



Distance et mobilité dans la pratique de l'intervention sociale en territoire rural : le cas de la Haute-Côte-Nord

Geneviève Dick^a

DOI : <https://doi.org/10.1522/revueot.v34n2.1967>



RÉSUMÉ. La notion de territoire est encore peu intégrée dans les modèles théoriques les plus couramment utilisés en travail social. Dans la présente étude, réalisée pour notre mémoire de maîtrise, nous souhaitons circonscrire les enjeux relatifs au déplacement dans le cadre de l'intervention sociale en milieu rural, en nous intéressant à la réalité des intervenantes œuvrant dans la MRC La Haute-Côte-Nord, dans la province de Québec, territoire essentiellement rural et défavorisé. Le modèle d'Augustin et ses collègues (2023), mobilisé ici, intègre les notions d'espace aux différentes échelles systémiques, du lieu d'habitation aux espaces globalisés, ainsi que les boucles de rétroaction entre les échelons. En permettant d'enrichir l'analyse des réalités inscrites dans la complexité des interactions avec la dimension spatiale, il permet de rendre compte des défis et des stratégies rencontrées par les intervenantes sur un territoire où cette dimension est centrale dans leur travail, réalités que nous présenterons également ici à travers les résultats préliminaires de notre recherche.

Mots clés : Travail social rural, intervention sociale, distance, territoire, spatialité, modèle écologique

ABSTRACT. *The notion of territory is still poorly integrated into the theoretical models most frequently used in social work. This paper, carried out for our Master's thesis, seeks to better define the issues regarding travel and mobility in rural social work, by presenting the reality of social workers in La Haute-Côte-Nord MRC (regional county municipality), in the province of Quebec. This MRC is an essentially rural and disadvantaged region. The model proposed by Augustin and al. (2023) used here, integrates the notions of space to the various systemic levels, from the place of dwelling to global spaces, and also integrates their feedback loops of interactions between the levels. By enhancing the analysis of the complexities emerging from interactions with the spatial dimension, it allows to account for the challenges faced and strategies used by social workers in a region where this dimension is an integral part of their work. These realities are also shown here in the preliminary results of our current research.*

Key words: *Rural social work, social intervention, distance, sociospatial system, ecological models*

Introduction

La Haute-Côte-Nord, la municipalité régionale de comté (MRC) la plus à l'ouest de la région administrative de la Côte-Nord, est un territoire vaste, essentiellement rural, peu densément peuplé et relativement éloigné des centres où l'on retrouve les ressources de deuxième et troisième lignes en santé, les institutions d'enseignement supérieur, mais également des commerces de grande surface et plus spécialisés (Colas et MRC La Haute-Côte-Nord, 2016). La population dépend essentiellement de l'automobile pour avoir accès aux opportunités, tant pour l'emploi que pour les services et autres

^a Étudiante à la maîtrise en travail social sous la direction de Sabrina Tremblay, professeure, Université du Québec à Chicoutimi.

ressources (Colas et MRC La Haute-Côte-Nord, 2016). De la même manière, dans le cadre de l'intervention sociale, le déplacement des personnes intervenantes et des populations qu'elles desservent se réalise malgré de nombreux défis et avec plusieurs stratégies adaptatives.

Dans le champ de la recherche en travail social, les enjeux de déplacement dans le cadre de l'intervention, les impacts de la distance et les difficultés d'accès au transport sont des thèmes qui sont peu traités (Ferguson, 2009; Moine et Sorita, 2015; Disney et collab., 2019). Bien que l'environnement social et physique – donc l'espace et la distance – soit un aspect important dans les déterminants de la santé physique et psychologique d'une personne, les modèles théoriques en travail social ne s'y intéressent que depuis les années 2000 (Moine et Sorita, 2015; Spatscheck, 2019).

La géographie de la santé ainsi que certains champs de l'aménagement et de l'urbanisme y sont plus sensibles. On peut par exemple citer la théorie de l'appariement spatial (*social mismatch theory* ou *hypothesis*) (Gobillon et Selod, 2021), qui explore les liens entre la pauvreté des populations et leur manque d'accès et/ou leur éloignement des opportunités d'emploi, une hypothèse en développement sur les plans empirique et méthodologique.

Or, les liens avec le travail social sont peu étoffés, particulièrement en contexte rural, limitant ainsi l'intégration des contributions des différentes disciplines pour mieux cibler les problèmes autant que les interventions ainsi que les politiques qui les encadrent (Desgagnés et collab., 2018; Jones et collab., 2023). La littérature rapporte cependant que, sur le terrain, en milieu rural, les personnes pratiquant le travail social et l'intervention sociale doivent composer et jouent souvent un rôle dans le déploiement de solutions ponctuelles ou plus durables pour remédier aux défis posés par le déplacement de leur clientèle (Even, 2011; Lewis et collab., 2013; Alberio et Handfield, 2018; Daley, 2020; Jones et collab., 2023). Par ailleurs, dans la pratique de l'intervention sociale elle-même, les défis posés par le déplacement des intervenantes et intervenants ne constituent pas un thème sur lequel la littérature est très étoffée en général (Ferguson, 2009; Disney et collab., 2019), alors que c'est pourtant une dimension incontournable de la pratique en milieu rural et éloigné.

Dans notre projet de mémoire, trois questions nous semblaient particulièrement importantes à aborder dans le rapport entre territoire et intervention sociale dans la MRC La Haute-Côte-Nord :

- 1) Quels sont les défis de déplacement dans la pratique même de l'intervention sur un territoire rural et peu densément peuplé, ainsi que les stratégies déployées par les intervenantes?
- 2) Quels sont les défis rencontrés par les personnes aidées en matière de déplacement de même que leurs stratégies?
- 3) Comment, dans le cadre de l'intervention, ces défis affectent-ils la pratique des intervenantes et quelles sont les stratégies d'intervention utilisées?

Cet article se distingue d'autres recherches en utilisant un cadre théorique permettant de mieux conceptualiser la complexité des interactions structurant un territoire, ce qui permet de montrer davantage l'importance de prendre en considération la dimension spatiale dans le contexte de l'intervention sociale. Ensuite, les résultats préliminaires présentés permettront de faire ressortir des facettes moins documentées liées à la distance et aux enjeux de déplacement sur un territoire essentiellement rural, ce qui est peu abordé dans la littérature.

L'article est constitué de cinq parties. D'abord, une recension des écrits, puis la présentation du cadre théorique, la méthodologie, suivie des résultats préliminaires, pour terminer par une discussion et conclusion.

1. Revue de la littérature

Cette partie aborde les spécificités de l'intervention sociale en contexte rural ainsi que les enjeux liés au transport qui affectent l'intervention et les populations vulnérables, tels qu'ils sont documentés dans la littérature.

