



Lucrările Seminarului Geografic Dimitrie Cantemir
Vol. 44, October 2017, pp. 175-188
<http://dx.doi.org/10.15551/lsgdc.v44i0.12>



La résilience des petites villes ressources du moyen-nord québécois à l'épreuve du navettage aérien

Martin Simard ¹

¹ Université du Québec à Chicoutimi, Québec, **Canada**

To cite this article: Simard, M. (2017). La résilience des petites villes ressources du moyen-nord québécois à l'épreuve du navettage aérien. *Lucrările Seminarului Geografic Dimitrie Cantemir*, Vol. 44, pp. 175-188. DOI: [10.15551/lsgdc.v44i0.12](https://doi.org/10.15551/lsgdc.v44i0.12)

To link to this article: <http://dx.doi.org/10.15551/lsgdc.v44i0.12>



ISSN: 1222-989X www.seminarcantemir.uaic.ro
© Editura Universității Alexandru Ioan Cuza din Iasi, Romania.
This is an open access article under the CC BY.



LA RÉSILIENCE DES PETITES VILLES RESSOURCES DU MOYEN-NORD QUÉBÉCOIS À L'ÉPREUVE DU NAVETTAGE AÉRIEN

Martin Simard¹

Résumé. Le Québec possède un vaste territoire et quantités de ressources naturelles. Celles-ci se concentrent dans le Nord-du-Québec, un territoire froid, isolé et peu habité, malgré la présence d'établissements de petites tailles (Girard *et al.*, 2012). Les villes et villages que l'on y retrouve sont, soit des communautés autochtones, soit des villes de compagnies peuplées principalement d'Euro-canadiens ou de « Blancs ». Tous ces îlots de peuplement souffrent de divers problèmes socioéconomiques et doivent faire preuve de résilience pour assurer leur survie (Duhaim et Robichaud, 2010). Dans le cadre de cette recherche, les questions qui s'imposent sont les suivantes : qu'est-ce qui incite ces populations à demeurer dans ces villes et villages du Moyen-Nord ? La résilience territoriale qu'on y observe consiste-t-elle à simplement refuser de partir ou est-elle soutenue par des initiatives de développement local ? Quelles sont les perspectives d'avenir pour ces communautés locales à l'ère du navettage aérien des travailleurs (*fly-in / fly-out*) ? Nous avons tenté de répondre à ces questions à l'aide de visites de terrain et d'entretiens semi-dirigés réalisés auprès de travailleurs migrants ou des citoyens des localités étudiées.

Mots clés : résilience, navettage aérien, développement, villes isolées, Québec, Nord

Introduction

Le Québec possède un vaste territoire et quantités de ressources naturelles. Ces ressources se concentrent dans le Nord-du-Québec, un territoire froid, isolé et peu habité, malgré la présence de nombre d'établissements humains de petites tailles (Girard *et al.*, 2012). Les villes et villages que l'on y retrouve sont, soit des communautés autochtones, soit des villes de compagnies peuplées principalement d'Euro-canadiens ou de « Blancs ». Plusieurs de ces collectivités ne sont pas reliées aux réseaux routier ou ferroviaire nationaux. Tous ces îlots de peuplement souffrent de divers problèmes sociaux et économiques et ils doivent faire preuve d'une grande résilience pour assurer leur survie (Duhaim et Robichaud, 2010). Les villes habitées par les Blancs sont davantage sensibles aux cycles économiques, c'est-à-dire que les populations quittent en masse lorsqu'il n'y a plus de travail, ce qui est moins vrai du côté des premières nations et des Inuit. A contrario, ces derniers sont affligés de moult problèmes sociaux et sanitaires.

¹ Professeur au Département des sciences humaines et sociales de l'Université du Québec à Chicoutimi, Québec, Canada (mgsimard@uqac.ca) et membre du Centre de recherche sur le développement territorial (CRDT). L'auteur aimerait remercier Emma Maltais et Carl Brisson pour leur collaboration à certaines étapes de la cueillette de données.

Entre 1950 et 1980, l'exploitation minière a été florissante, en particulier dans le secteur de la fosse du Labrador, à la frontière interprovinciale du Québec et de Terre-Neuve. À la même époque, Hydro-Québec entreprenait l'immense chantier de la Baie-James, plus à l'ouest, par l'intermédiaire de la Société de développement de la Baie-James ou SDBJ (Prémont, 2014). Les villes et villages de compagnie associés à ces grands projets industriels, ou à l'industrie forestière, ont été fortement bousculés par les cycles économiques (Randall et Ironside, 1996 ; Simard et Brisson, 2013). Certaines villes ont été abandonnées ou démantelées après une ou deux décennies d'existence, comme Gagnonville, mais d'autres survivent et tentent de se développer à nouveau, malgré de fortes baisses de populations.

