande de déplacements, en particulier aux heures de pointe, ce qui compromet directement la fiabilité et l'accessibilité du service. Dans le même ordre d'idées, l'accompagnement-transport bénévole est également affecté par un manque croissant de bénévoles, une situation de plus en plus problématique compte tenu de cette tendance à la perte d'autonomie et de mobilité chez les personnes âgées.

En outre, la culture de l'automobile prédomine dans la MRC de Beauce-Sartigan. Effectivement, selon le sondage qui a été mené dans le cadre du premier livrable, le *Rapport d'état de la situation*, 81 % des personnes âgées l'ayant complété déclarent se déplacer en tant que conducteurs de leur propre voiture. Cette prédominance de l'automobile présente des défis supplémentaires pour la promotion et l'adoption de solutions alternatives de transport collectif dans la région.

Programmes d'aide financière

Bien que divers programmes d'aide financière existent pour soutenir le développement du transport collectif, la gestion administrative de ces programmes génère souvent des retards dans les versements destinés au milieu municipal. Les divers retards dans les versements de fonds alloués peuvent parfois contraindre certains milieux à envisager la cessation totale de leurs services, faute de ressources qui soient suffisantes.

4. PISTES DE SOLUTION

La présente section vise à traiter les tendances, les enjeux et les défis relevés à la section 3. *Diagnostic* afin d'identifier des solutions qui permettront d'accroître et améliorer la mobilité des personnes âgées du territoire de la MRC de Beauce-Sartigan.

Tableau 11. Orientations, axes d'intervention et pistes de solution

Orientation 1 : Renforcer les services de transport actuels	
Axes d'intervention	Pistes de solution
Développement	Réaliser une étude sur la mobilité interrégionale (avec projet pilote)
	Conférer plus de souplesse aux personnes âgées en facilitant leur jumelage pour la pratique du covoiturage
	Organiser des navettes adressées aux personnes âgées
Orientation 2 : Informer la communauté quant aux services	
Axes d'intervention	Pistes de solution
Diffusion	Mettre en place une plateforme intégrant toute l'information relative aux services existants
	Réaliser des campagnes de publicité
	Présenter les services disponibles aux organismes du milieu
Orientation 3 : Faciliter l'utilisation des services par les personnes âgées	
Axes d'intervention	Pistes de solution
Tarification	Mettre en place un programme de tarification réduite pour les personnes âgées
Facilitation	Sensibiliser les chauffeurs aux besoins des personnes âgées
	Tenir des activités d'information et d'expérimentation relatives aux services de transport adressées aux personnes âgées
	Mettre en place un programme d'accompagnement personnalisé pour faciliter l'apprentissage du transport collectif par les personnes âgées de Beauce-Sartigan

4.1 RÉALISER UNE ÉTUDE SUR LA MOBILITÉ INTERRÉGIONALE (AVEC PROJET PILOTE)

Description et objectifs

Le caractère complexe des déplacements vers l'extérieur de la MRC de Beauce-Sartigan a été identifié à maintes reprises par les répondants au sondage diffusé aux personnes âgées du territoire et par les intervenants des organismes du milieu interrogés. Plus particulièrement, avec la disparition du service offert par Autobus Breton, qui avait tout de même certaines lacunes, les personnes âgées souhaitant se déplacer vers Lévis ou Québec doivent souvent se tourner vers des transporteurs privés, à des coûts importants, faute d'alternatives disponibles. Dans cette perspective, il apparaît pertinent qu'une étude portant spécifiquement sur ce type de besoin soit réalisée et qu'elle permette d'expérimenter un projet pilote. Cette dernière pourrait être élargie à une clientèle plus vaste que celle des personnes âgées, et pourrait être réalisée en collaboration avec les MRC de Beauce-Centre et de La Nouvelle-Beauce.

Cette solution a comme principaux objectifs de :

- Recueillir des données précises sur les déplacements vers Lévis et Québec, ainsi que sur les défis et les obstacles rencontrés dans ces déplacements;
- Permettre d'identifier les leviers à activer pour améliorer la situation;
- Concevoir un projet pilote pour tester des solutions concrètes visant à améliorer la mobilité des personnes âgées dans leurs déplacements vers Lévis et Québec;
- Identifier les bonnes pratiques à pérenniser et les ajustements à apporter pour maximiser les résultats.

Démarche suggérée

- Identifier les partenaires potentiels à impliquer dans l'étude et dans le projet pilote;
- Recueillir des données et les analyser pour identifier les tendances, les besoins prioritaires, les obstacles à la mobilité interrégionale et les opportunités d'amélioration;
- Concevoir un projet pilote visant à tester des solutions concrètes pour améliorer la mobilité des personnes âgées dans leurs déplacements interrégionaux;
- Définir les modalités du projet pilote, y compris les services proposés, les zones géographiques couvertes et les critères d'admissibilité;
- Mettre en place les structures organisationnelles nécessaires pour la gestion et la coordination du projet pilote;
- Recruter et former le personnel impliqué dans la prestation des services du projet pilote;
- Communiquer largement sur le projet pilote pour sensibiliser les personnes âgées et les autres parties prenantes à son existence et à ses avantages;
- Évaluer régulièrement l'efficacité et l'impact du projet pilote en fonction des indicateurs qui ont été préalablement définis;
- Apporter les ajustements nécessaires au projet pilote en fonction des résultats de l'évaluation afin d'optimiser ses résultats et sa durabilité.