1.1 Enjeux et particularités de l'intervention sociale en milieu rural

En milieu rural, l'intervention sociale est souvent réalisée dans un contexte de ressources humaines et financières réduites, en solo ou avec des effectifs peu nombreux, et exige l'interdisciplinarité et la maîtrise des trois approches principales d'intervention (groupe, individuelle et collective) (Gélineau et collab., 2018). Les interventions incluent la mobilisation collective et le soutien à l'*empowerment* au sein des collectivités en tenant compte des spécificités des milieux ruraux. L'intervention sociale en milieu rural exige « des habiletés diversifiées : créativité, ouverture à la collaboration, flexibilité, débrouillardise, autonomie, capacité à vivre dans la proximité et paradoxalement à transiger avec l'isolement professionnel, à accueillir les croyances, les valeurs, la culture en place et les expressions identitaires fortes » (Gélineau et collab., 2018, paragr. 26).

Chez Desgagnés et ses collègues (2018), trois particularités ont été relevées comme étant des éléments ayant une influence sur l'intervention sociale en milieu rural : « la mobilité et le transport, l'anonymat et le type de déploiement des services, le déploiement des programmes et des organismes communautaires sur le territoire » (paragr. 29). On peut retenir, bien qu'au moins deux des trois grandes caractéristiques de l'intervention sociale en milieu rural relevées touchent les caractéristiques géographiques physiques (distance, capacité à se déplacer, réseaux de transport, soutien financier supplémentaire pour adapter les programmes aux superficies à couvrir, etc.), que l'espace géographique est peu évoqué, outre son inclusion implicite dans la notion de « ruralité ».

Du côté anglophone, on mentionne le peu d'attention que la pratique du travail social en milieu rural a obtenu dans les milieux professionnel et universitaire, ce qui est confirmé ailleurs (Green, 2003; Halseth et collab., 2010; Daley, 2020). Il faut par ailleurs mentionner que plusieurs écrits relèvent le manque passé et actuel de prise en considération des recherches réalisées en milieu rural dans l'élaboration de politiques sociales par les décideurs (Jurkowski et collab., 2012; Lewis et collab., 2013; Daley, 2020; Hanson et collab., 2021). Waltman (2011) souligne également le manque de voix de praticiens en travail social provenant des milieux ruraux dans la littérature, ce qui occulte les enjeux propres à ces milieux.

Enfin, notent Gélineau et ses collègues (2018), « les données statistiques de référence sont difficilement accessibles, celles-ci étant rarement ventilées en fonction du revenu, d'une situation géographique précise ou de la ruralité. Elles sont aussi souvent difficiles à interpréter avec toutes les nuances nécessaires » (paragr. 27).

1.2 Enjeux de déplacement dans le cadre de la pratique de l'intervention

Alors que les personnes pratiquant l'intervention sociale sont souvent appelées à se déplacer dans le cadre de leur travail, à plus forte raison en milieu rural, il existe relativement peu de documentation sur la mobilité des travailleuses sociales et travailleurs sociaux, encore moins dans les milieux ruraux et éloignés. La littérature provient principalement du Royaume-Uni et cherche à documenter l'expérience de la mobilité chez les travailleurs sociaux (Disney et collab., 2019; Ferguson, 2009).

Ferguson (2006) soutient que la littérature, avant l'apparition du paradigme des mobilités en sciences sociales (Urry, 1999), a considéré par défaut le travail social comme étant statique, alors que la profession en est une qui est intrinsèquement mobile et fluide. Il relève que, dès ses débuts, tant dans le courant de l'intervention individuelle que dans celui de l'intervention collective, les travailleuses sociales et travailleurs sociaux se déplaçaient dans le cadre de leur pratique. Ferguson mentionne entre autres les dimensions spatio-temporelles liées à l'automobilité (Featherstone et collab., 2005), qui structurent entre autres la pratique du travail social.

L'accélération des moyens de transport motorisés crée un effet de rétrécissement inégal de l'espace puisque les personnes disposant de meilleures ressources financières peuvent utiliser des moyens de transport plus performants, couvrant ainsi rapidement de grandes distances, alors que les populations défavorisées doivent faire face à des défis plus grands pour le faire, si elles en ont la possibilité (p. ex., impossibilité de posséder ou d'utiliser une voiture, en absence d'autres moyens de transport offerts). Ainsi, les inégalités sociales déjà présentes dans les débuts du travail social sont renforcées, où les classes privilégiées et les travailleurs sociaux sont mobiles, et où les classes plus désavantagées sont maintenues dans une forme d'immobilité, ce qui contribue à maintenir les inégalités sociales et à créer le besoin pour les services.

On note par ailleurs chez Ferguson (2006) que la mobilité des travailleurs sociaux et l'espace de la voiture peuvent être expérimentés comme un espace de syntonisation et de recalibrage entre des interventions plus difficiles; comme un espace pour planifier ou pour faire des appels, optimisant ainsi les temps de déplacement; mais également comme un espace d'intervention privilégié, par exemple lors de l'accompagnement d'une usagère ou un usager pour un rendez-vous ou lors d'un placement d'enfant dans une famille d'accueil.

L'expérience des visites à domicile dans le cadre de la pratique du travail social a principalement été documentée de manière exploratoire (Ferguson, 2016; Muzicant et Peled, 2018). La distance et les difficultés de déplacement ont été nommées comme étant un facteur dans la distance émotionnelle, dans le cadre d'une recherche plus exploratoire (Disney et collab., 2019). Cependant, les limites de l'étude (petit échantillon) ne permettent pas de tirer des conclusions solides. L'intégration des impacts du déplacement dans la pratique de l'intervention sociale pourrait donc faire l'objet d'une recherche plus approfondie sur cette dimension. Des données subséquentes pourraient par ailleurs être mises en dialogue avec les résultats des études sur les inégalités en santé des milieux ruraux (Gauthier et collab., 2009; Association des maires ruraux de France, 2023).

1.3 Rôle des personnes pratiquant l'intervention en milieu rural

Parmi les défis auxquels font face les praticiennes et praticiens de l'intervention sociale en milieu rural, les enjeux liés à la distance et à la mobilité ressortent comme étant une barrière d'accès importante, tant dans la mobilité des personnes vulnérables que lorsqu'il s'agit de déployer les services de proximité par la mobilité (Gauthier et collab., 2009; Lewis et collab., 2013; Alberio et Handfield, 2018; Desgagnés et collab., 2018; Daley, 2020). Le rôle des intervenants sociaux, outre se déplacer et mobiliser le réseau informel pour répondre aux besoins de manière plus ponctuelle, est aussi de sensibiliser et de mobiliser les différentes ressources du milieu pour répondre aux besoins, en contribuant à mobiliser la collectivité afin de mettre en place des solutions plus structurantes (Gauthier et collab., 2009; Even, 2011; Lewis et collab., 2013; Daley, 2020).

