

COHABITER AVEC LE NAVETTAGE AÉROPORTÉ LE CAS DE VAL-D'OR EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE



AUTEURS

FRANCIS LÉVESQUE

École d'études autochtones,
Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue

DANNY BARIL

Étudiant au doctorat, École d'études autochtones,
Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue

Pour citer :

Lévesque, F. et D. Baril (2020). *Cohabiter avec le navettage aéroporté : le cas de Val-d'Or en Abitibi-Témiscamingue*. Val-d'Or, Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue, 20 p.

AVEC LA COLLABORATION

THIERRY RODON

Titulaire de la Chaire de recherche sur le
développement durable du Nord (Université Laval)

SYLVIE OSTIGNY

Directrice du Regroupement des femmes de la
Côte-Nord

AUDE THERRIEN

Coordonnatrice de la Chaire de recherche sur le
développement durable du Nord (Université Laval)

JENNY FOURCAUDOT

Étudiante, École d'études autochtones,
Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue

I. INTRODUCTION

Au Québec, les effets du navettage aéroporté (NA) – aussi connu sous le nom de *fly-in, fly-out* (FIFO) – ont été bien documentés dans les communautés qui accueillent des travailleurs, par exemple dans la région de la Côte-Nord (Joncas, 2015; Regroupement des femmes de la Côte-Nord et Chaire de recherche sur le développement durable du Nord, 2019) ou encore dans les villages du Nunavik (Rodon et Lévesque, 2015). Les représentations des travailleurs engagés dans ce système ont, elles aussi, été récemment étudiées (Simard et al. 2019). Cependant, il existe peu de documentation pour comprendre ses effets sur les communautés de départs, soient celles où résident les travailleurs et leurs familles.

Si on sait que le navettage aéroporté a des effets importants sur des communautés de départ situées à l'extérieur du Canada (Albrecht et al., 2017; Storey, 2016), ils sont cependant très mal documentés au Québec. Par exemple, l'Institut National de la Santé publique du Québec publiait récemment une revue de littérature qui s'appuyait presque exclusivement sur des études de cas australiennes (Pelletier et al., 2018). Une revue de littérature produite par la Chaire de recherche sur le développement du Nord de l'Université Laval avait fait sensiblement de même l'année précédente (Bourgeois, 2017). Qui plus est, ces revues de littérature se concentrent presque exclusivement sur les effets subis par les communautés d'accueils ou sur les travailleurs et sont forcées d'ignorer, dû au manque de données publiées, les effets de ce mode de travail sur les communautés de départ.

Ce rapport présente les résultats d'un modeste projet de recherche dont l'objectif premier était de porter un premier éclairage sur les effets du navettage aéroporté sur une communauté de départ québécoise. Il s'inscrit dans le cadre d'une initiative de recherche plus large initiée par le Regroupement des femmes de la Côte-Nord (ci-après « Regroupement ») et par la Chaire de recherche sur le développement durable du Nord (ci-après « Chaire »). Dans le cadre de ce projet, le Regroupement et la Chaire cherchaient à mieux comprendre les effets du navettage aéroporté sur les femmes, les familles et les communautés de la Côte-Nord (Regroupement des femmes de la Côte-Nord et Chaire de recherche sur le développement durable du Nord, 2019). En effet, ce mode de travail est prévalant dans cette région. On y retrouve d'ailleurs à la fois des communautés de départ et d'accueil.



Afin de mettre en perspective les résultats de ce projet de recherche, Thierry Rodon, titulaire de la Chaire, Sylvie Ostigny, directrice du Regroupement, et Francis Lévesque, professeur à l'École d'études autochtones de l'Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue, ont décidé de mener un projet de recherche similaire dans une autre région afin d'avoir une base comparative qui permette de mettre les résultats obtenus en lumière. C'est la communauté de Val-d'Or en Abitibi-Témiscamingue qui fut choisie. En plus d'être le lieu de résidence de F. Lévesque, Val-d'Or possède aussi des caractéristiques qui la prêtaient bien à la comparaison : ville dont le développement est historiquement lié

à l'économie minière, il s'agit également d'une communauté d'où partent des dizaines de travailleurs quotidiennement.

Il est important de bien situer ce projet. En effet, il ne s'agit pas d'une recherche exhaustive dont l'objectif principal serait d'étudier en totalité le phénomène du navettage aéroporté à Val-d'Or, mais plutôt d'un projet exploratoire qui cherche à cerner la problématique de manière globale pour identifier des pistes de recherche futures. Il s'agit, en fait, d'un point de départ à partir duquel nous espérons que d'autres projets de recherche pourront émerger, et non d'un point d'arrivée.

Plus concrètement, ce projet a trois objectifs :

1.

Il est d'abord de répondre aux lacunes dans la littérature en produisant des données originales, aussi sommaires soient-elles, sur le navettage aéroporté et sur ses effets sur une communauté de départ, soit Val-d'Or en Abitibi-Témiscamingue.

2.

Il est ensuite de proposer un point de comparaison pour le projet de recherche mené conjointement par le Regroupement des femmes de la Côte-Nord et par la Chaire de recherche sur le développement durable du Nord sur la Côte-Nord (Regroupement des femmes de la Côte-Nord et Chaire de recherche sur le développement durable du Nord, 2019)

3.

Il s'agit enfin d'identifier des pistes de recherche potentielles pour le futur qui seraient pertinentes à la fois pour les participants (travailleurs, conjoints, résidents, etc.), les partenaires du projet (ville de Val-d'Or, chambre de commerce, services sociaux, etc.) de même que pour la communauté scientifique.

II. MÉTHODOLOGIE

Afin de répondre aux objectifs du projet, nous avons opté pour une méthodologie similaire à celle utilisée par la Chaire et le Regroupement lors de leur enquête sur la Côte-Nord. En plus de nous permettre de répondre aux

lacunes dans la littérature et d'identifier des pistes de recherche potentielles, cette approche permet de facilement comparer les résultats des deux projets de recherche.

TABLEAU 1
Participants

Total des participants :	14
	9 femmes et 5 hommes
Femmes :	9
	4 actrices du milieu (social, économique et élue) 4 conjointes de travailleurs 1 travailleuse
Hommes :	5
	4 travailleurs* 1 acteur du milieu *2 de ces travailleurs sont Autochtones

Cette méthodologie s'articule autour de la rencontre de travailleurs qui font du navettage aéroporté, de leurs épouses, ainsi que celles d'acteurs économiques, politiques et sociaux locaux. Nous avons rencontré 14 participants (N=14), sept d'entre eux lors de deux groupes focus et les sept autres lors d'entrevues individuelles. Neuf de ces participants étaient des femmes, cinq des hommes. Les deux groupes focus se sont déroulés dans la salle privée d'une microbrasserie locale alors que les entrevues ont eu lieu à des endroits choisis par les participants eux-mêmes. Le premier des deux groupes focus a réuni des épouses de travailleurs alors que le deuxième a réuni des acteurs locaux (deux acteurs politiques, un acteur économique et un acteur du milieu social). Parmi les neuf femmes rencontrées, on comptait quatre conjointes de travailleurs, une travailleuse faisant elle-même du navettage aéroporté et quatre actrices du milieu politique, économique et social. Parmi les cinq hommes rencontrés, quatre faisaient du navettage aéroporté et l'autre était un acteur politique local. Deux des hommes rencontrés étaient des Autochtones qui demeurent dans la MRC de la Vallée-de-l'Or, mais qui travaillent en territoire autochtone.