Financements disponibles

- *Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural : projets de planification et de conception d'Infrastructure Canada*
- *Programme d'aide au développement du transport collectif du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec*
 (Volet 4 : Autres aides financières)

Évaluation des facteurs clés de succès et des défis

Facteurs clés de succès	Défis potentiels
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impliquer les différentes parties prenantes dans toutes les phases du projet; ▪ Favoriser la collaboration entre les différents secteurs impliqués dans la mobilité des personnes âgées pour une approche holistique et intégrée; ▪ Être capable de s'adapter aux changements imprévus et d'ajuster les stratégies en fonction des nouvelles informations et des retours d'expérience des participants et des partenaires; ▪ Assurer une accessibilité maximale aux services proposés dans le cadre du projet pilote en prenant en compte les besoins spécifiques des personnes âgées, tout en menant des campagnes de sensibilisation pour informer et motiver la participation; ▪ Mettre en place un système robuste de suivi et d'évaluation pour mesurer régulièrement les progrès réalisés, identifier les obstacles et les opportunités, et ajuster les stratégies en conséquence pour garantir l'efficacité et la durabilité du projet. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coordonner la collaboration entre les différentes entités impliquées peut être complexe et nécessiter des efforts considérables de communication et de coordination; ▪ L'obtention des ressources financières pour mener à bien l'étude et le projet pilote peut représenter un défi, notamment en raison des coûts associés à la collecte de données, à la mise en œuvre des services et à l'évaluation des résultats; ▪ Certains acteurs peuvent être réticents à adopter de nouvelles approches ou à modifier leurs pratiques existantes, ce qui peut entraver la mise en œuvre du projet pilote et nécessiter des efforts supplémentaires pour surmonter les résistances.

4.2 CONFÉRER PLUS DE SOUPLESSE AUX PERSONNES ÂÎNÉES EN FACILITANT LEUR JUMELAGE POUR LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

Description et objectifs

Les consultations réalisées dans le cadre du présent mandat ont permis de constater que les services de transport actuellement disponibles ne permettent pas toujours de répondre à certains besoins que les personnes âgées ont, soit l'accessibilité des services, leur fiabilité et leur flexibilité. En ce sens, il apparaît opportun d'offrir une option qui puisse combler ces éléments en créant une plateforme ou un réseau de covoiturage spécialement conçu pour les personnes âgées de la MRC de Beauce-Sartigan, qui permettrait ainsi de faciliter leur jumelage pour la pratique du covoiturage et leur collaboration, et ce, pour rendre leurs déplacements plus flexibles et économiques.

Cette solution a comme principaux objectifs de :

- Permettre aux personnes âgées de se déplacer plus facilement en mettant en place un système de jumelage qui leur permettra de partager les trajets avec d'autres âgés qui se rendent dans des directions similaires;
- Offrir aux personnes âgées la possibilité de partager les frais de transport, ce qui contribuera à réduire leur fardeau financier lié aux déplacements;
- Encourager les interactions sociales entre les personnes âgées en leur offrant l'opportunité de voyager ensemble, ce qui peut contribuer à lutter contre l'isolement social et à renforcer les liens communautaires;
- Accroître l'accessibilité aux services et aux activités en permettant aux personnes âgées de se rendre plus facilement à leurs rendez-vous médicaux, aux courses, aux événements communautaires et à d'autres destinations importantes.

Démarche suggérée

- Collaborer avec des organismes du milieu, des groupes de soutien aux personnes âgées, des municipalités et d'autres parties prenantes pour établir des partenariats et obtenir leur soutien dans la mise en place du programme de jumelage;
- Créer une plateforme en ligne conviviale où les personnes âgées peuvent s'inscrire, spécifier leurs besoins de déplacement et rechercher des partenaires de covoiturage compatibles, et s'assurer que la plateforme est facilement accessible et adaptée aux besoins des âgés;
- Faire la promotion de la plateforme de jumelage auprès des personnes âgées;
- Recruter et former des bénévoles qui peuvent aider les personnes âgées à s'inscrire sur la plateforme de jumelage, à l'utiliser et à trouver des partenaires de covoiturage adaptés à leurs besoins;
- Mettre en place un système de suivi pour évaluer l'efficacité de la plateforme de jumelage, recueillir les commentaires des utilisateurs et apporter les ajustements nécessaires pour améliorer continuellement le service.

Financement disponible

- *Programme d'aide au transport collectif régional – Municipalité amie des aînés* du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec
 (Volet 2 : Implantation de projets pilotes en transport collectif)

Évaluation des facteurs clés de succès et des défis

Facteurs clés de succès	Défis potentiels
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impliquer activement les parties prenantes dans le développement et la promotion de la plateforme. Leur soutien et leur collaboration sont essentiels pour mobiliser les ressources nécessaires et assurer l'adhésion des personnes aînées; ▪ Veiller à ce que la plateforme de jumelage soit facilement accessible aux personnes aînées, en proposant une plateforme conviviale et intuitive, ainsi qu'un soutien personnalisé pour ceux qui ont besoin d'aide pour s'inscrire ou utiliser le service; ▪ Garantir la confidentialité des données des utilisateurs et mettre en place des mesures de sécurité pour protéger leur intégrité physique et émotionnelle. Cela peut inclure des vérifications des antécédents des conducteurs, des mécanismes de signalement des problèmes et des protocoles d'urgence. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La logistique de mise en place de la plateforme de jumelage peut être complexe et nécessiter une gestion rigoureuse pour assurer son bon fonctionnement; ▪ Les personnes aînées peuvent avoir des besoins de déplacement très diversifiés en termes d'horaires, de destinations et de préférences personnelles. Trouver des correspondances compatibles peut donc être un défi, surtout dans les municipalités moins densément peuplées; ▪ Certaines personnes aînées peuvent être réticentes à adopter de nouvelles technologies ou à modifier leurs habitudes de déplacement, ce qui peut limiter leur participation à la plateforme de jumelage pour le covoiturage.