1.4 Transport et populations vulnérables en milieu rural

Les enjeux de transport des populations vulnérables, particulièrement en milieu rural et éloigné, ressortent de manière assez importante dans la littérature, dans une perspective de justice sociale et d'équité en matière de santé. Cependant, l'expérience ainsi que les impacts de la distance et du déplacement sur la pratique des intervenants eux-mêmes constituent un thème relativement absent de la littérature, bien que Daley (2020) relève que le temps et le déplacement exigés pour desservir des régions à faible densité sur de longues distances pèsent sur les ressources affectées aux milieux ruraux. Ces enjeux sont également mentionnés brièvement chez Alberio et Handfield (2018) ainsi que chez Desgagnés et ses collègues (2018) :

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

Chez ces auteurs, il faut mentionner que l'élimination des paliers décisionnels locaux et les coupes budgétaires limitant le déplacement des intervenantes et intervenants affectent particulièrement les services accessibles aux personnes vulnérabilisées en milieu rural (Alberio et Handfield, 2018; Desgagnés et collab., 2018).

Le rapport *Here today, gone tomorrow: Public transportation and vulnerabilities in rural and remote Canada* (Hanson et collab., 2021) propose une analyse intersectionnelle d'une revue systématique des écrits sur les enjeux de mobilité des populations vulnérables en milieu rural et éloigné au Canada. Selon les auteurs, il y a à l'heure actuelle un manque d'information prenant en compte la voix des personnes et des communautés rurales et éloignées au Canada. Par ailleurs, les politiques et les offres de transport seraient généralement faites pour un « usager moyen » inexistant, ne tenant pas compte des besoins réels des personnes et de l'agencement des déterminants de la santé qui les affectent. Les résultats du rapport pointent également vers l'importance de se doter de nouvelles approches intégrant les notions de justice et de droit à la mobilité puisque l'analyse coût-bénéfice est généralement peu adéquate en matière de transport collectif, à plus forte raison en zone rurale. De plus, la dépendance à l'automobile en région rurale et éloignée engendrerait des citoyens de seconde zone. Cette dépendance, toujours selon les auteurs du rapport, serait alimentée par différents facteurs, particulièrement par les orientations néolibérales et par le capitalisme, favorisant l'extraction et le mouvement des ressources vers les centres, plutôt que d'assurer la viabilité de collectivités et les services nécessaires à la qualité de vie des personnes y vivant (Hanson et collab., 2021).

Les inégalités sociales sont renforcées par les perceptions liées à la culture de dépendance à la voiture. Par exemple, même une personne ou un ménage disposant d'une voiture peut être dans l'impossibilité de l'utiliser, soit faute de moyens financiers pour l'entretenir ou payer l'essence, ou en raison d'une perte de permis ou autre (Alberio et Handfield, 2018). Ainsi, les coupes budgétaires en matière de transport en milieu rural ont des impacts directs sur le renforcement de ces inégalités (Hanson et collab., 2021). Hanson et ses collègues (2021) mentionnent en particulier les impacts sur les possibilités pour les personnes âgées et les personnes en situation de handicap à se réaliser par l'accès aux services et aux opportunités de participation sociale et citoyenne, mais également l'enjeu vécu par les femmes victimes de violence conjugale en milieu rural et éloigné lorsqu'elles n'ont pas accès à un moyen de quitter la situation (Hanson et collab., 2021).

Par contraste, les milieux ruraux disposant de bons réseaux les reliant à divers endroits vivent ces enjeux de manière beaucoup moins aiguë. En effet, on observe un lien direct entre la qualité des réseaux de transport et la diminution des inégalités de revenus (Hanson et collab., 2021; Tremblay-Boily, 2023). Le désengagement de l'État dans la sphère des transports de personnes en région rurale contribuerait, pour Hanson et ses collègues (2021), à la diminution de la fiabilité des offres de transport collectif aux populations vulnérables des régions rurales et éloignées. Cela affecte la capacité de plusieurs groupes affectés à demeurer dans ces régions, ainsi poussés à l'exode vers les centres urbains.

Le rapport identifie la notion d'exclusion par le transport, selon une typologie des difficultés d'accès au transport présentée dans le tableau 1 :

Type d'exclusion	Caractéristiques
Physique	Impossibilité d'accès en raison des infrastructures ou des mécanismes d'accès aux véhicules
Géographique	Isolement et manque de couverture de certains lieux par les réseaux de transport
Économique	Sphère la mieux documentée, en lien avec les moyens financiers (p. ex., la nécessité pour un ménage d'acquiescer deux voitures pour répondre à l'ensemble de ses besoins en contexte rural)
Temporelle	Horaires inadéquats des services de transport pour la réponse aux besoins des personnes
Par la peur	Craintes par rapport à des attaques possibles ou évitement de certains lieux en raison des risques pour la sécurité
Par le contrôle spatial (<i>space-related</i>)	Surveillance accrue de certaines populations marginalisées, qui cherchent ainsi à éviter certaines formes de transport, un aspect peu étudié (p. ex., les populations souvent victimes de profilage racial ou social, plus souvent interpellées dans les espaces publics)

Tableau 1 – Types d'exclusion par le transport
Source : Hanson et collab. (2021)

L'exclusion sociale par le transport est un phénomène qui a été documenté au Royaume-Uni (Kenyon et collab., 2003) et au Québec (Michaud, 2019). Il montre l'importance d'intégrer les notions d'équité, de justice sociale et de droit à la mobilité dans les analyses des offres en transport et dans les analyses relatives aux espaces publics plus généralement.

Par ailleurs, une étude récente a démontré que les horaires des systèmes de transport collectif étaient principalement pensés pour des travailleurs masculins, et que la prise en compte des *patterns* de mobilité des femmes permettrait de répondre aux besoins de plusieurs autres groupes vulnérables (boucles plus courtes, plus fréquentes, en dehors des heures de pointe, etc.)(Babbar et collab., 2022).

1.5 Accès au transport : déterminant pour le recours aux services

Ces enjeux ressortent particulièrement chez Desgagnés et ses collègues (2018), qui étudient les enjeux des territoires ruraux des MRC de Lotbinière et des Etchemins, dans la région de Chaudière-Appalaches. Le déplacement pour accéder aux services déterminera si les personnes en situation de pauvreté auront ou non recours aux services :

Pour ceux et celles qui possèdent une voiture, faire une demande d'aide signifie parfois avoir à choisir entre payer l'essence ou la nourriture. Pour les citoyen.ne.s ne possédant pas d'automobile, il existe bien un système de transport collectif. Toutefois celui-ci nécessite de prévoir à l'avance ses déplacements selon une plage horaire limitée à certains jours de la semaine, et de déboursier un montant d'argent qui varie selon la distance parcourue et qui, bien que symbolique, doit être

pris sur un autre poste budgétaire. L'enjeu de l'accès aux services, programmes et organismes est donc un enjeu particulier pour les [experts du vécu, c.-à-d. les personnes vivant les enjeux directement] vivant en situation de pauvreté dans ces deux MRC. (paragr. 31)

La dépendance quasi exclusive des milieux ruraux au transport automobile privé (qui est la plus inéquitable des options en mobilité, selon Michaud, 2019 et Demoli, 2021) est l'une des caractéristiques importantes de ces territoires. Le concept de *forced-car ownership* (Mattioli, 2017; Curl et collab., 2018), une expression qu'on pourrait traduire par « propriété automobile forcée/contrainte » (bien que ce terme ne permette pas de bien capter que les dépenses inhérentes à cette possession sont aussi forcées), décrit l'un des aspects les plus pertinents de cette iniquité en milieu rural. Cette dépendance à l'automobile et l'absence ou la rareté de réseaux de transport formels ou informels favorisant l'accès aux services font ainsi également partie des défis pour l'intervention sociale en milieu rural (Ginsberg, 2014).