Tous les participants ont été sélectionnés sur une base volontaire suite à des annonces sur les médias sociaux.

Nous avons ensuite utilisé un échantillon boule-de-neige afin de recruter des participants de différents milieux.

Les questions pouvaient être adaptées aux différents participants, mais globalement, toutes les entrevues et les groupes focus ont tourné autour de trois thématiques principales. Nous voulions :

- Connaître le statut des participants et leur lien avec le navettage aéroporté;
- Connaître leurs impressions des avantages et des inconvénients du navettage aéroporté sur la vie familiale ;
- Connaître leurs perceptions des effets bénéfiques et négatifs du navettage aéroporté sur l'économie et le tissu social de la ville de Val-d'Or.

Malgré tout, les discussions étaient ouvertes et les participants avaient le loisir de parler des sujets qui étaient les plus pertinents pour eux.

Finalement, mentionnons que cette recherche a reçu l'approbation du Comité d'éthique de la recherche de l'Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue (2018-02 – Lévesque, F.)

III. L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE, VAL-D'OR ET LE NORD DU QUÉBEC

Dans la présente section, nous présentons certaines informations statistiques qui permettront de mettre en contexte les résultats présentés dans la section suivante. En effet, plusieurs aspects distinguent la ville de Val-d'Or, la MRC de la Vallée-de-l'Or et la région administrative de l'Abitibi-Témiscamingue des autres régions québécoises. Ces aspects sont généralement acceptés d'emblée par celles et ceux qui ont participé au projet, mais nous croyons qu'une brève mise en contexte permettra au lecteur de bien saisir les propos des participants. Il est important de noter que les données présentées ici traitent parfois de la région administrative (Abitibi-Témiscamingue), parfois de la MRC de la Vallée-de-l'Or ou encore de la ville de Val-d'Or, ce qui fait qu'elles ne sont pas totalement comparables entre elles. Nous avons utilisé les statistiques et les informations disponibles. Le portrait présenté ici n'a surtout pas la prétention d'être exhaustif ou totalement précis. Il est néanmoins instructif.

Val-d'Or est une ville de 32 902 habitants¹ située dans la MRC de la Vallée-de-l'Or (44 307 habitants)² en Abitibi-Témiscamingue (147 508 habitants). Constitué comme municipalité en 1937, Val-d'Or fut créée à l'origine pour répondre aux besoins de l'industrie minière et héberger les travailleurs employés aux mines Lamaque, Sigma, Siscoe, Sullivan ainsi qu'à plusieurs autres³. Val-d'Or a donc toujours entretenu des liens étroits avec l'économie minière, et ce jusqu'à aujourd'hui. En effet, l'économie de la ville, de la MRC et même de la région est encore tributaire des mines présentes sur le territoire ainsi qu'à celles situées à l'extérieur de celui-ci.

En 2017, l'Abitibi-Témiscamingue comptait sept mines en opération, deux concentrateurs ainsi qu'une fonderie⁴. Ces établissements fournissaient 3 777 emplois, ce qui représentait 23,4% du total des emplois miniers dans la province de Québec. Le salaire moyen des emplois miniers était de 108 293\$ annuellement. En 2017 seulement, la somme des salaires versés par l'industrie minière de l'Abitibi-Témiscamingue s'élevait à 409 M\$⁵. En 2017, l'Abitibi-Témiscamingue arrivait aussi au deuxième rang des régions administratives québécoises au chapitre de la valeur de livraison minérale avec 2,26 G\$, soit 23,8% de la valeur totale québécoise⁶.

En 2017 seulement, la somme des salaires versés par l'industrie minière de l'Abitibi-Témiscamingue s'élevait à 409 m\$.

À ces chiffres impressionnants, il faut aussi ajouter, quoiqu'avec un certain grain de sel, ceux de la région voisine du Nord-du-Québec dans laquelle travaillent plusieurs habitants de Val-d'Or, de la MRC de la Vallée-de-l'Or et de la région de l'Abitibi-Témiscamingue⁷. Les établissements miniers du Nord-du-Québec fournissaient 3 985 emplois en 2017, soit 24,7% du total de la province dans ses mines situées au Nunavik et en Eeyou Istchee. Dans le Nord-du-Québec, le salaire annuel moyen des emplois miniers était de 121 181\$.⁸

¹ Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. (2018). *Décret de population*. Repéré à <https://www.mamh.gouv.qc.ca/organisation-municipale/decret-de-population/>

² L'Observatoire de l'Abitibi-Témiscamingue. (2019). *Tableau de bord de l'Abitibi-Témiscamingue : Édition 2019 Indicateurs et faits saillants* [PDF]. Repéré à http://www.observat.qc.ca/documents/publication/oat_tableau-de-bord-edition-2019_vf.pdf

³ Information disponible ici: <http://www.ville.valdor.qc.ca/la-ville/information/histoire/histoire-de-val-d-or>

⁴ Institut de la Statistique du Québec. (2019). *Mines en chiffres – La production minérale au Québec en 2017* [PDF]. Repéré à <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/mines/mines-chiffres-2019.pdf>, p. 7.

⁵ Institut de la Statistique du Québec. (2019). *Mines en chiffres – La production minérale au Québec en 2017* [PDF]. Repéré à

<http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/mines/mines-chiffres-2019.pdf>, p. 8

⁶ Institut de la Statistique du Québec. (2019). *Mines en chiffres – La production minérale au Québec en 2017* [PDF]. Repéré à <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/mines/mines-chiffres-2019.pdf>, p. 4

⁷ « Avec un grain de sel », car il est impossible de connaître précisément l'impact économique des emplois du Nord-du-Québec sur l'économie de l'Abitibi-Témiscamingue et encore moins sur celle de Val-d'Or.

⁸ Institut de la Statistique du Québec. (2019). *Mines en chiffres – La production minérale au Québec en 2017* [PDF]. Repéré à <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/mines/mines-chiffres-2019.pdf>, p. 10.

En Abitibi-Témiscamingue, le revenu moyen des habitants de 24-64 ans était, en 2017, de 57 649\$, soit 72 708\$ pour les hommes et 40 708\$ pour les femmes⁹. En comparaison, le revenu total moyen était, en 2015, de 42 246\$ au Québec, 49 087\$ pour les hommes, 36 203\$ pour les femmes¹⁰. Le revenu moyen est donc nettement supérieur dans la région, et ce malgré le fait que le taux de scolarité soit très en dessous de la moyenne provinciale (voir plus bas).

La MRC de la Vallée-de-l'Or possède aussi comme caractéristique d'être l'une des régions québécoises où le taux d'inoccupation des logements est le plus bas. En effet, en 2018, le taux d'inoccupation était de 1,2%, alors qu'il était de 1,8% l'année précédente, loin du taux d'équilibre de 3%. Ceci met une pression très forte sur les locataires, d'autant plus que le coût des loyers est

poussé à la hausse par la pénurie de logements et les salaires élevés.