Ce contexte difficile est grandement amplifié, depuis une vingtaine d'années, par le phénomène du navettage aérien des travailleurs en milieu nordique, pratique communément appelée « *fly-in / fly-out* » ou FIFO qui est très populaire en Australie, en Afrique de l'Ouest et dans le Nord canadien (Storey, 2010). Les nouvelles exploitations minières isolées ne sont plus pourvues de villes ou villages permanents mais de campements de type hôtelier. Ces complexes résidentiels accueillent des travailleurs se déplaçant par avion pour des séjours rotatifs d'une ou deux semaines, ces employés résidant le reste du temps dans le sud du Québec, avec leur famille. Même les exploitations localisées à proximité de villes ou villages nordiques existants adoptent la pratique du navettage aérien pour leurs nouveaux employés, voire pour certains travailleurs de longue date, lesquels déménagent alors officiellement dans l'écoumène continu tout en maintenant leur lien d'emploi au Nord (Simard, 2017).

Dans le cadre de cette recherche, les questions qui s'imposent sont les suivantes : Quelle est l'ampleur de la pratique du travail en mode FIFO ? Quels sont les effets de cette pratique ? Plus largement, qu'est-ce qui incite des populations à demeurer dans ces villes et villages du Moyen-Nord malgré les crises et le phénomène du navettage aérien ? La résilience territoriale consiste-t-elle à simplement refuser de partir ou est-elle soutenue par des initiatives de nature communautaire ou de développement local ? Quelles sont les perspectives d'avenir pour ces collectivités locales isolées à l'ère de la mondialisation ? Nous avons tenté de répondre à ces questions à l'aide d'un sondage informatif auprès des compagnies concernées ainsi que d'une revue de presse sur le thème des travailleurs volants (effets individuels et collectifs, réaction des collectivités d'origine et d'accueil, etc.).

1. La résilience territoriale et ses assises théoriques

La résilience est un concept utilisé depuis une vingtaine d'années en sciences humaines et sociales. Celui-ci est emprunté aux sciences naturelles ou fondamentales où il désigne généralement la capacité de matériaux ou d'écosystèmes à absorber un choc et à revenir à son état initial (Reghezza-Zitt, 2012). Le concept est particulièrement populaire dans les champs de la psychologie, de la sociologie ou du travail social. C'est alors la capacité des individus et des communautés à résister à des changements brusques ou à des catastrophes qui est à l'ordre du jour. Au sein des sciences des territoires (géographie, aménagement, développement, etc.), l'expression gagne aussi en popularité. Le territoire est interpellé ici non pas comme un simple support physico-spatial mais comme un système où se déploie une population territorialisée affichant ancrage et appropriation : réseaux d'échanges, pratiques d'entraide et solidarité, sentiments identitaire ou d'appartenance, culture et traditions régionales, etc. (Moine, 2006).

Dans ce contexte, on parle plus spécifiquement de résilience territoriale, laquelle se manifeste au sein des collectivités en crise ou en difficulté chronique. Le choc est fréquemment associé aux phénomènes de la mondialisation des marchés (Retailé, 2007), de « la société du risque » (Beck, 2001) ou des changements climatiques (Villeneuve, 2013). Ces phénomènes de large amplitude induisent des transformations souvent nuisibles aux échelles locales et régionales (délocalisation d'usines, détérioration des conditions environnementales, diminution des services publics, affaiblissement des liens sociaux, flux migratoires, etc.). Néanmoins, les collectivités dévitalisées, et les inégalités sociospatiales qui les sous-tendent, existaient bien avant la vague de mondialisation apparue dans les années 1980-90 (Amin, 1973 ; Harvey, 1996 ; Soja, 2010). Aux yeux de certains, la recomposition des territoires à laquelle on assiste actuellement semble plus profonde et plus rapide (Godin, 2014). Les milieux gagnants d'aujourd'hui peuvent devenir des milieux perdants dans un délai de quelques décennies, voire de quelques années, et vice versa.

Plus précisément, Hamdouch, Depret et Tanguy définissent le concept de résilience territoriale de la manière suivante :

« La résilience territoriale désigne, d'une part, cette aptitude qu'ont certains territoires à générer en leur sein des capacités de résistance et d'adaptation au changement, leur permettant ainsi de maintenir ou de retrouver les bases de leur développement et de leur spécificité face à des chocs plus ou moins brutaux. La notion de résilience territoriale désigne, d'autre part, la capacité de certains territoires à inventer et à déployer de nouvelles ressources, capacités ou valeurs – sans pour autant et nécessairement renier les ressources existantes, traditionnelles ou héritées du passé – leur permettant de bifurquer et ainsi de s'insérer avantageusement dans une dynamique de transformation impulsée par l'évolution de leur environnement (2012 : 4) ».