2. Cadre théorique

Intégrer la dimension spatiale plus explicitement dans un modèle théorique : un défi en travail social

Il semble difficile de rendre compte des interactions entre l'aménagement des espaces et les différents paliers d'organisation du territoire qui sont incontournables pour mieux comprendre les défis liés au déplacement en intervention sociale, particulièrement dans des territoires ruraux vastes et peu densément peuplés, où les ressources sont éloignées et impossibles à atteindre sans moyen de transport motorisé accessible, comme nous avons pu le voir dans les sections précédentes.

Pour Moine et Sorita (2015), la notion de territoire est un angle mort du travail social dans la lecture des différents systèmes dans lesquels les personnes et les collectivités évoluent. En effet, la littérature traite largement de la gouvernance et des interactions entre les acteurs d'un territoire, selon un modèle systémique. Cependant, les aspects topographiques et physiques des lieux et, surtout, la complexité de leurs interactions, les populations ainsi que les différents acteurs œuvrent sont souvent peu présents dans la lecture des besoins et des problèmes sociaux. Pour ces auteurs, l'appréhension du territoire ne peut se faire sans tenir compte de la complexité des interactions qui le composent. Ils appliquent les concepts issus du modèle systémique de von Bertalanffy (Bertalanffy, 1991), en intégrant la notion de complexité. Celle-ci consiste à tenir compte de l'enchevêtrement des boucles de rétroaction que les éléments d'un système peuvent avoir les uns sur les autres. Moine et Sorita (2015) développent ainsi une grille de lecture du territoire pouvant prendre en compte tant ses aspects topographiques que relationnels. Décortiquer le système étudié en sous-systèmes permet ensuite d'étudier ses composantes et leurs relations multiples et dynamiques.

Plus récemment, Augustin et ses collègues (2023) ont publié un modèle théorique (voir figure 1) enrichissant le modèle bioécologique (Bronfenbrenner, 1977) qui permet de conceptualiser les différents échelons spatiaux et leurs boucles d'interaction avec les différents déterminants de la santé. La santé est, selon le préambule de la constitution de l'Organisation mondiale de la santé, « un état de complet bien-être physique, mental et social et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité » (*Constitution de l'OMS*, s. d.). Augustin et ses collègues (2023) distinguent les forces mondiales dominantes, les politiques et la gouvernance, les conditions sociodémographiques et socioéconomiques, le milieu de vie, les services de santé, les conditions culturelles et de travail, qui se conjuguent aux caractéristiques individuelles d'une personne et déterminent ainsi son état de santé. Ces éléments se placent sur un continuum s'échelonnant en termes d'espace : le lieu d'habitation, le voisinage, les échelles locale, régionale, nationale et mondiale, allant du micro au macro en passant par le méso, qui articule les forces mondiales et nationales aux échelles régionales et locales (Augustin et collab., 2023).

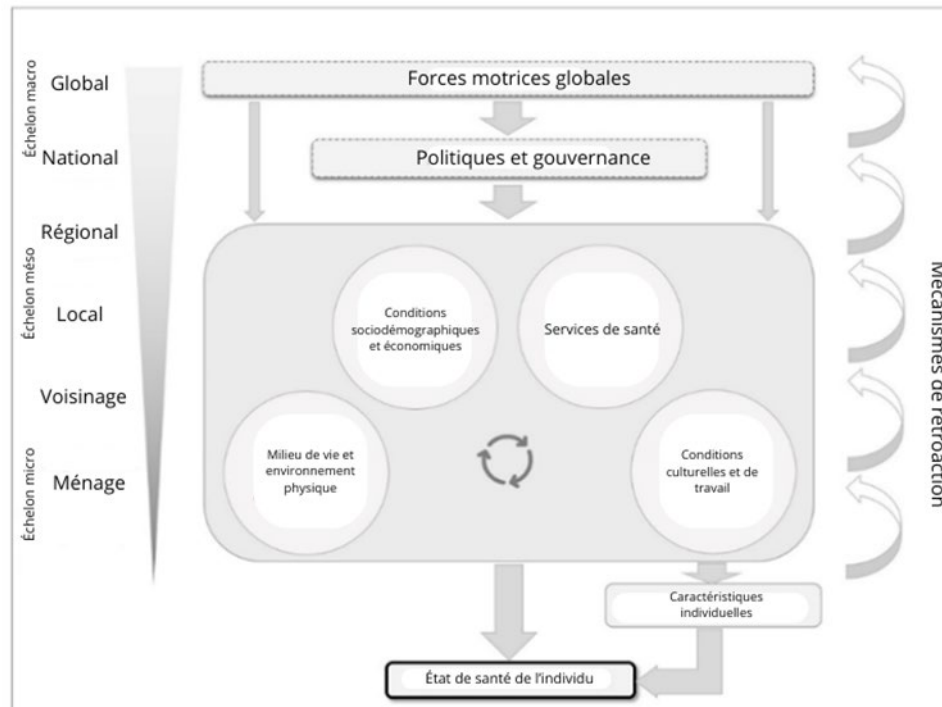


Figure 1 – Aspects spatiaux de la santé
Source : Augustin et collab. (2023, p. 7)

Spatscheck (2019) s'appuie quant à lui sur les théories critiques et marxistes en géographie pour arguer que la dimension spatiale du social est elle aussi construite, modelée par les inégalités et par les enjeux structurels. L'auteur souligne le fait que la dimension spatiale fait partie des débats actuels dans les modèles en travail social, notamment dans les modèles théoriques structurels, écosociaux et écologiques : « Dans la pratique du travail social, le projet de l'orientation socio-spatiale est devenu un important modèle de réforme pour les services sociaux, de la santé et éducatifs, ce qui touche différents champs d'intervention » (Spatscheck, 2019, p. 847). Pour Spatscheck, les approches intégrant la dimension spatiale permettent de développer une manière soutenant davantage l'émancipation par l'action collective et le développement du pouvoir d'agir des personnes aidées, selon la tradition d'intervention collective structurante remontant à Jane Addams (1860-1935), l'une des deux fondatrices reconnues de la discipline du travail social, au début du xx^e siècle (Hamington, 2024). Il identifie trois paliers d'intervention, soit le palier des professionnels sur le terrain (*professional service providers*); le palier administratif, qui structure et soutient le développement à une échelle plus large; et le palier de la planification des structures elles-mêmes, qui permet d'orienter les politiques et les services afin d'améliorer la réalité vécue par les citoyennes et citoyens dans leur milieu de vie (Spatscheck, 2019).