4.3 ORGANISER DES NAVETTES ADRESSÉES AUX PERSONNES ÂNÉES

Description et objectifs

Tel que mentionné précédemment, les consultations réalisées ont mis en lumière que les services de transport actuels ne permettent pas toujours de répondre aux besoins d'accessibilité, de fiabilité ainsi que de flexibilité des personnes âgées du territoire, notamment pour leur participation aux différentes activités communautaires ayant lieu annuellement ou pour accéder à certains commerces et services. Dans cette perspective, il pourrait être pertinent d'organiser ponctuellement des navettes adressées plus spécifiquement aux personnes âgées, à l'image de la Navette or de la Corporation de transport régional de Portneuf (CTRP), qui assure un transport entre quelques municipalités plus éloignées ainsi qu'un certain nombre de lieux d'intérêt et d'activités principaux dans la région ou vers Québec.

Cette solution a comme principaux objectifs de :

- Offrir aux personnes âgées de la MRC de Beauce-Sartigan la possibilité de participer à des activités sociales, culturelles, récréatives et de loisirs, et d'accéder à des services;
- Favoriser l'inclusion sociale, la participation active et le bien-être des personnes âgées en leur offrant la possibilité de sortir de chez elles, de rencontrer d'autres membres de la communauté et de s'engager dans des activités stimulantes et enrichissantes;
- Permettre aux personnes âgées de se déplacer de façon autonome et sécuritaire en fournissant un service de transport fiable, accessible et convivial adapté à leurs besoins;
- Maximiser l'efficacité et la rentabilité du service de transport en regroupant les personnes âgées pour des trajets collectifs, en minimisant les coûts opérationnels et en utilisant des véhicules adaptés pour répondre aux besoins de mobilité des passagers.

Démarche suggérée

- Collaborer avec les organismes du milieu pour la mise en place des navettes;
- Concevoir des itinéraires adaptés aux besoins des personnes âgées, et impliquer les partenaires locaux dans leur définition pour garantir leur pertinence et leur accessibilité;
- Mettre en œuvre des stratégies de promotion et de sensibilisation pour informer les personnes âgées et leurs familles sur l'existence des navettes, leurs avantages et leurs modalités d'utilisation. Utiliser des canaux de communication variés;
- Organiser un événement de lancement pour inaugurer les navettes adressées aux personnes âgées en présence des partenaires locaux et des médias, et communiquer clairement les horaires, les points d'arrêt et les modalités de réservation pour encourager son usage;
- Évaluer régulièrement la performance du service en recueillant les commentaires des usagers, en analysant les données de fréquentation et en réalisant des sondages de satisfaction, et identifier les points forts et les axes d'amélioration pour ajuster le service en fonction des besoins évolutifs des personnes âgées.

Financement disponible

- *Programme d'aide au transport collectif régional – Municipalité amie des aînés* du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec
 (Volet 2 : Implantation de projets pilotes en transport collectif)

Évaluation des facteurs clés de succès et des défis

Facteurs clés de succès	Défis potentiels
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La collaboration étroite avec les organismes du milieu est essentielle. Il est important que tous les acteurs impliqués partagent la même vision et s'engagent activement dans la mise en œuvre du projet; ▪ Les navettes doivent être conçues en fonction des besoins réels des personnes âgées de la région. Cela implique de prendre en compte leurs préférences en termes d'horaires, de destinations et de conditions de voyage, ainsi que leurs besoins en termes d'accessibilité et de confort; ▪ La qualité des services offerts par les navettes est un élément crucial dans la satisfaction des usagers. Cela comprend la ponctualité, la sécurité, le confort et la courtoisie du personnel. Les chauffeurs doivent être formés pour répondre aux besoins spécifiques des personnes âgées et pour assurer un service de haute qualité; ▪ Il est important que les tarifs des navettes restent abordables pour les personnes âgées à faible revenu; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'obtention de financements suffisants pour couvrir les coûts initiaux et le fonctionnement continu des navettes peut être un défi. Il peut être difficile de garantir un financement stable et à long terme pour assurer la viabilité financière du projet; ▪ La planification des itinéraires des navettes spéciales nécessite une attention particulière pour assurer une couverture efficace des zones où résident les personnes âgées et des destinations pertinentes; ▪ Les besoins en matière de mobilité des personnes âgées peuvent varier considérablement d'une personne à l'autre. Il est important de proposer des solutions flexibles et adaptées aux besoins individuels des usagers, ce qui peut être un défi en termes d'organisation et de gestion du service.