Le taux de diplomation de l'Abitibi-Témiscamingue est moins élevé que dans le reste de la province (voir le tableau 2 pour plus de détails). Un cinquième des Abitibiens âgés de 25-65 ans n'a pas de diplôme d'études secondaires, comparativement à 13,3% dans le reste de la province (taux qui inclut par ailleurs l'Abitibi-Témiscamingue).

Chez les hommes, c'est 23% qui n'ont pas de diplômes d'études secondaires. Si le taux de diplômés du secondaire est relativement similaire, on note cependant que les habitants de l'Abitibi-Témiscamingue ont un taux de diplomation postsecondaire moins élevé d'environ 7% que celui des Québécois dans leur ensemble.

TABLEAU 2

**Plus haut certificat, diplôme ou grade pour la population âgée de 25 à 64 ans dans les ménages privés.
Abitibi-Témiscamingue vs. Québec (province)¹¹**

	Abitibi-Témiscamingue			Québec (province)		
	Total	Homme	Femme	Total	Homme	Femme
Aucun certificat	20,9%	23,1%	18,7%	13,3%	14,9%	11,6%
Diplôme d'études secondaires ou l'équivalent	17,5%	15,5%	19,5%	18,5%	18,3%	18,7%
Certificat, diplôme ou grade d'études postsecondaires	61,6%	61,4%	61,8%	68,2%	66,8%	69,6%
<i>Certificat ou diplôme d'apprenti ou d'une école de métiers</i>	<i>27,9%</i>	<i>34,3%</i>	<i>21,2%</i>	<i>19,8%</i>	<i>23,7%</i>	<i>16,0%</i>
<i>Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement non universitaire</i>	<i>16,3%</i>	<i>14,4%</i>	<i>18,2%</i>	<i>19,0%</i>	<i>16,9%</i>	<i>21,1%</i>
<i>Certificat ou diplôme universitaire inférieur au baccalauréat</i>	<i>3,3%</i>	<i>2,3%</i>	<i>4,4%</i>	<i>3,8%</i>	<i>3,1%</i>	<i>4,5%</i>
<i>Certificat, diplôme ou grade universitaire au niveau du baccalauréat ou supérieur</i>	<i>14,1%</i>	<i>10,4%</i>	<i>18,0%</i>	<i>25,5%</i>	<i>23,0%</i>	<i>28,0%</i>

⁹ Institut de la Statistique du Québec. (2019). Revenu d'emploi moyen, 25-64 ans, selon le sexe, MRC de l'Abitibi-Témiscamingue, 2013-2017. Repéré sur

https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/profil08/societe/marche_trav/indicat/remun_sexe_mrc08.htm

¹⁰ Statistique Canada. 2017. Québec et Québec [Province] (tableau). Profil du recensement, Recensement de 2016, produit n° 98-316-X2016001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa.

Diffusé le 29 novembre 2017.

<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (site consulté le 7 novembre 2019).

¹¹ Statistique Canada. 2017. Abitibi-Témiscamingue [Région économique], Québec et Québec [Province] (tableau). Profil du recensement, Recensement de 2016, produit n° 98-316-X2016001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 29 novembre 2017.

Là où l'Abitibi-Témiscamingue se distingue cependant, c'est au niveau des types de diplômes postsecondaires obtenus. En effet, 34,3% des hommes ont un diplôme professionnel et seulement 10,4% d'entre eux ont un diplôme universitaire. Dans le reste du Québec, la proportion est de 23% pour ces deux types de diplômes. Cela signifie qu'en plus d'avoir un taux de diplomation postsecondaire de 5% inférieur au reste de la province, les hommes de l'Abitibi-Témiscamingue ont tendance à étudier dans des programmes qui les mènent

directement sur le marché du travail plutôt que de poursuivre des études universitaires.

Les femmes abitibiennes sont moins nombreuses que les hommes à obtenir des diplômes professionnels (21% contre 34%), mais plus nombreuses à obtenir des diplômes universitaires (18% contre 10%). Elles ont donc des diplômes plus élevés que les hommes, mais ont néanmoins des revenus nettement inférieurs (voir plus haut).



IV. RÉSULTATS

Dans cette section, nous présentons les résultats des entretiens menés dans le cadre de ce projet de recherche. Il est important de mentionner, avant de débiter, que nous nous concentrons ici principalement sur les effets du navettage aéroporté sur Val-d'Or en tant que ville de départ, c'est-à-dire de ville d'où partent des travailleurs vers des sites à l'extérieur de la région. La majorité de celles et ceux qui pratiquent le navettage aéroporté travaille dans des sites miniers nordiques, que ce soit au Nunavut (Meadowbank, Amaruq et Meliadine), au Nunavik (Raglan et Canadian Royalties) et en Eeyou Istchee (Renard et Éléonore). Ces travailleurs font principalement du 21/21 (21 jours au travail, 21 jours à la maison) ou du 14/14. Cependant, Val-d'Or exporte aussi des travailleurs miniers à l'extérieur du Canada. En effet, plusieurs pratiquent le navettage aéroporté sur d'autres continents, notamment en Afrique et dans le Nord de l'Europe. Ensuite, tous celles et ceux qui pratiquent le navettage aéroporté ne travaillent pas uniquement dans le domaine minier. Hydro-Québec emploie par exemple plusieurs travailleurs à Radisson qui y demeure selon la formule 5/2.

Cependant, Val-d'Or n'est pas uniquement une ville de départ. Il s'agit aussi d'une ville qui accueille un nombre important de travailleurs, principalement dans le domaine de la santé, mais aussi dans le domaine minier. Même si cela n'est pas le sujet de ce rapport, il s'agit d'un facteur important qui a de l'influence, entre autres, sur le coût des logements et la participation citoyenne.

Néanmoins, nous ne nous attarderons pas vraiment à cette facette de la problématique. La conciliation entre Val-d'Or ville de départ et Val-d'Or ville d'arrivée pourrait sans doute faire l'objet d'une recherche intéressante dans le futur.

Les réponses aux différents entretiens que nous avons effectués tournent toutes autour de quatre thématiques :

- Les conditions de travail;
- Les avantages et les désavantages du NA sur la vie de famille;
- Les effets du NA sur la vie communautaire dans la communauté de départ (Val-d'Or);
- Les effets du NA sur la ville de Val-d'Or.

Il est très important de souligner, avant de poursuivre, que les résultats des sections 1) et 2) présentent un lien de cause à effet direct avec le navettage aéroporté, car ils se concentrent sur les expériences personnelles des travailleuses et travailleurs ainsi que sur celles de leurs conjointes et conjoints. Cependant, les résultats présentés dans les sections 3) et 4) ne peuvent être attribués uniquement au navettage aéroporté. En effet, ceux-ci peuvent aussi être liés à d'autres facteurs (économie régionale, facteurs personnels, etc.) qui échappent à cette enquête. Si nous avons néanmoins présentés ces résultats ici, c'est qu'ils font partie intégrante du discours local sur les effets du navettage aéroporté.