Toujours chez Spatscheck (2019), cette orientation socio-spatiale est moins une méthode ou un modèle qu'un paradigme encore à définir, et contient différentes perspectives et divers angles d'analyse, qui auraient en commun cinq éléments :

- 1) S'éloigner d'une approche par cas individuel pour adopter une perspective inscrite dans une dimension spatiale qui nécessite une transformation avec les différentes parties prenantes;
- 2) Orienter par une approche favorisant l'empowerment des personnes et la mobilisation de leurs forces;

- 3) Développer une responsabilité socio-spatiale intersectorielle brisant la tendance au travail en silo, pour l'amélioration de l'accessibilité des ressources;
- 4) Mieux arrimer les processus de planification et de participation, permettant une mixité et un équilibre entre les acteurs étatiques, ceux de la société civile et ceux du secteur privé; et
- 5) Travailler avec des approches aux différents paliers socio-spatiaux, pour assurer la coopération des différents acteurs, sans laquelle le concept ne peut fonctionner.

Ce dernier point permet un pont intéressant avec le modèle d'Augustin et ses collègues (Augustin et collab., 2023), qui conceptualise et illustre les interactions entre les différents paliers spatiaux ainsi que les impacts sur les déterminants de la santé.

Ces différentes approches cherchent à conceptualiser les relations complexes entre les interactions entre les différents niveaux de l'architecture sociale, politique, culturelle et les manières qu'ils ont de structurer le territoire, les ressources et l'accessibilité (ou non) des services et des ressources. Cette intégration de l'espace dans les modèles théoriques permet de situer les différents systèmes en jeu et d'orienter les interventions de manière plus efficace en identifiant différents paliers et systèmes de pouvoir structurant les territoires. Cela permet également de comprendre plus finement les distinctions entre différents territoires et leurs caractéristiques puisque chacun est constitué d'interactions distinctes entre les aspects spatiaux et les différents paliers d'organisation et de pouvoir.

En milieu rural et éloigné, ces éléments se conjugueront différemment que dans un quartier urbain. Cela permet de voir plus distinctement comment les systèmes à différentes échelles structurent le territoire et les réalités vécues par les collectivités et par les personnes y vivant, notamment par les impacts des politiques d'aménagement, des politiques sociales ainsi que des divisions politiques et administratives régulant les services publics et les activités économiques.

3. Méthodologie

Notre recherche est exploratoire et qualitative, car elle vise à mieux rendre compte de la perception et du vécu des personnes participantes (Gaudet et Robert, 2018). Elle vise à mieux documenter les défis et stratégies vécus et observés par les intervenantes et intervenants du territoire. Les personnes ciblées œuvraient sur le territoire de la MRC La Haute-Côte-Nord, dans le réseau public de la santé et des services sociaux, dans le réseau scolaire ou dans le milieu communautaire. Étant donné le faible nombre de personnes détenant un diplôme universitaire sur le territoire (11 %) (ÉCOBES Recherche et transfert et RAP Côte-Nord, 2018), il nous semblait pertinent d'élargir aux personnes œuvrant en intervention sur une base expérientielle (sans diplôme). Le recrutement s'est effectué par les médias sociaux.

L'entretien semi-dirigé a été retenu comme méthode principale de collecte de données afin de bien saisir le vécu et la perception des personnes participantes. Des entrevues d'environ une heure ont donc été réalisées, soit en personne ou en visioconférence, avec 10 participantes, sur une période s'étendant du 8 mars au 15 mai 2024. Les thèmes abordés étaient les suivants :

- 1) Caractéristiques du territoire de la MRC La Haute-Côte-Nord : leur perception, la structure des ressources, les défis rencontrés en lien avec le territoire (distance, conditions météo et routières, coûts, etc.);
- 2) Défis relatifs au déplacement des intervenantes elles-mêmes dans le cadre de leur travail et stratégies pour y faire face;
- 3) Défis rencontrés par les personnes aidées et stratégies qu'elles développent pour répondre à leurs besoins en matière de déplacement;
- 4) Enjeux de transport dans le cadre de l'intervention elle-même (recherche de solutions avec les personnes aidées, temps passé à trouver des moyens, déplacement des personnes par l'intervenante elle-même, etc.).

La recherche a obtenu un certificat d'éthique du Comité d'éthique de la recherche de l'UQAC le 8 mars 2024, portant le numéro 2024-1637.

Un maximum de 12 entretiens était ciblé. Nous avons réalisé 10 entretiens de recherche. Les participantes étaient des femmes âgées de 25 à 70 ans et desservant des populations diverses (jeunes, femmes; personnes avec une déficience intellectuelle, physique ou un trouble du spectre de l'autisme; personnes âgées; familles; personnes avec des troubles de santé mentale; etc.).

4. Résultats préliminaires

Cette section propose quelques résultats préliminaires. Nous présentons d'abord le territoire à l'étude, puis nous abordons quelques éléments qui se démarquent.

4.1 Territoire à l'étude

La MRC La Haute-Côte-Nord, porte d'entrée au sud de la région de la Côte-Nord, est un territoire de 11 260,13 km² et a une population de 9 873 habitants, répartis dans huit municipalités et une communauté innue (Essipit). Elle est essentiellement rurale; sa plus grosse agglomération, Forestville, n'a que 2 800 habitants.

Les ressources sont principalement réparties dans deux centres administratifs : Forestville (pour le secteur est, s'étendant de Longue-Rive à Colombier inclusivement) et Les Escoumins (pour le secteur ouest, couvrant de Tadoussac et Sacré-Cœur aux Escoumins) (Colas et MRC La Haute-Côte-Nord, 2016).

Chaque municipalité, excepté Portneuf-sur-Mer, à l'ouest de Forestville, a une école primaire. Les écoles secondaires sont situées à Forestville et aux Bergeronnes (ÉCOBES Recherche et transfert et RAP Côte-Nord, 2018). Deux petits hôpitaux de première ligne offrent des services limités à Forestville et aux Escoumins, obligeant les usagers à se déplacer à une ou deux heures de route pour avoir accès aux hôpitaux de Baie-Comeau, de Chicoutimi, de La Malbaie ou de Québec pour des soins plus complexes, incluant les accouchements (Tremblay-Boily, 2023).



Figure 2 – Carte de la MRC La Haute-Côte-Nord
Source : MRC La Haute-Côte-Nord, s.d.

La population de la Haute-Côte-Nord a un âge moyen de 49,2 ans (Statistique Canada, 2021). Les industries principales sont le tourisme, l'industrie forestière et les services. L'indice de défavorisation matérielle et sociale est généralement dans les quintiles 4 et 5, soit matériellement très défavorisé ou socialement et matériellement très défavorisé (INSPQ, 2021).