4.4 METTRE EN PLACE UNE PLATEFORME INTÉGRANT TOUTE L'INFORMATION RELATIVE AUX SERVICES EXISTANTS

Description et objectifs

La mise en place d'une plateforme intégrant toute l'information relative aux services existants pour les personnes âgées sur le territoire de la MRC de Beauce-Sartigan impliquerait la création d'un outil qui serait en ligne ou hors ligne où les personnes âgées et leurs aidants accéderaient à des informations détaillées sur les services de transport, les horaires, les itinéraires, les points d'accès et les ressources pertinentes. Cette solution pourrait bénéficier à l'ensemble de la population.

Cette solution a comme principaux objectifs de :

- Regrouper toutes les informations pertinentes sur les services de transport et les ressources disponibles dans un seul endroit facilement accessible pour les personnes âgées et leurs familles afin de simplifier le processus de recherche et d'accès à ces services;
- Permettre aux personnes âgées de trouver rapidement les services de transport adaptés à leurs besoins spécifiques, réduisant ainsi les obstacles liés à la mobilité et favorisant une plus grande autonomie dans leurs déplacements;
- Fournir des informations détaillées et à jour sur les services de transport, y compris les tarifs, les conditions d'accès, les critères d'admissibilité et les horaires, afin de garantir une meilleure compréhension et une plus grande confiance de la part des utilisateurs;
- Veiller à ce que les informations fournies sur la plateforme soient accessibles à tous, y compris aux personnes âgées ayant des besoins spécifiques en matière d'accessibilité ou de technologie, afin de garantir une inclusion maximale;
- Favoriser la collaboration entre les différents fournisseurs de services de transport, les organismes du milieu et les autres parties prenantes afin d'optimiser l'efficacité des services et d'identifier les lacunes à combler.

Démarche suggérée

- Concevoir et développer la plateforme en ligne ou hors ligne en tenant compte des besoins des utilisateurs. La plateforme devrait être conviviale, accessible à tous et fournir des informations complètes et à jour sur les services de transport disponibles;
- Collecter et mettre à jour régulièrement les données sur les services de transport pour garantir l'exactitude et la fiabilité des informations fournies;
- Faire la promotion de la plateforme auprès des personnes âgées, de leurs familles, des organismes du milieu, des établissements de santé et d'autres parties prenantes afin d'assurer une large diffusion et une utilisation maximale de la plateforme;
- Fournir une formation et un support aux utilisateurs de la plateforme, y compris les personnes âgées et leurs aidants, pour les aider à naviguer et à utiliser efficacement les fonctionnalités de la plateforme;

- Évaluer régulièrement l'efficacité de la plateforme en recueillant des commentaires et en analysant les données d'utilisation, et apporter des améliorations et des mises à jour en fonction des besoins identifiés et des nouvelles technologies disponibles.

Financements disponibles

- *Programme d'aide au développement du transport collectif* du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec
 (Volet 2 : Aide financière au transport collectif régional)
- *Programme d'aide aux nouvelles mobilités* du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec
 (Volet 1 : Mobilité intégrée et connectée)
 (appel à projets du 8 janvier au 15 mars 2024)

Évaluation des facteurs clés de succès et des défis

Facteurs clés de succès	Défis potentiels
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impliquer activement les parties prenantes dès le début du processus pour garantir que la plateforme répond efficacement aux besoins; ▪ Concevoir la plateforme de manière à ce qu'elle soit conviviale, facile à utiliser et accessible à tous, y compris aux personnes âgées ayant différents niveaux de compétences numériques et d'accessibilité; ▪ Assurer l'exactitude et la fiabilité des données sur les services en les mettant à jour régulièrement. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le financement nécessaire pour développer, maintenir et promouvoir la plateforme peut constituer un défi. ▪ Certaines personnes âgées peuvent avoir des compétences limitées en matière d'utilisation des technologies numériques, ce qui peut rendre difficile leur accès à la plateforme et leur utilisation efficace de ses fonctionnalités; ▪ Convaincre les personnes âgées de l'utilité et de la valeur de la plateforme, ainsi que les inciter à l'adopter et à l'utiliser régulièrement peut représenter un défi, surtout si elles sont attachées à des méthodes plus traditionnelles de recherche d'informations sur les services de transport.

4.5 RÉALISER DES CAMPAGNES DE PUBLICITÉ

Description et objectifs

Pour diffuser de façon adéquate l'information relative aux services de transport disponibles au sein du territoire, l'élaboration d'une stratégie de communication est cruciale. Au sein de celle-ci, il serait bien opportun d'intégrer des campagnes de publicité, consistant notamment en la diffusion d'annonces via une diversité de médias, dont la radio, la télévision locale, les journaux communautaires, les panneaux d'affichage et les médias sociaux. Ces dernières pourraient donc informer les personnes âgées et les membres de leurs familles sur les services disponibles dans la région, ainsi que sur les avantages d'en faire usage. Cette solution pourrait bénéficier à l'ensemble de la population.

Cette solution a comme principaux objectifs de :

- Informer les personnes âgées et leurs familles quant à l'existence des différents services de transport disponibles sur le territoire de la MRC de Beauce-Sartigan;
- Fournir des informations détaillées sur la façon d'accéder et d'utiliser ces services;
- Inciter les personnes âgées à participer activement à la planification de leurs déplacements en utilisant les services de transport disponibles, et les encourager à partager leurs expériences positives avec d'autres membres de la communauté;
- Combattre les stéréotypes négatifs et les préjugés associés à l'utilisation des services de transport par les personnes âgées en mettant de l'avant des témoignages et des histoires inspirantes de personnes âgées qui ont bénéficié de ces services.