1. CONDITIONS DE TRAVAIL

Selon les participants rencontrés, le navettage aéroporté est une question de choix. En effet, tous les individus ne sont pas faits pour faire ce type de travail. Comme le mentionnait une participante : « c'est pas pour tout le monde. Il faut aimer être dans le monde. Il ne faut pas être ennuyeux » (F004). Plusieurs travailleuses et travailleurs de la ville de Val-d'Or qui font ce type de travail le font par choix, mais aussi parce que c'est très payant.

Tous les employés interrogés dans le cadre de ce projet mentionnent que les conditions de vie dans le milieu de travail sont généralement excellentes et sont un des facteurs qui les incitent à pratiquer le travail par navettage aéroporté. Ils se disent bien logés et nourris, en plus d'avoir accès à un gymnase, à des activités et à un soutien psychologique en cas de besoin. Un des employés autochtones a aussi mentionné apprécier le fait qu'un soutien psychologique soit offert par la compagnie à sa famille.

Tous les employés allochtones ont mentionné apprécier l'ambiance de travail avec leurs collègues et disent avoir un excellent réseau social au travail. Cependant, les deux employés autochtones ont mentionné que l'ambiance sur le lieu de travail n'était pas toujours excellente et que plusieurs Autochtones avaient tendance à s'isoler et à se sentir loin des leurs. Les deux ont mentionné qu'il arrivait souvent qu'il y ait des tensions entre collègues puisque ceux-ci se trouvaient en permanence les uns avec les autres, un sujet qui n'a pas du tout été abordé par les employés allochtones. Un des deux Autochtones rencontrés a aussi dit ne pas apprécier l'humour souvent sexiste omniprésent dans le milieu de travail. Les deux Autochtones rencontrés ont aussi mentionné apprécier le fait que les compagnies pour lesquelles ils travaillent encouragent les employés à participer à des activités interculturelles. Néanmoins, les deux ont dit que les séparations réapparaissent systématiquement lors des repas alors qu'anglophones, francophones, Premières Nations et Inuit mangent entre eux sans se mêler les uns aux autres.

Le salaire versé aux employés est considéré par tous les participants à ce projet de recherche, qu'ils soient employés ou non, comme étant la force d'attraction principale du navettage aéroporté (voir la section III de ce rapport). En effet, pour une des employées interrogées, « le salaire est excellent, ça vaut les sacrifices » (F001).

Si les employés acceptent de s'exiler loin des leurs six mois par année, c'est en effet uniquement parce que le salaire est alléchant. Sinon, aucun d'entre eux n'accepterait pas l'éloignement constant. Les avantages sociaux ont aussi été identifiés par certains comme ayant un pouvoir attractif important. Comme nous le verrons plus loin, le salaire versé aux employés a aussi des effets non négligeables sur la vie de famille et sur l'économie de la ville de Val-d'Or. Néanmoins, certains participants ont souligné les risques liés aux caprices des marchés qui pourraient entraîner une perte de revenu ou même la perte de leur emploi. Cette crainte implicite, plusieurs l'ont en tête même s'ils n'en font pas une préoccupation.

Le salaire versé aux employés est considéré par tous les participants à ce projet de recherche, qu'ils soient employés ou non, comme étant la force d'attraction principale du navettage aéroporté

Les deux employés autochtones ont aussi mentionné apprécier, en plus du salaire et des avantages sociaux, la liberté que leur donnait ce type de travail. En plus d'avoir plus de temps pour aller à la chasse, un des employés autochtones nous a mentionné apprécier le fait que son employeur lui donnait des congés lorsque survenaient des moments importants dans sa vie, par exemple la naissance d'un enfant. L'autre autochtone rencontré a mentionné apprécier le fait que son employeur pouvait lui donner des congés pour participer à des événements culturels significatifs, comme le *Goose Break* du printemps et de l'automne, par exemple. Les employés allochtones n'ont pas mentionné avoir des avantages similaires.

Tous les employés interrogés ont donc mentionné apprécier les avantages liés à leur emploi. Cependant, tous sans exception ont aussi dit qu'ils cesseraient immédiatement de pratiquer le navettage aéroporté s'ils se trouvaient un emploi avec des avantages similaires dans la région abitibienne. Tous préféreraient en effet habiter près des leurs en permanence plutôt que de s'exiler plusieurs fois par année.

2. VIE DE FAMILLE, VIE DE COUPLE

Selon tous les participants rencontrés, le navettage aéroporté a des effets importants sur la vie familiale, à la fois positifs et négatifs. Par exemple, les conjointes ont mentionné, lors du premier groupe focus, que la vie de leurs maisonnées respectives était entièrement articulée autour de l'emploi de leurs conjoints.

Lorsque leurs conjoints sont sur leurs quarts de travail, les participantes rencontrées doivent tout faire elles-mêmes. Elles ont souligné qu'il était très difficile de s'occuper à la fois des enfants à la maison, de bien les accompagner à l'école, et de les suivre dans toutes leurs activités parascolaires. Plusieurs demandent de l'aide

pour les aider avec le déneigement, les repas, le ménage, etc. Si certaines ont mentionné que le quotidien devenait beaucoup plus facile lorsque leur conjoint était de retour, ce n'est pas le cas de toutes. En effet, une participante a souligné que lorsqu'il est à la maison, son conjoint considère qu'il est en vacances, ce qui fait qu'il ne tient pas particulièrement à se lever le matin pour préparer les enfants pour l'école, faire les courses ou encore faire le ménage. Il préfère s'absenter et vaquer à ses occupations et à ses loisirs (F001). Cependant, en majorité, les conjointes ont souligné qu'elles appréciaient énormément les moments passés à la maison par leurs conjoints.



Les participants ont aussi mentionné que le navettage aéroporté ne permettait pas aux travailleurs de participer à tous les moments significatifs comme l'anniversaire des enfants ou de la conjointe ou les activités familiales (spectacles, soirées, galas de fin d'années, événements communautaires, etc.). Si les conjointes se désolent de ces absences, les travailleurs aussi. En effet, il est difficile pour plusieurs d'entre eux de se retrouver à l'extérieur de la maison pour ces moments significatifs. Les participants ont aussi mentionné que le navettage aéroporté était très difficile pour les enfants, car ceux-ci s'ennuyaient de leur parent absent. Cela est vrai des jeunes enfants, mais des plus vieux également, qui auraient parfois besoin du soutien de leur parent absent dans leurs activités quotidiennes. Pour remédier à ces inconvénients, les familles font bon usage des technologies comme Facetime, Skype ou encore le téléphone. En même temps, il arrive parfois aux travailleurs – qui travaillent sur des quarts de 12 heures – de ne même pas être en mesure de parler à leurs enfants si leurs horaires respectifs ne concordent pas.

Une section de l'Aéroport de Val-d'Or est réservée aux travailleurs qui font du navettage aéroporté. C'est là que celles et ceux qui le pratiquent partent et arrivent. C'est donc dans cette section que se font les adieux ainsi que les retrouvailles. Conjointes et travailleurs ont tous mentionné attendre avec impatience le moment du retour. Cela est d'autant plus vrai que plusieurs participants, tous rôles confondus, ont mentionné ressentir un certain stress par rapport aux voyages en avion. Lorsque les travailleuses et travailleurs atterrissent, leurs familles sont soulagées et fébriles. Malgré le fait que tous celles et ceux qui font du navettage aéroporté ont mentionné avoir hâte de retrouver les leurs, une actrice du milieu qui a eu l'occasion d'être témoin des retrouvailles mentionnait que « [...] si les enfants et les conjointes sont fébriles, les gars sont brûlés au retour de leur shift. La dynamique n'est pas toujours évidente. C'est comme si ce n'était pas tous les gars qui avaient le goût de revenir... » (F006).