4.2 Travail des intervenantes et territoire d'intervention

Lors de nos entretiens, les participantes ont toutes mentionné (n=10) combien la distance et les conditions météorologiques et routières ont des impacts importants sur l'organisation de leur travail. Certaines (n=3) ont également mentionné les impacts sur leur capacité à intervenir équitablement dans les différentes localités du territoire. Plusieurs (n=4) ont des stratégies pour optimiser le temps passé sur la route, la plus commune étant de regrouper les interventions par localité, lorsqu'elles le peuvent. Plusieurs (n=3) mentionnent qu'elles coupent sur leur temps personnel pour préserver le temps d'intervention afin que le temps de déplacement n'affecte pas leurs usagers (p. ex., manger sur la route, débiter plus tôt ou terminer plus tard, etc.).

La voiture est considérée par plusieurs (n=5) comme un outil de travail, avec une charge mentale, des coûts financiers et personnels rattachés (usure, temps, nécessité d'avoir des pneus de qualité, particulièrement pour les conditions hivernales, lave-vitre, essence, voire garder du matériel pour les interventions dans la voiture, etc.) (n=8). Ces coûts ne leur semblent pas nécessairement compensés par les frais de kilométrage prévus par les organismes et institutions (n=6).

Par ailleurs, dans le cadre même de leur travail, plusieurs intervenantes (n=6) mentionnent particulièrement le temps disproportionné passé à trouver des solutions, souvent ponctuelles, pour les personnes qu'elles accompagnent, en sachant que ce sera à recommencer lorsque le besoin se représentera :

Ça amène une charge mentale, puis une tâche [...] administrative [...] qui devrait pas être sur notre dos à nous, les intervenants. (P2)

Le temps et les ressources qui auraient pu être consacrés à l'intervention sociale plus spécifique aux besoins de la personne sont donc consacrés aux solutions en transport. Du côté des intervenantes, il y a une fatigue et une frustration exprimées face à cette réalité (n=4) :

C'est l'impuissance puis la fatigue d'avoir l'impression qu'on a trouvé un... on a mis un « *bandaid* » sur le bobo pour cette fois-ci, mais que ça va tout être à recommencer la prochaine fois. (P3)

De plus, plusieurs (n=3) mentionnent qu'elles déplacent elles-mêmes les personnes lorsqu'il n'y a aucune autre option, même si la personne aurait pu être autonome si une option viable avait été disponible.

Les difficultés d'organisation en matière de transport ainsi que le temps pour couvrir la distance sont mentionnés également comme un obstacle à l'intervention de groupe, que quelques intervenantes verraient comme un moyen pour mieux soutenir et briser l'isolement de leurs usagers.

Enfin, du côté communautaire, certaines intervenantes (n=3) mentionnent à quel point le financement accordé pour les déplacements est inadéquat ou trop complexe à obtenir afin de répondre aux besoins des personnes sur un territoire aussi grand où les services ne sont pas toujours présents (p. ex., centre de désintoxication).

4.1.1 La voiture comme lieu d'intervention

Bien que chacune des participantes ait sa manière d'utiliser la voiture comme espace d'intervention, le temps passé à couvrir la distance en voiture lorsque les intervenantes doivent déplacer les personnes usagères peuvent constituer un moment privilégié pour des formes d'accompagnement, notamment en raison de la confidentialité que la voiture peut offrir (n=2). Une participante note que la voiture lui a permis de faire des interventions très riches auprès d'usagers masculins :

J'ai fait des interventions extraordinaires avec des hommes qui sont tout à fait dans les codes de ce qu'on appelle la masculinité toxique, qui ont de la misère à entrer en relation avec d'autres personnes, qui plus est des femmes. (P3)

Une autre note les possibilités de faire de la sensibilisation et de l'éducation par rapport au budget ou encore à l'hygiène personnelle lorsqu'elle accompagne des personnes usagères pour des activités ou vers les commerces.

4.1.2 Impacts sur l'autonomie et sur le niveau de stress

Un des plus importants défis auxquels les personnes aidées font face, selon les intervenantes interviewées, est la difficulté et la complexité d'avoir accès à des moyens de transport réguliers, fiables et permettant l'autonomie dans les déplacements. Pour les besoins ponctuels, particulièrement si le déplacement est prévisible à l'avance et sur des trajets plus courts, le réseau informel, ou même les services existants, selon les critères, peuvent répondre. Un des enjeux perçus est la crainte « d'user » le réseau lorsque les besoins sont fréquents ainsi que la complexité dans l'organisation des déplacements.

Toutes les intervenantes (n=10) mentionnent que les gens manquent ainsi des rendez-vous, voire attendent trop longtemps avant de consulter ou se privent, ce qui peut avoir des conséquences importantes sur leur santé et leur espérance de vie. Certaines (n=5) mentionnent également l'isolement et le niveau de stress ou d'anxiété chez les personnes aidées, ce qui peut mener à une désorganisation ou à un besoin accru des services, créant ainsi un cercle vicieux les maintenant dans une situation de dépendance aux services (n=3).

4.1.3 Impacts sur la situation socioéconomique

Les inégalités socioéconomiques, déjà marquées (n=5), sont renforcées par les difficultés d'accès aux moyens de se déplacer. Cet enjeu est ressorti particulièrement lorsqu'il s'agit de l'obtention du permis de conduire pour les jeunes (n=5), de l'accès à l'emploi et aux prestations d'assurance-emploi (n=3), de la participation sociale (n=6) et de l'accès aux services de santé pour les personnes défavorisées (n=10).

Par exemple, l'inégalité d'accès aux cours et aux examens de conduite nuit à son tour à la capacité de ces jeunes à obtenir et maintenir un emploi, qui nécessite souvent un permis, voire un véhicule (n=3). Plusieurs participantes (n=3) soulignent également que, pour certains groupes (p. ex., personnes avec une déficience intellectuelle ou certaines limitations physiques ou neurologiques), l'obtention d'un permis de conduire et, donc, l'autonomie pour les déplacements en voiture sont impossibles, accentuant encore ici les inégalités.

4.1.4 Stratégies utilisées

Les stratégies utilisées par les personnes elles-mêmes consistent souvent à se regrouper et à partager les coûts pour se déplacer, par exemple pour aller faire leurs courses (n=8), bien que ce soit parfois coûteux et complexe.

Une autre stratégie mentionnée est le recours aux appels sur les médias sociaux (n=4), qui comportent toutefois le risque de stigmatisation et certains enjeux de confidentialité (n=2).

Par ailleurs, certaines intervenantes (n=3) mentionnent que c'est paradoxalement lorsque certaines personnes perdent leur mobilité physique et ont accès à un triporteur ou quadriporteur qu'elles deviennent plus autonomes pour leurs déplacements, lorsque les infrastructures le permettent et que les déplacements sont locaux.