Démarche suggérée

- Déterminer clairement les objectifs des campagnes (ex. : sensibilisation aux services de transport disponibles, incitation à les utiliser, ou promotion de leur accessibilité et fiabilité);
- Identifier le groupe de personnes âgées ciblé et déterminer les canaux de communication les plus efficaces pour les atteindre;
- Créer un message clair, percutant et adapté au public cible, mettant en avant les avantages des services de transport et incitant à leur utilisation;
- Choisir les médias les plus appropriés pour diffuser le message, en fonction du public cible, du budget disponible et de la portée souhaitée. Cela peut inclure la radio, la télévision, les journaux, les médias sociaux, les affichages publicitaires et autres;
- Concevoir les annonces et le matériel publicitaire en veillant à ce qu'ils soient attrayants, informatifs et faciles à comprendre pour le public cible;
- Élaborer un calendrier de diffusion pour les campagnes, en déterminant les dates de début et de fin, ainsi que la fréquence et la durée de diffusion des annonces sur chaque média;
- Mettre en place les annonces sur les différents médias sélectionnés;
- Surveiller attentivement les performances des campagnes tout au long de leur durée, en mesurant les indicateurs clés tels que l'audience, l'engagement et l'impact sur les

comportements des personnes âgées. Effectuer des ajustements si nécessaire pour maximiser l'efficacité des campagnes;

- Une fois les campagnes terminées, analyser les résultats obtenus par rapport aux objectifs initialement définis, et tirer des conclusions sur leur efficacité globale. Utiliser ces informations pour orienter les futures initiatives de sensibilisation et d'amélioration de la mobilité des personnes âgées dans la région.

Financement disponible

- *Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable – MobilisActions du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (appel à projets du 1^{er} janvier au 30 avril 2024)*

Évaluation des facteurs clés de succès et des défis

Facteurs clés de succès	Défis potentiels
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le message des campagnes doit être adapté aux préoccupations et aux intérêts spécifiques des personnes âgées, en mettant en avant les avantages concrets des services de transport disponibles; ▪ Sélectionner les médias les plus appropriés pour atteindre le public cible, en tenant compte de ses habitudes de consommation médiatique et de son accessibilité aux différents canaux de communication; ▪ Travailler en étroite collaboration avec les partenaires locaux pour maximiser l'impact des campagnes et garantir leur pertinence sur le terrain. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La disponibilité des ressources financières peut constituer un défi majeur pour financer une campagne de publicité efficace; ▪ Assurer une couverture médiatique adéquate et équilibrée peut être difficile, en particulier si les personnes âgées ont des habitudes de consommation médiatique variées ou si elles ont des difficultés d'accès à certains médias; ▪ La campagne de publicité peut être confrontée à une concurrence importante avec d'autres messages publicitaires ou informations, ce qui peut rendre difficile sa visibilité et son impact auprès du public cible.

4.6 PRÉSENTER LES SERVICES DISPONIBLES AUX ORGANISMES DU MILIEU

Description et objectifs

Dans le cadre des consultations, les organismes locaux ont reconnu que la population âgée ainsi que certains partenaires ne sont pas toujours au fait des services de transport disponibles, et il est apparu que ces derniers souhaitaient mieux faire connaître et présenter les différents services. L'organisation de rencontres ou de séances d'information où les différents services de transport seraient présentés aux organismes communautaires, aux établissements de santé, et à d'autres acteurs locaux pertinents permettrait d'aller dans le même sens.

Cette solution a comme principaux objectifs de :

- Sensibiliser et informer les organismes du milieu sur les options de transport collectif existantes afin qu'ils puissent mieux les faire connaître et les recommander aux personnes âgées qu'ils desservent;
- Renforcer la collaboration entre les différents acteurs du milieu pour favoriser l'accès et l'utilisation des services de transport collectif par les personnes âgées.

Démarche suggérée

- Identifier les principaux organismes du milieu qui travaillent avec les personnes âgées;
- Impliquer ces principaux organismes du milieu dès le début du processus pour garantir leur engagement et leur participation;
- Préparer le contenu de la présentation en mettant en évidence les différents services de transport disponibles dans la région, y compris les horaires, les tarifs, les zones desservies, les modalités de réservation, etc., et présenter les informations de façon claire et concise;
- Inviter les représentants des organismes cibles à assister aux séances d'information, en leur faisant part de l'importance de leur participation;
- Animer les séances d'information en présentant de façon interactive les différents services de transport disponibles, et répondre aux questions et aux préoccupations des participants et encourager les échanges et la discussion;
- Collecter les commentaires et les suggestions des participants à la fin de la séance pour évaluer l'efficacité de l'événement et identifier d'éventuelles améliorations à apporter;
- Faire un suivi avec les organismes participants pour voir s'ils ont relayé les informations aux personnes âgées qu'ils desservent, afin d'évaluer l'impact de la solution.

Financement disponible

- *Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable – MobilisActions du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (appel à projets du 1^{er} janvier au 30 avril 2024)*

Évaluation des facteurs clés de succès et des défis

Facteurs clés de succès

- Il est essentiel d'obtenir l'engagement et la participation active des organismes du milieu dans la planification de ces formations. Leur implication est essentielle pour mobiliser leur personnel et leurs bénévoles et pour garantir leur participation aux formations;
- Il convient de personnaliser le contenu des formations en fonction des besoins et des défis particuliers rencontrés par les organismes du milieu dans leur travail avec les personnes âgées.