Des travailleurs ont d'ailleurs mentionné que plusieurs d'entre eux retrouvent à la maison un stress qu'ils n'ont pas au travail. D'abord parce qu'ils n'ont pas toujours le goût de faire les tâches ménagères ou de s'occuper des enfants (H004), mais aussi parce qu'il peut y avoir des conflits quant aux attentes des uns et des autres. Par exemple, certaines femmes mentionnent avoir de la difficulté à faire accepter à leur conjoint que lorsqu'ils sont de retour à la maison, ce sont encore elles les

patronnes. L'une d'entre elles mentionnait que « Quand mon chum revient, tout change. J'ai réussi pendant trois semaines à établir une routine, pis là, lui il impose ses affaires. Ça fait que pendant une semaine, on a des crises des enfants, pis personne est content » (F002). Les participantes semblent donc heureuses du retour de leur conjoint et de l'aide potentielle qu'il peut apporter, mais de l'autre côté elles semblent souhaiter également que la dynamique familiale ne soit pas trop bouleversée (F001; F002; F003). Certaines participantes ont mentionné envier le mode de vie de leur conjoint, car même si ceux-ci travaillent douze heures par jour sur une période consécutive de 14 ou 21 jours, lorsqu'ils s'y trouvent, ils n'ont pas à remplir d'obligations familiales. Donc, même si tous les travailleurs ont hâte de revenir à la maison après leur quart de travail, il semble que le retour ne soit pas toujours aisé.

Conjointes et travailleurs ont tous mentionné attendre avec impatience le moment du retour. Cela est d'autant plus vrai que plusieurs participants, tous rôles confondus, ont mentionné ressentir un certain stress par rapport aux voyages en avion.

Le navettage aéroporté n'a pas que des effets sur la vie familiale. Il en a aussi de bien réels sur le couple. Certains participants ont mentionné que les discussions de couple sont plus difficiles et plus rares qu'elles ne l'étaient avant qu'un des deux conjoints ne fasse du navettage aéroporté. Cependant, plusieurs couples apprécient aussi le fait d'être séparés à l'occasion. Le fait de ne pas être ensemble fait que plusieurs ont le désir de se retrouver après 14 jours. Certains participants ont aussi souligné l'importance de ne pas avoir de routine conjugale. Certaines conjointes ont aussi mentionné apprécier le fait de pouvoir avoir du temps pour elles-mêmes. En effet, malgré tout le travail que cela occasionne et les responsabilités que cela exige, plusieurs femmes apprécient le fait de mener la maisonnée comme bon leur semble, sans l'intervention de leur conjoint. Certaines apprécient aussi le fait de ne pas toujours avoir à faire de compromis de couple et de pouvoir faire ce dont elles ont envie.

Tous les participants ont abordé le sujet de l'infidélité, qui est omniprésente à la fois chez les conjoints demeurés sur place que chez les travailleurs sur les chantiers. Tous les participants rencontrés se disent fidèles et assurent avoir confiance en leur partenaire, mais tous affirment aussi connaître plusieurs personnes infidèles. La réalité de l'infidélité s'ajoute aussi à celle de la consommation d'alcool et de stupéfiant. Deux travailleurs (H002 et H003) ont mentionné que certains de leurs collègues profitent un peu trop de leur retour en consommant beaucoup d'alcool et même de drogues (il est interdit de consommer alcool et drogues sur le chantier, et ce en tout temps). Cela peut avoir des effets très négatifs sur les familles de ces derniers, surtout s'ils ont de jeunes enfants. Un des deux autochtones a mentionné que c'est l'éloignement qui est sans doute à blâmer pour la surconsommation.

Une participante (F004), qui fait du 14/14 depuis plusieurs années, détonnait un peu dans le lot des participants. En effet, celle-ci n'a pas de familles et trouve que 14 jours de congés à la maison, c'est très long. Auparavant, elle en profitait pour voyager, mais maintenant qu'elle a un conjoint, elle ne peut plus vraiment, car celui-ci travaille à Val-d'Or. Elle trouve aussi difficile d'avoir à gérer sa vie sociale, car ses amies se trouvent à l'extérieur de la région et qu'elle a peu de temps pour aller les voir. Elle soulignait aussi que son conjoint s'attendait à ce qu'à son retour, elle fasse toutes les tâches ménagères (lavage, ménage, courses, etc.),

alors qu'elle dit avoir besoin, chaque fois, d'une période de trois à quatre jours pour retomber sur ses pieds. Ce témoignage est intéressant, car il montre que peu importe que les travailleurs soient femmes ou hommes, les enjeux de couple demeurent les mêmes.

Certaines participantes ont finalement soulevé un autre point fort intéressant : celui de l'emploi des femmes qui demeurent sur place. Alors qu'une a dit apprécier le fait que son conjoint ait un salaire assez élevé qui lui permet à elle de ne travailler qu'à mi-temps et de ne pas envoyer ses enfants à la garderie (F005), d'autres ont mentionné que le navettage aéroporté est un obstacle à leur propre carrière. En effet, trois femmes ont mentionné qu'elles n'avaient pas la liberté de poursuivre une carrière comme elle l'entendait. Une a mentionné qu'elle ne pouvait pas accepter un meilleur poste chez son employeur, car cela exigerait trop de temps. Une autre dit vouloir retourner aux études, mais ne peut le faire faute de temps. En effet, les conjointes ont souligné l'importance d'avoir beaucoup de stabilité pour pouvoir prendre soin de la maisonnée alors que leurs conjoints sont toujours en déplacement.

Tous les participants rencontrés disent connaître des couples qui se sont séparés en grande partie à cause du navettage aéroporté, que ce soit parce que les conjoints s'éloignent l'un de l'autre, qu'un des deux est infidèle, ou encore que les attentes de l'un ne correspondent plus à celles de l'autre.

3. PARTICIPATION CITOYENNE ET COMMUNAUTAIRE

La deuxième table ronde a permis de discuter de plusieurs effets du navettage aéroporté sur la participation citoyenne de même que l'économie de la ville (ce dernier point sera abordé à la section 4). Certains participants rencontrés en entrevues ont aussi discuté de plusieurs de ces questions.

Selon les participants, le navettage aéroporté a des effets sur le tissu social de la communauté en général et sur la ville en particulier. Un des participants a souligné que pour être une ville de départ, ça prend un minimum de service. En effet, les avions qui décollent quotidiennement en direction des mines nordiques partent de Mirabel et s'arrêtent aussi à Rouyn-Noranda. La ville de Val-d'Or doit donc donner les services auxquelles s'attendent les travailleurs pour s'assurer qu'ils

demeurent à Val-d'Or. Les participants rencontrés sont d'avis que la ville possède plusieurs avantages sur d'autres villes de la province. En effet, il n'y a pas de trafic et les services, qui sont similaires à ceux offerts partout ailleurs, sont tous à proximité. En plus, la ville possède un atout que la quasi-totalité des participants a mentionné : la forêt récréative, qui permet de faire du ski, de la randonnée, du vélo, du patin, etc. Pour plusieurs, il s'agit d'un lieu important et très significatif.