4.1.5 Défis plus spécifiques en matière de santé et de bien-être des femmes

Plusieurs intervenantes soulèvent des défis spécifiques aux femmes. Parmi ces défis figure tout ce qui concerne le suivi de grossesse et la périnatalité (n=4). Par exemple, plusieurs services ne sont pas offerts en Haute-Côte-Nord, comme du suivi mère-enfant plus complexe ou lorsque la grossesse est plus avancée. De la même manière, il n'est pas possible d'accoucher en Haute-Côte-Nord, donc le fait de devoir s'assurer de pouvoir se rendre à Baie-Comeau, à Chicoutimi ou à La Malbaie, selon les besoins, crée un stress important, particulièrement lorsque les femmes sont seules, ont peu de réseau ou que leur conjoint travaille en mode navettage (*fly-in/fly-out*).

De plus, pour les situations de violence conjugale, les enjeux de déplacement (distance, manque d'accès à un véhicule, isolement, etc.) peuvent menacer la sécurité et la confidentialité des personnes ayant besoin de se rendre en maison d'hébergement.

Par ailleurs, lorsqu'il y a des situations de défavorisation importante, l'éloignement des commerces et le manque de moyens pour se déplacer peuvent avoir des impacts importants sur la santé des jeunes enfants (p. ex., l'incapacité de se déplacer pour se procurer du lait maternisé, qu'on retrouve seulement dans les deux pharmacies du territoire, ce qui a des impacts directs sur le développement du nourrisson).

5. Discussion et conclusion

Dans cet article, nous souhaitons nous pencher sur la question de la distance et du déplacement dans le cadre de l'intervention sociale en milieu rural, faisant ainsi ressortir la nécessité de mieux intégrer la dimension territoriale et ses complexités dans l'analyse de ces enjeux. Nous avons brièvement présenté le modèle proposé par Augustin et ses collègues (2023), en intégrant une échelle spatiale au modèle bioécologique pour mieux tenir compte des paliers d'intervention affectant les déterminants de la santé et les boucles de rétroaction gouvernant les interactions entre les différents paliers et l'environnement physique.

Les propositions de Moine et Sorita (2015), d'une part, et de Spatscheck (2019), d'autre part, permettent de mieux conceptualiser la complexité de cette dimension territoriale en étoffant les approches systémiques (von Bertalanffy, 1991), tout en notant que la dimension socio-spatiale est en cours de définition dans le contexte du travail social. Le modèle d'Augustin et ses collègues (2023) a le mérite de représenter les différents échelons territoriaux, du local au mondial, mais il est encore difficile de pleinement intégrer la dimension spatiale dans l'analyse des réalités sociales, ce que Moine et Sorita (2015) mettent davantage de l'avant en représentant la complexité des systèmes-territoire.

Nous souhaitons également présenter quelques résultats préliminaires de notre recherche afin d'illustrer l'importance de développer une meilleure compréhension de ces enjeux de territoire et de distance en intervention sociale. En effet, plusieurs des résultats présentés font écho à ce qui est documenté dans la littérature et nécessitent une analyse permettant de bien rendre compte des interactions avec le territoire.

On y retrouve les impacts de l'éloignement des populations par rapport aux ressources, particulièrement les populations vulnérables. Plusieurs inégalités socioéconomiques sont rattachées aux inégalités d'accès au transport, notamment en raison de la dépendance à l'automobile et à une offre insuffisante en transport collectif. Si on reprend le modèle d'Augustin et ses collègues (2023), on pourrait identifier les différents paliers où se structurent ces inégalités. Le contexte économique mondial actuel, que ce soit sur le plan des inégalités économiques, de la place de l'automobile ou des tendances à l'urbanisation des populations, est important à prendre en compte. De la même manière, les décisions politiques affectant la gestion des services de santé et sociaux (p. ex., fin abrupte du recours aux agences, centralisation accentuée, etc.) jouent un rôle dans l'affectation des ressources en intervention, obligeant les intervenantes à couvrir de grandes distances. On peut relever que, puisque les décisions se prennent souvent dans le contexte des centres urbains, la prise en compte de ces grandes distances et des coûts organisationnels et personnels que ces décisions peuvent avoir sur des territoires ruraux ou éloignés semble virtuellement inexistante.

En ce qui concerne le travail des intervenantes, on observe à quel point la distance, les conditions routières, les coûts et la charge mentale occasionnés par l'organisation du travail en tenant compte de ces enjeux sont importants. Le temps consacré au déplacement, tant dans leur pratique que lorsqu'il s'agit de trouver des solutions avec leurs usagers, est considérable. Bien que ces dimensions soient évoquées dans la littérature, les éléments recueillis, notamment le temps, la charge et la frustration qui accompagne cette partie du travail, n'avaient pas été relevés dans notre recension des écrits.

Notre étude permet de mieux comprendre l'importance et la complexité des enjeux et des stratégies spécifiquement liés au déplacement dans le contexte de l'intervention sociale en milieu rural. En définissant davantage comment la dimension spatiale structure les enjeux sociaux, politiques et culturels et est structurée par ceux-ci, notre étude permet aussi d'illustrer l'importance d'intégrer la dimension spatiale dans l'analyse des problèmes sociaux. En enrichissant les modèles théoriques utilisés en intervention sociale, on se dote d'un prisme et d'un langage par lesquels voir et nommer les inégalités sociales présentes, mais également les forces et les stratégies déployées pour y remédier.

Limites

Dans cet article, les résultats présentés sont préliminaires, ce qui est bien sûr une de ses limites. De plus, puisque l'approche de la recherche est de nature exploratoire et que l'échantillon est relativement petit, il est probable que d'autres enjeux ne soient pas reflétés dans les résultats.

Pistes de recherche

Pour de futures recherches, il nous paraît pertinent de s'intéresser à la voiture comme lieu d'intervention dans la pratique en milieu rural, mais également de faire une recherche auprès des populations elles-mêmes touchées par les formes d'exclusion par le transport en territoire rural.

Par ailleurs, dans le cadre de recherches avec un devis quantitatif, il serait pertinent, comme l'ont fait certaines de nos participantes, de chiffrer les coûts réels des déplacements des interventions, tant par les organisations que les coûts absorbés personnellement par les intervenantes et intervenants, en fonction du territoire couvert et de la distance nécessaire à l'accomplissement des tâches demandées. Cela permettrait de mieux orienter les politiques publiques et le soutien à la mission de base des organisations qui œuvrent en milieu rural.