Défis potentiels

- Les organismes du milieu peuvent avoir des ressources limitées en termes de temps, de budget et de personnel pour participer aux formations et mettre en œuvre les connaissances acquises dans leur travail quotidien;
- Certains membres du personnel des organismes communautaires peuvent être réticents à participer aux formations ou à adopter de nouvelles pratiques, surtout s'ils sont déjà surchargés de travail ou s'ils préfèrent rester dans leur zone de confort;
- Les organismes communautaires peuvent avoir des besoins et des priorités différents en matière de formation, en fonction de leur mission, de leur mandat et des populations qu'ils desservent. Il peut être difficile de concevoir des programmes de formation qui répondent à tous ces besoins de manière équilibrée;
- Il peut être difficile de maintenir l'engagement sur le long terme des organismes du milieu. Il est important de fournir un suivi régulier et un soutien continu pour encourager la mise en pratique des connaissances acquises.

4.7 METTRE EN PLACE UN PROGRAMME DE TARIFICATION RÉDUITE POUR LES PERSONNES ÂÎNÉES

Description et objectifs

Sur le territoire, près d'une personne âgée sur quatre est en situation de faible revenu après impôt. Pour cette partie de la population âgée, le coût du transport représente une contrainte majeure. Ainsi, à l'image de ce qui est fait dans le cadre de Taxibus Saint-Georges, la mise en place d'une tarification réduite pour les personnes âgées permettra de faciliter l'accès au service de transport collectif qui est dispensé par Transport Autonomie Beauce-Etchemins.

Cette solution a comme principaux objectifs de :

- Permettre aux personnes âgées d'accéder plus facilement aux services de transport en réduisant les barrières financières liées aux déplacements;
- Améliorer la qualité de vie des personnes âgées en leur offrant une plus grande liberté de mouvement et en favorisant leur participation à la vie sociale et économique de la région;
- Favoriser l'indépendance et l'autonomie des personnes âgées en leur offrant la possibilité de se déplacer plus facilement, de participer à des activités sociales et de loisirs, et d'accéder plus aisément aux soins de santé.

Démarche suggérée

- Évaluer les ressources financières, humaines et matérielles disponibles pour mettre en œuvre le programme de tarification réduite dans le cadre du service de Transport Autonomie Beauce-Etchemins, y compris les fonds disponibles, le personnel nécessaire et les infrastructures requises;
- Concevoir le programme en définissant les critères d'admissibilité des personnes âgées, les modalités d'application et les mécanismes de contrôle et de suivi;
- Impliquer les parties prenantes pertinentes dans le processus de conception du programme;
- Informer les personnes âgées et les autres membres de la communauté sur l'existence du programme, ses avantages et ses modalités d'accès, en utilisant divers canaux;
- Former le personnel du service de transport sur les modalités du programme, afin de garantir une mise en œuvre efficace et équitable du programme;
- Mettre en œuvre le programme et surveiller régulièrement son fonctionnement pour détecter tout problème éventuel, recueillir les commentaires des utilisateurs et apporter les ajustements nécessaires pour améliorer son efficacité et sa pertinence.

Financement disponible

- Partenariat avec les Caisses Desjardins
(à l'image du partenariat entre Desjardins et PLUMobile)

Évaluation des facteurs clés de succès et des défis

Facteurs clés de succès

- Un financement adéquat est essentiel pour mettre en œuvre et maintenir un programme de tarification réduite. Il est important de rechercher des sources de financement durables à long terme, comme des partenariats public-privé ou des contributions des municipalités et des entreprises publiques;
- Informer et sensibiliser les personnes âgées, leurs familles et les intervenants locaux sur l'existence et les avantages du programme est crucial. Une communication efficace sur les critères d'admissibilité, les modalités d'inscription et les avantages du programme encouragera la participation et l'utilisation du service.

Défis potentiels

- Un des principaux défis est le financement. Assurer un financement adéquat pour couvrir les coûts supplémentaires liés à la tarification réduite peut être difficile, surtout si les ressources sont limitées;
- La mise en place et la gestion d'un tel programme peuvent être administrativement complexes, notamment en ce qui concerne la vérification de l'admissibilité des bénéficiaires.

4.8 SENSIBILISER LES CHAUFFEURS AUX BESOINS DES PERSONNES ÂÎNÉES

Description et objectifs

Sensibiliser les chauffeurs aux divers besoins des personnes âgées est une solution importante pour améliorer la mobilité de cette clientèle sur le territoire. Celle-ci implique la mise en place de formations ou de séances d'information qui sont destinées aux chauffeurs de taxis, de transport collectif, ou bien de services de transport adapté, afin de les sensibiliser aux défis spécifiques auxquels les personnes âgées peuvent être confrontées lors de leurs déplacements.