Plusieurs ont aussi mentionné la proximité des sentiers de motoneiges et de moto en plus de celle des lacs, des chalets et des campings. Pour celles et ceux qui aiment le plein air ou encore qui ont le moyen de se procurer motoneiges, bateau, quatre-roues, etc., Val-d'Or est une ville attrayante.



Par contre, le navettage aéroporté apporte son lot de défis pour la ville, surtout au niveau de l'implication communautaire. En effet, les travailleurs qui font du navettage aéroporté sont assez peu portés à s'impliquer dans les organismes communautaires, par exemple. Cela est vrai aussi pour leurs conjointes (H005; F005). Ce n'est souvent pas par manque de désir, mais comme le mentionnait une participante, « quand ton chum est loin trois semaines sur six, c'est difficile de s'impliquer sur le C.A. d'une organisation locale » (F004). Cela est vrai aussi pour les loisirs. En effet, les ligues de hockey locales ont dû s'adapter au fait que plusieurs de leurs joueurs potentiels étaient absents une grande partie de l'année. Au lieu de créer des ligues avec des équipes permanentes, il y a maintenant des listes de réservistes et les joueurs paient chaque fois qu'ils jouent au lieu de le faire sur une base annuelle (CC001; TR02; H002). Les deux Autochtones rencontrés ont mentionné participer le plus souvent possible aux activités de la communauté, mais ils regrettent le fait de ne jamais pouvoir s'impliquer comme bénévoles (H003; H004).

« quand ton chum est loin trois semaines sur six, c'est difficile de s'impliquer sur le C.A. d'une organisation locale »

Les participants qui résident depuis longtemps à Val-d'Or notent que l'implication dans les clubs sociaux a grandement diminué au cours des deux dernières décennies. S'ils ne savent pas exactement si cette diminution est attribuable uniquement au navettage aéroporté, ils le regrettent néanmoins, car les membres de ces clubs étaient souvent bénévoles lors de divers

événements, supportaient plusieurs causes, faisaient de l'animation ou encore supportaient financièrement des initiatives locales. Aujourd'hui, ce sont les compagnies minières qui prennent le relais en finançant différents projets menés par les organismes communautaires. Si l'effet sur le terrain est le même, celui au niveau du tissu social ne l'est pas (H005). Les citoyens de la ville préfèrent maintenant donner du temps pour des clubs de loisir (vélo, hockey, motoneige, danse, etc.) et non plus à des clubs sociaux (H005).

Le navettage aéroporté exerce une pression extrêmement forte sur le milieu de l'éducation, et ce en dépit du fait que la ville compte un Cégep et une université

Plusieurs participants ont aussi mentionné que le navettage aéroporté avait un impact très important sur le niveau d'éducation de la population locale (ce qui est confirmé par les statistiques présentées dans la section III). Le navettage aéroporté exerce en effet une pression extrêmement forte sur le milieu de l'éducation, et ce en dépit du fait que la ville compte un Cégep et une université (ce qui n'est pas commun pour une ville d'une si petite taille au Québec). Le navettage aéroporté (et le monde minier en général) propose des emplois très payants qui sont attrayants pour les jeunes. En effet, ceux-ci préfèrent souvent entrer rapidement sur le marché du travail après avoir fait des études professionnelles plutôt que de poursuivre des études universitaires qui mèneront presque assurément à un emploi moins bien rémunéré (H005)¹².

¹² Néanmoins, plusieurs participants ont tenu à souligner l'importance d'avoir le cégep et l'université en ville, puisque plusieurs jeunes qui seraient auparavant partis faire des études à l'extérieur préfèrent demeurer en région.

Même les jeunes qui partent étudier à l'Université à l'extérieur de l'Abitibi-Témiscamingue auront tendance à revenir s'ils ont fait leurs études collégiales en région.

4. EFFETS SUR LA VILLE DE VAL-D'OR

Selon les participants rencontrés dans le cadre de ce projet, le navettage aéroporté a des effets économiques à la fois positifs, neutres et négatifs sur la ville de Val-d'Or.

L'effet principal se situerait, selon les participants, au niveau de la consommation. En effet, les salaires élevés (voir plus haut) encouragent les travailleurs et leurs familles à dépenser beaucoup d'argent. Plusieurs commerces en profitent, surtout les concessionnaires automobiles, les épiceries ou encore les quincailleries. Celles et ceux qui participent au navettage aéroporté profitent des infrastructures locales et de l'environ-

nement régional en se procurant des motoneiges, des quads, des roulettes ou encore des bateaux. Un des participants expliquait d'ailleurs en partie par l'économie minière en général et par la présence de nombreux travailleurs qui font du navettage aéroporté en particulier le fait que Val-d'Or possède la deuxième plus grosse succursale de Canadian Tire au Québec, un fait que la démographie locale ne justifie certainement pas (H005). L'économie locale est assez robuste pour justifier le fait qu'en hiver, trois vols partent chaque semaine vers des destinations du Sud. En effet, les travailleurs, en plus d'avoir les moyens de voyager, ont le temps de le faire à cause de leur horaire de travail atypique.



Photo : Chanel Létourneau, gracieuseté Tourisme Val-d'Or

La présence du navettage aéroporté n'a cependant pas que des avantages pour le commerce au détail. En effet, plusieurs personnes qui pourraient potentiellement être employées dans les commerces, restaurants ou organismes locaux préfèrent faire du navettage aéroporté, car cela est beaucoup plus payant. La ville vit en effet une inflation de la rémunération, il y a beaucoup de maraudage. Les employés ont ainsi le gros bout du bâton et peuvent décider de travailler où bon leur semble dans des conditions qui sont les leurs (par exemple, pas les soirs et la fin de semaine, par exemple). Ainsi, une pénurie de main d'œuvre affecte plusieurs commerces et organismes communautaires dans la ville.

La ville vit une inflation de la rémunération. Les employés ont le gros bout du bâton et peuvent décider de travailler où bon leur semble dans des conditions qui sont les leurs.

Les effets du navettage aéroporté se répercutent aussi sur le travail de leurs conjointes ou conjoints, ce qui contribue à rendre la vie encore plus difficile aux employeurs. Par exemple, des participants ont mentionné que des conjointes refusaient de travailler à temps plein. En effet, celles-ci préfèrent travailler lorsque leurs conjoints travaillent et être congé lorsqu'il est à la maison. Elles font donc du temps partiel. Pour les commerces locaux, mais aussi pour les organisations gouvernementales comme le Centre intégré de santé et de services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue (CISSS-AT), cette réalité s'ajoute à celle de la pénurie de main-d'œuvre. Une participante a mentionné que certaines conjointes qui travaillent depuis très longtemps dans le domaine de la santé pourraient être permanentes, mais qu'elles le refusent pour pouvoir ajuster leur horaire à celui de leur conjoint. D'autres conjointes et conjoints travaillent pour le plaisir, sans obligation, et dictent donc les conditions dans lesquelles elles ou ils veulent

travailler. Une participante mentionnait que cette situation était très difficile à gérer pour le CISSS-AT. De nombreux quarts de travail doivent être comblés par des travailleurs de l'extérieur de la région, ce qui entraîne des coûts supplémentaires au détriment du développement de nouveaux programmes et de l'amélioration des services. Selon la même participante, le CISSS-AT aurait même songé brièvement et de manière plus ou moins sérieuse à proposer à ses employées des horaires similaires à ceux des travailleurs des mines (14 jours de travail, 14 jours en congé ou encore du 5-4-4-5). Cependant, comme les écoles et les garderies ne suivraient pas, cette idée a été abandonnée (F006). Une participante mentionnait aussi que depuis quelques années, le CISSS-AT devait fournir de plus en plus de services à la petite enfance, surtout au niveau de la stimulation. Bien que celle-ci ne sache pas si cette situation est directement liée au navettage aéroporté, elle postule néanmoins que cela pourrait hypothétiquement être le cas (F008).