RÉFÉRENCES

- Alberio, M. et Handfield, M. (2018). Les intervenants face à la problématique de l'accessibilité aux services pour les jeunes ruraux en situation de vulnérabilité. *Nouvelles pratiques sociales*, 30(1). <https://doi.org/10.7202/1051403ar>
- Association des maires ruraux de France. (2023). *Étude sur la santé en milieu rural*. <https://www.calameo.com/books/00530798972cc2bc6c989>
- Augustin, J., Andrees, V., Walsh, D., Reintjes, R. et Koller, D. (2023). Spatial Aspects of Health—Developing a Conceptual Framework. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 20(3), 1817. <https://doi.org/10.3390/ijerph20031817>
- Babbar, P., Peace, J., Cooper, D., Boisjoly, G. et Grisé, E. (2022, janvier). *Understanding and responding to the transit needs of women in Canada* [Rapport]. Polytechnique Montréal. <https://publications.polymtl.ca/10017/>
- Bertalanffy, L. von. (1991). *Théorie générale des systèmes* (J. B. Chabrol, Trad.). Dunod.
- Bronfenbrenner, U. (1977). Toward an experimental ecology of human development. *American Psychologist*, 32(7), 513-531. <https://doi.org/10.1037/0003-066X.32.7.513>
- Colas, P.-O. et MRC La Haute-Côte-Nord. (2016). *Rapport final—Démarche de prospective stratégique*. Document public, mais non publié en ligne, disponible sur demande auprès de la MRC.
- Constitution de l'OMS. (s. d.). <https://www.who.int/fr/about/governance/constitution>
- Curl, A., Clark, J. et Kearns, A. (2018). Household car adoption and financial distress in deprived urban communities : A case of forced car ownership? *Transport Policy*, 65, 61-71. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.01.002>
- Daley, M. (2020). *Rural Social Work in the 21st Century : Serving Individuals, Families, and Communities in the Countryside*. Oxford University Press USA - OSO. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/uqac-ebooks/detail.action?docID=6185032>
- Desgagnés, J.-Y., Goma-Gakissa, G. et Gaudreau, L. (2018). Toutes et tous dans le même bateau : Regards croisés sur l'intervention sociale en contexte de pauvreté et de ruralité. *Nouvelles pratiques sociales*, 30(1). <https://doi.org/10.7202/1051401ar>
- Disney, T., Warwick, L., Ferguson, H., Leigh, J., Cooner, T. S., Beddoe, L., Jones, P. et Osborne, T. (2019). "Isn't it funny the children that are further away we don't think about as much?" : Using GPS to explore the mobilities and geographies of social work and child protection practice. *Children and Youth Services Review*, 100, 39-49. <https://doi.org/10.1016/j.chil-youth.2019.02.029>
- ÉCOBES Recherche et transfert, et RAP Côte-Nord. (2018, juin). *Portrait MRC de La Haute-Côte-Nord*. https://rapcotenord.ca/wp-content/uploads/2021/11/portrait_mrc_haute_cote_nord_en_85x11_2019_-FR.pdf
- Even, Y. (2011). Les formes de l'intervention sociale en milieu rural. *Pour*, 208(1), 147-151. <https://doi.org/10.3917/pour.208.0147>
- Ferguson, H. (2006). Liquid Social Work : Welfare Interventions as Mobile Practices. *British Journal of Social Work*, 38(3), 561-579. <https://doi.org/10.1093/bjsw/bcl367>
- Ferguson, H. (2009). Driven to Care : The Car, Automobility and Social Work. *Mobilities*, 4(2), 275-293. <https://doi.org/10.1080/17450100902906723>
- Ferguson, H. (2010a). Mobilities of welfare : The case of social work. Dans *Mobile Methods*. Routledge.
- Ferguson, H. (2010b). Walks, Home Visits and Atmospheres : Risk and the Everyday Practices and Mobilities of Social Work and Child Protection. *The British Journal of Social Work*, 40(4), 11001117. <https://doi.org/10.1093/bjsw/bcq015>
- Ferguson, H. (2016). Researching Social Work Practice Close Up : Using Ethnographic and Mobile Methods to Understand Encounters between Social Workers, Children and Families. *The British Journal of Social Work*, 46(1), 153168. <https://doi.org/10.1093/bjsw/bcu120>
- Gaudet, S. et Robert, D. (2018). *L'aventure de la recherche qualitative : Du questionnement à la rédaction scientifique*. Les Presses de l'Université d'Ottawa. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/uqac-ebooks/detail.action?docID=5504166>
- Gélineau, L., Pagès, A., Desgagnés, J.-Y., Gaudreau, L., Fréchette, A. et Morency-Carrier, M.-C. (2018). Pauvreté et intervention sociale en milieu rural : Présentation du dossier. *Nouvelles pratiques sociales*, 30(1), <https://doi.org/10.7202/1054258ar>

- Gobillon, L. et Selod, H. (2021). Spatial Mismatch, Poverty, and Vulnerable Populations. Dans M. M. Fischer et P. Nijkamp (dir.), *Handbook of Regional Science* (p. 573-588). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-662-60723-7_7
- Hamington, M. (2024). Addams, Jane | Internet Encyclopedia of Philosophy. Dans *Internet Encyclopedia of Philosophy*. <https://iep.utm.edu/addamsj/>
- Hanson, C., Jaffe, J., Varley, E., Alhassan, J., Tanaka, M., Krajewski, M., Nkhata, T. J., Wastasecoot, B. et Acker-Verney, J. (2021). *Here Today, Gone Tomorrow: Public Transportation and Vulnerabilities in Rural and Remote Canada*.
- Institut nationale de santé publique (2021). *Indice de défavorisation matérielle et sociale compilé par le Bureau d'information et d'études en santé des populations (BIESP) à partir des données des recensements canadiens de 1991, 1996, 2001, 2006, 2011, 2016 et 2021*.
- Jones, M., Verity, F. et Harvey, E. (2023). Time and social space in South Australian rural health social work practice. *Journal of Rural Studies*, 97, 467-473. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2022.12.009>
- Lewis, M. L., Scott, D. L. et Calfee, C. (2013). Rural Social Service Disparities and Creative Social Work Solutions for Rural Families Across the Life Span. *Journal of Family Social Work*, 16(1), 101-115. <https://doi.org/10.1080/10522158.2012.747118>
- Moine, A. et Sorita, N. (2015). *Travail social et territoire. Concept, méthode, outils*. Presses de l'EHESP.
- Spatscheck, C. (2019). Spatial approaches to social work – theoretical foundations and implications for practice and research. *European Journal of Social Work*, 22(5), 845-859. <https://doi.org/10.1080/13691457.2018.1550387>
- Statistique Canada (2021). Tableau de profil de recensement. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&SearchText=La%20Haute%20Cote%20Nord&DGUIDlist=2021A00032495&GENDERlist=1,2,3&STATISTIClist=1&HEADERlist=0>
- Tremblay-Boily, G. (2023, septembre 21). *Le revenu viable hors des grands centres*. IRIS. <https://iris-recherche.qc.ca/publications/le-revenu-viable-hors-des-grands-centres/>
- Urry, J. (1999). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. Taylor et Francis Group. <https://doi.org/10.4324/9780203021613>
- Waltman, G. H. (2011). Reflections on rural social work. *Families in Society*, 92(2), 236-239. <https://doi.org/10.1606/1044-3894.4091>