Cette solution a comme principaux objectifs de :

- Sensibiliser les chauffeurs aux besoins et aux préoccupations des personnes âgées en matière de transport, y compris les problèmes de mobilité, les besoins en assistance et les préoccupations en matière de sécurité;
- Fournir aux chauffeurs des informations et des compétences pour mieux répondre aux besoins des personnes âgées, notamment en matière de communication, d'empathie et de service à la clientèle;
- Améliorer l'expérience des personnes âgées lors de leurs déplacements en leur offrant un service plus attentif, respectueux et adapté à leurs besoins spécifiques;
- Réduire les obstacles et les frustrations auxquels les personnes âgées peuvent être confrontées lorsqu'elles utilisent les services de transport, ce qui peut encourager une plus grande utilisation de ces services et une plus grande indépendance chez elles;
- Renforcer la confiance et le lien de confiance entre les chauffeurs et les personnes âgées, ce qui peut favoriser une meilleure communication et une meilleure collaboration.

Démarche suggérée

- Identifier les besoins spécifiques des personnes âgées en matière de transport sur lesquels les formations pourraient être basées, en incluant des consultations avec les personnes âgées, avec des intervenants des organismes communautaires et des services de transport, et d'autres parties prenantes;
- En fonction des besoins identifiés, concevoir un programme de sensibilisation adapté aux chauffeurs, qui peut inclure des modules de formation sur les défis de mobilité des personnes âgées, les techniques de communication adaptées, la sensibilisation aux besoins spécifiques des personnes âgées et les bonnes pratiques pour offrir un service de qualité;
- Identifier des formateurs qualifiés et expérimentés, qui ont une connaissance approfondie des défis auxquels sont confrontées les personnes âgées en matière de transport et qui sont en mesure de communiquer efficacement avec les chauffeurs;
- Planifier les sessions de formation selon la disponibilité des chauffeurs et des formateurs;
- Faire la promotion des formations auprès des parties prenantes concernées;

- Organiser et animer les sessions de formation en veillant à ce qu’elles soient interactives, informatives et engageantes, et y encourager la participation et les échanges entre les chauffeurs et les formateurs pour maximiser l’apprentissage;
- À la fin des sessions de formation, recueillir les commentaires des chauffeurs et des formateurs pour évaluer l’efficacité du programme, et utiliser ces retours pour apporter des ajustements et des améliorations à l’avenir. Suivre également régulièrement l’impact de la sensibilisation sur les pratiques des chauffeurs et sur l’expérience des personnes âgées lors de leurs déplacements.

Financement disponible

- *Programme d’aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable – MobilisActions du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (appel à projets du 1^{er} janvier au 30 avril 2024)*

Évaluation des facteurs clés de succès et des défis

Facteurs clés de succès	Défis potentiels
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La collaboration entre les parties prenantes est essentielle pour assurer le succès des formations. Les partenariats solides peuvent faciliter la mobilisation des ressources, le partage des meilleures pratiques et la coordination des efforts pour répondre efficacement aux besoins des personnes âgées en transport; ▪ Les formateurs doivent être compétents, expérimentés et empathiques, et ils doivent avoir une connaissance approfondie des défis de mobilité des personnes âgées; ▪ Les formations doivent être promues activement auprès des parties concernées afin qu’elles puissent atteindre leurs cibles. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le manque de ressources humaines à déployer pour tenir les formations peut limiter la portée de cette solution; ▪ Certains chauffeurs peuvent être réticents à modifier leurs pratiques habituelles ou à suivre une formation supplémentaire, surtout s’ils perçoivent cela comme une contrainte ou une critique de leurs compétences; ▪ Si la formation des formateurs ou le contenu des formations ne répondent pas aux besoins spécifiques des chauffeurs ou des personnes âgées, cela peut compromettre l’efficacité de la solution.

4.9 TENIR DES ACTIVITÉS D'INFORMATION ET D'EXPÉRIMENTATION RELATIVES AUX SERVICES DE TRANSPORT ADRESSÉES AUX PERSONNES ÂÎNÉES

Description et objectifs

Une telle solution consisterait à organiser des séances d'information et d'expérimentation qui seraient dédiées spécifiquement aux services de transport collectif disponibles, et qui seraient adressées aux personnes âgées du territoire de la MRC de Beauce-Sartigan. Ces séances pourraient ainsi inclure des présentations des services, des démonstrations pratiques de ceux-ci, des séances de questions et de réponses, ainsi que des occasions pour les personnes participantes d'essayer les services de transport par eux-mêmes. En conséquence, ce type d'activité permettrait de travailler l'autonomie et le besoin d'accompagnement de cette clientèle.

Cette solution a comme principaux objectifs de :

- Informer les personnes âgées sur les services de transport collectif disponibles sur le territoire et leur fournir des informations détaillées sur leur fonctionnement;
- Encourager les personnes âgées à utiliser les services en leur permettant de les expérimenter de façon pratique et en leur montrant comment ils peuvent répondre à leurs besoins de déplacement de manière sûre et efficace;
- Renforcer la confiance des personnes âgées dans leur capacité à utiliser les services de transport en leur offrant des informations complètes et une expérience pratique positive;
- Promouvoir l'autonomie des personnes âgées en les aidant à acquérir les connaissances et les compétences nécessaires pour utiliser les services de transport collectif de façon indépendante, et ce, en toute confiance.

Démarche suggérée

- Développer un plan détaillé pour chaque activité, y compris le contenu des présentations, les démonstrations pratiques, les séances de questions et de réponses et les périodes d'essai;
- Collaborer avec des partenaires locaux, tels que les transporteurs et les organismes communautaires, pour la planification et la mise en œuvre des activités;
- Faire la promotion des activités d'information et d'expérimentation;
- Organiser et animer les activités d'information et d'expérimentation selon le plan établi;
- Recueillir des commentaires des personnes participantes sur les activités afin d'évaluer leur efficacité et apporter des ajustements si nécessaire.