Le navettage aéroporté a des avantages économiques très importants dans certains secteurs de la ville. C'est notamment le cas pour l'aéroport de Val-d'Or;

Malgré ces désavantages, le navettage aéroporté a des avantages économiques très importants dans certains secteurs de la ville. C'est notamment le cas pour l'aéroport de Val-d'Or; selon une participante, le navettage aéroporté représente 45% de ses revenus (F008). L'aéroport comporte d'ailleurs un centre de transit spécifiquement pour les employés qui font du navettage aéroporté¹³. En 2017-2018, selon la même participante, 2,7 millions de kilos de matériel ont transité par le centre de transit de l'aéroport. Cela inclut toutes les denrées périssables consommées dans les sites miniers nordiques, comme Meliadine, Amaruq ou Meadowbanks, transite par l'aéroport de Val-d'Or.

¹³ Le navettage aéroporté a remplacé pour l'aéroport les revenus qui provenaient du programme fédéral Aliment-poste qui permettait aux habitants de l'Arctique canadien d'acheter de la nourriture à moindre coût et de se la faire livrer par la poste. La nourriture livrée dans l'Arctique dans le cadre du programme d'Aliment-poste provenait

d'entrepôts situés à Val-d'Or et était acheminée vers l'Arctique via l'aéroport de Val-d'Or. Avec la fin du programme et son remplacement par le programme Nutrition Nord en 2011, l'aéroport avait perdu 35% de ses revenus, selon la même participante (F008).

Le navettage aéroporté peut aussi avoir des effets économiques très ponctuels. Une participante mentionne qu'entre huit et dix fois par année, les travailleurs qui arrivent de Mirabel et qui transitent par Val-d'Or pour aller dans les sites nordiques (ou vice-versa) ne peuvent se rendre sur place quand la météo ne le permet pas. À ces occasions, les travailleurs demeurent en ville. On nolisé des autobus pour les transporter jusqu'à leur hôtel et ils en profitent pour sortir dans les restaurants.

Néanmoins, tous les effets économiques ne sont pas que bénéfiques. En effet, plusieurs participants ont dit avoir un certain malaise à ce que l'économie de la ville dépende à ce point de l'industrie minière. D'autres ont souligné le fait que le navettage aéroporté n'était pas toujours structurant. Un participant a mentionné que certains promoteurs souhaiteraient construire en ville des camps de travaux où les travailleurs venus de l'extérieur pourraient vivre et travailler dans les mines locales. Il s'agit d'un mode de développement que certains veulent éviter : ils préfèrent la construction de

maisons permanentes pour s'assurer que les travailleurs soient aussi des citoyens de la ville, non pas uniquement des employés de passage ou temporaires (H005).

D'ailleurs, l'accroissement de la richesse individuelle qui provient en partie du navettage aéroporté (mais plus généralement de l'économie minière) a accéléré la pénurie de logements dans la ville. En effet, Val-d'Or comptait beaucoup d'appartements situés à même les maisons unifamiliales. Depuis une décennie environ, celles et ceux qui achètent ces maisons ferment les appartements et récupèrent l'espace pour leur propre famille, car ils ont le moyen de le faire (H005). Une des participantes estime que la ville aurait besoin de 1 200 nouvelles portes pour combler tous ses besoins, mais il se construit uniquement 100 maisons annuellement dans la ville (CC001).

La ville semble donc se porter très bien au plan économique, en grande partie à cause du navettage aéroporté. Néanmoins, les effets de cette économie en santé ne sont pas tous bénéfiques.



Photo : Marie-Claude Robert, gracieuseté Tourisme Val-d'Or

V. RÉSUMÉ DES RÉSULTATS

TABLEAU 3
Synthèse des principaux résultats présentés dans la section IV

1. Conditions de travail	
Avantages	Désavantages
• Conditions de travail excellente (salaire et avantages sociaux).	• Éloignement de la famille. • Déplacement constant. • Solitude. • Divisions ethniques et linguistiques sur les chantiers.
2. Vie de couple et de famille	
Avantages	Désavantages
• Beaucoup de temps pour les activités familiales lorsque la travailleuse ou le travailleur est à la maison. • Plus de temps pour soi-même.	• L'horaire familiale déterminé par l'horaire de travail. • La personne qui demeure à la maison a le fardeau de tout faire elle-même, sans le soutien du ou de la conjointe. • La routine familiale est bouleversée lorsque le ou la conjointe est de retour. • Les travailleurs peuvent manquer des occasions spéciales (anniversaires, etc.). • Infidélités et séparations • Surconsommation d'alcool et de drogues • Frein à la carrière des conjointes et conjoints qui demeurent sur place.
3. Implication communautaire	
Avantages	Désavantages
• Aucun identifié par les participants	• Diminution de l'implication citoyenne dans les organismes communautaires et les clubs sociaux. • Niveau d'éducation moins élevé que dans le reste de la province.
4. Effets sur l'économie	
Avantages	Désavantages
• Augmentation des revenus des ménages. • Augmentation des revenus des entreprises locales. • Développement économique de la ville. • Investissement dans les infrastructures publiques et privées.	• Recrutement d'employés plus difficile pour les entreprises locales et les organismes communautaires. • Pénurie de main-d'œuvre • Dépendance de l'économie locale à un secteur d'activité • Pénurie de logements.

VI. PISTES DE RECHERCHE POTENTIELLES

Comme nous l'avons souligné au début de ce rapport, le projet de recherche dont les résultats sont présentés ici n'avait pas pour objectif principal d'étudier la totalité du phénomène du navettage aéroporté à Val-d'Or. Il consistait plutôt à répondre à certaines lacunes dans la littérature en produisant des données originales sur le navettage aéroporté et sur ses effets sur une communauté de départ, soit Val-d'Or en Abitibi-Témiscamingue. Ces résultats sont présentés plus haut.

Il consistait ensuite à proposer un point de comparaison pour le projet de recherche mené conjointement par le Regroupement des femmes de la Côte-Nord et par la Chaire de recherche sur le développement durable du Nord sur la Côte-Nord (Regroupement des femmes de la Côte-Nord et Chaire de recherche sur le développement durable du Nord, 2019). Les conclusions présentées ici,

surtout celles des sections 1. (Conditions de travail) et 2. (Vie de couple et de famille), sont très similaires à celles obtenues par l'enquête menée sur la Côte-Nord. On peut donc commencer à penser que les effets du navettage aéroporté sur les familles sont généralisables à l'ensemble des travailleurs du Québec.

Néanmoins, le troisième objectif de ce projet consistait à identifier des pistes de recherche potentielles pour le futur qui seraient pertinentes à la fois pour les participants (travailleurs, conjoints, résidents, etc.), les partenaires du projet (ville de Val-d'Or, chambre de commerce, services sociaux, etc.) de même que pour la communauté scientifique. Ce projet de recherche a toujours été envisagé comme un point de départ à partir duquel nous espérons que d'autres projets de recherche pourront émerger, et non d'un point d'arrivée.

C'est dans cette logique que nous proposons ici cinq pistes qui nous semblent porteuses, mais qui ne sont certainement pas les seules :

1.

Mieux comprendre les effets du navettage aéroporté sur les familles et les couples de Val-d'Or

Les effets du navettage aéroporté sont bien réels sur les familles et les couples. Des études plus approfondies que celles qui existent déjà doivent être menées en Abitibi-Témiscamingue ainsi qu'ailleurs au Québec et au Canada afin de cerner les effets de ce type de travail au Canada, au Québec et en Abitibi-Témiscamingue. Cette étude pourrait permettre de proposer des recommandations qui faciliteraient l'adaptation des services publics et même privés à la réalité de ce type d'emploi et pourraient servir également à la mise en place d'une stratégie nationale.

2.

Mesurer les effets du navettage aéroporté sur l'économie locale et régionale

Il serait important de comprendre les coûts et les bénéfices du navettage aéroporté sur une communauté de départ comme Val-d'Or. Si tous les participants s'entendent pour dire que les salaires versés aux travailleurs sont importants pour l'économie locale, ils disent aussi que le navettage aéroporté a des effets moins positifs sur le logement, les commerces locaux et les organismes sociaux. Notre étude ne permet pas de quantifier les coûts réels du navettage aéroporté pour Val-d'Or. Est-ce que, par exemple, les salaires et les taxes versés à la ville et à l'état par les individus et les entreprises permettent de compenser les effets dans le système de santé, ou encore, sur le parc immobilier, etc.? Il nous est impossible de le dire. Il serait pourtant pertinent d'en connaître la réponse.

3.

Comprendre les effets du navettage aéroporté sur le tissu communautaire de la ville

Les participants de ce projet nous ont mentionné que le navettage aéroporté avait des effets sur la participation citoyenne et le tissu communautaire de la ville. Cependant, nos connaissances ne sont pas exhaustives sur le sujet et une étude devrait venir faire la lumière sur la question. Quels organismes bénéficient le plus du navettage? Lesquelles en subissent le plus les conséquences? Y a-t-il des solutions pour faciliter la participation citoyenne des travailleuses et travailleurs?

4.

Comprendre ce qui amène les travailleurs à vivre à Val-d'Or

Il serait important de comprendre ce qui pousse les travailleurs qui font du navettage aéroporté et leur famille à choisir Val-d'Or comme milieu de vie plutôt que Montréal ou une autre ville en région. Notre étude ne nous permet pas de le dire. Pourtant, c'est une question essentielle pour laquelle il n'y a pas, de prime abord, de réponses simples. Il serait important de mesurer les facteurs qui font que les travailleurs choisissent de demeurer à Val-d'Or. Cela permettrait à la ville d'ajuster son offre pour qu'elle retienne les travailleurs actuels et, qui sait, en attire de nouveaux.

5.

Études sur le navettage aéroporté au Canada

Bien que certaines études aient été publiées sur le navettage aéroporté au Canada, la majorité des connaissances que nous avons proviennent d'autres pays (Australie, pays scandinaves, Nouvelle-Calédonie, etc.) ou encore des régions nordiques. Il y a un manque criant de données sur le Canada, alors que, pourtant, le navettage aéroporté est un type de travail très courant. Sans ces données, il est impossible de mettre sur pied une stratégie nationale cohérente qui, pourtant, serait nécessaire à ce point de l'histoire du Québec.

VII. RÉFÉRENCES

ALBRECHT, S. et J. Anglim (2017). Employee engagement and Emotional Exhaustion of Fly-In-Fly-Out Workers : A Diary Study. *Australian Journal of Psychology*.

BOURGEOIS, S. (2017). *Les principaux enjeux et impacts associés à la pratique du « fly in, fly out » (FIFO)*. Québec : Chaire de recherche sur le développement durable du Nord.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2019). *Mines en chiffres – La production minérale au Québec en 2017*.
<http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/mines/mines-chiffres-2019.pdf>

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2019). *Revenu d'emploi moyen, 25-64 ans, selon le sexe, MRC de l'Abitibi-Témiscamingue, 2013-2017*.
https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/profil08/societe/marche_trav/indicat/remun_sexe_mrc08.htm

JONCAS, M. (2015). *Les femmes nord-côtières et le développement nordique*. Sept-Îles : Commission régionale « FEMMES » de la Côte-Nord.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'HABITATION (2018). *Décret de population*.
<https://www.mamh.gouv.qc.ca/organisation-municipale/decret-de-population/>

OBSERVATOIRE DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE (2019). *Tableau de bord de l'Abitibi-Témiscamingue : Édition 2019 Indicateurs et faits saillants*.
http://www.observat.qc.ca/documents/publication/oat-tableau-de-bord-edition-2019_vf.pdf

PELLETIER, M., M. VÉZINA, M.-M. MANTHA-BÉLISLE (2018). *Fly-in/fly-out et santé psychologique au travail dans les mines : une recension des écrits*. Québec : Institut national de santé publique du Québec.

REGROUPEMENT DES FEMMES DE LA CÔTE-NORD et CHAIRE DE RECHERCHE SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU NORD (2019). *Cohabiter avec le navetage aéroporté. Expériences de femmes et de communautés de la Côte-Nord*. Québec : Chaire de recherche sur le développement durable du Nord.

RODON T. et F. LÉVESQUE (2015). Understanding the Social and Economic Impacts of Mining Development in Inuit Communities: Evidence from Past and Present Mines in Inuit Nunangat. *Northern Review*, 41: 13-39.

SIMARD, M., E. MALTAIS et C. BRISSON (2019). Le navetage aérien dans le Nord du Québec. Une étude exploratoire des représentations sociospatiales des travailleurs. *Espace populations sociétés* [En ligne], 2019-1, mis en ligne le 17 juin 2019, URL : <http://journals.openedition.org/eps/8536> ; DOI : [10.4000/eps.8536](https://doi.org/10.4000/eps.8536)

STATISTIQUE CANADA (2017). *Québec et Québec [Province] (tableau). Profil du recensement, Recensement de 2016*, produit n° 98-316-X2016001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 29 novembre 2017.
<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (site consulté le 7 novembre 2019).

STATISTIQUE CANADA. 2017. *Abitibi-Témiscamingue [Région économique], Québec et Québec [Province] (tableau). Profil du recensement, Recensement de 2016*, produit n° 98-316-X2016001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 29 novembre 2017.

STOREY, K. (2016). The evolution of commute work in the resource sectors in Canada and Australia. *The Extractive Industries and Societies*: 584-593.