Financements disponibles

- *Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable – MobilisActions du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (appel à projets du 1^{er} janvier au 30 avril 2024)*

- *Programme d'aide au transport collectif régional – Municipalité amie des aînés du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec*
(Volet 3 : Mise en place d'initiatives visant l'apprentissage du transport collectif par les aînés)

Évaluation des facteurs clés de succès et des défis

Facteurs clés de succès	Défis potentiels
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impliquer activement les services de transport collectif, les organismes communautaires, les professionnels de la santé et les personnes aînées elles-mêmes dans la planification et dans la mise en œuvre des activités; ▪ Tenir compte des défis spécifiques auxquels sont confrontées les personnes aînées ▪ Veiller à ce que les activités soient accessibles à tous, en proposant des horaires et des lieux de rencontre variés; ▪ Fournir des informations claires, compréhensibles et disponibles dans plusieurs formats. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le manque de ressources humaines à déployer pour tenir les activités peut limiter la capacité à les tenir; ▪ La mise en place d'activités implique la collaboration de plusieurs partenaires, ce qui peut entraîner des défis de coordination, de communication et de partage des responsabilités. Il est important de s'assurer que tous les partenaires sont alignés sur les objectifs et les activités prévues; ▪ Certaines personnes aînées peuvent être réticentes à essayer des services de transport ou à modifier leurs habitudes de déplacement. Fournir des informations claires et mettre de l'avant les avantages des services pourra contribuer à briser ces barrières.

4.10 METTRE EN PLACE UN PROGRAMME D'ACCOMPAGNEMENT PERSONNALISÉ POUR FACILITER L'APPRENTISSAGE DU TRANSPORT COLLECTIF PAR LES PERSONNES ÂÎNÉES

Description et objectifs

Mettre en place un programme d'accompagnement personnalisé pour les personnes âgées résidant sur le territoire de la MRC de Beauce-Sartigan permettrait de travailler sur un enjeu qui a été soulevé à maintes reprises par les organismes du milieu, soit celui de l'autonomie de cette clientèle. En effet, un tel programme permet de fournir un soutien individualisé et sur mesure aux personnes âgées pour faciliter leurs déplacements au sein de la communauté, facilitant ainsi leur expérimentation ainsi que leur apprentissage des services de transport collectif disponibles.

Cette solution a comme principaux objectifs de :

- Permettre aux personnes âgées d'accéder plus facilement aux services de transport en leur offrant un soutien personnalisé pour planifier leurs trajets et pour surmonter les obstacles;
- Encourager l'autonomie et l'indépendance des personnes âgées en les accompagnant dans leurs déplacements et en leur fournissant les outils nécessaires pour se déplacer de façon autonome et en toute sécurité dans leur communauté;
- Contribuer à réduire l'isolement des personnes âgées en leur offrant un soutien personnalisé pour participer à des activités communautaires, rendre visite à leurs proches, et accéder à des services et à des loisirs disponibles à l'extérieur de leur domicile.

Démarche suggérée

- Déterminer la forme que prendra le programme d'accompagnement;
- Mettre en place une infrastructure de coordination efficace pour gérer les demandes de service, jumeler les bénéficiaires avec des accompagnateurs, planifier les trajets, suivre les déplacements et assurer une communication fluide;
- Collaborer avec des partenaires locaux, tels que les organismes communautaires et les représentants de la Santé publique, pour renforcer le réseau de soutien et administrer les accompagnements personnalisés;
- Faire la promotion du programme d'accompagnement personnalisé;
- Évaluer régulièrement l'efficacité du programme en recueillant les commentaires des bénéficiaires et des partenaires, et en utilisant ces informations pour apporter des ajustements et des améliorations au programme au fil du temps.

Financement disponible

- *Programme d'aide au transport collectif régional – Municipalité amie des aînés* du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec
(Volet 3 : Mise en place d'initiatives visant l'apprentissage du transport collectif par les aînés)

Évaluation des facteurs clés de succès et des défis

Facteurs clés de succès	Défis potentiels
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impliquer activement la communauté, y compris les organismes communautaires, les services de transport et les intervenants de la Santé publique, dans le processus de planification et de mise en œuvre du programme; ▪ Mettre en place une infrastructure de coordination efficace pour gérer les différents aspects du programme; ▪ Offrir une formation approfondie aux personnes qui administreront le service sur les besoins des aînés; ▪ Promouvoir activement le programme; ▪ Concevoir le programme de manière à être flexible et adaptable aux besoins changeants des personnes aînées et de la communauté. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le manque de ressources humaines à déployer pour effectuer l'accompagnement peut limiter la capacité à développer et à maintenir un tel programme de façon efficace et durable; ▪ Convaincre les personnes aînées de participer au programme et de solliciter de l'aide peut être difficile, surtout si elles sont réticentes à accepter l'aide extérieure ou si elles ne sont pas conscientes des avantages potentiels du programme; ▪ Garantir la viabilité à long terme du programme peut être difficile, surtout si les ressources financières ou le soutien communautaire ne sont pas suffisamment solides pour maintenir les opérations sur le long terme.