Toujours selon le même groupe d'auteurs, les deux versants de la définition réfèreraient aux sous-concepts de résilience statique et de résilience dynamique, le second paraissant plus porteur d'avenir dans un monde en constante évolution. D'ailleurs, ces expressions rejoignent celles de résilience réactive et de résilience proactive que l'on retrouve déjà dans la littérature anglo-saxonne (Handmer et Dovers, 1996). L'aspect réactif peut sembler négatif ici, quoiqu'il faille se rappeler que le concept de résilience est consubstantiel des notions de choc et de réaction. En outre, la résilience peut être posée comme la finalité du développement durable (Lallau, 2011) même si le concept porte un risque de déresponsabilisation des acteurs publics nationaux face aux aléas qui frappent les collectivités locales ou régionales (Barroca et al., 2013).

Malgré l'intérêt de ces clarifications conceptuelles, il demeure très ardu d'identifier ou non la présence de la résilience à l'intérieur d'une collectivité territoriale, voire d'en mesurer le degré ou le niveau, à l'instar des concepts d'identité et d'*empowerment*. Insensible à une logique binaire autant qu'à une mesure d'échelle d'intensité, la résilience territoriale se révèle être un outil bien difficile à employer, au-delà de sa valeur métaphorique (Reghezza-Zitt, 2012). Toutefois, la notion peut, sans doute, se décliner par modes ou par types de réaction, de manière à soutenir l'avancement des connaissances dans le champ de l'aménagement et du développement territorial.

À cet égard, afin de mieux maîtriser cet outil, il pourrait être utile de le mettre en parallèle avec une théorie plus ancienne, soit celle dite du « *Voice, Exit and Loyalty* » (Figure 1). Ce modèle élaboré par Hirschman (1970), et ultérieurement bonifié par Lyons et

Lowery (1986), classifie les comportements individuels dans un contexte de crise en quatre catégories : « la défection » (*exit*) exprime une migration de l'acteur vers un milieu où les conditions sont plus favorables, « la parole » (*voice*) réfère à toute prise de parole ou action en vue de modifier le contexte local, « la loyauté » (*loyalty*) indique une réaction d'attente sans migration alors que « l'abandon » (*neglect*) regroupe les attitudes passives menant au cynisme et à l'aliénation, soit l'absence de mouvement doublée d'une mentalité défaitiste.

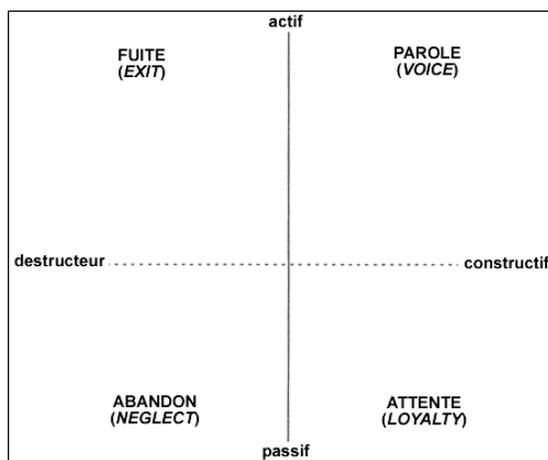


Figure 1 : Modèle du « Voice, Exit and Loyalty » élaboré par Hirshman (1970)

Si l'on applique aux territoires, aux régions ou aux collectivités ce modèle conçu à l'origine pour les entreprises ou les organisations humaines, il paraît évident que la prise de parole est un acte de résilience. Il peut en être de même pour les comportements attentistes, dans une certaine mesure. À l'opposé, les options de la fuite et de l'abandon dénotent sans ambages l'absence de résilience, du moins chez certains individus. En effet, la résilience territoriale est complexe à évaluer car une collectivité ne constitue pas un ensemble homogène. À l'intérieur d'une collectivité en crise, on peut remarquer la prise de parole de leaders et des actions résilientes et, au même moment, des comportements non-résilients, notamment la fuite, qui est si facile en cette ère de mobilité. Est-il alors possible de porter un jugement à l'échelle collective ? Possiblement, en particulier lorsqu'un mouvement « proactif » engage plusieurs personnes ou groupes d'acteurs, lorsqu'il véhicule un discours constructif sur l'avenir du milieu et produit ou interpelle des structures organisationnelles ou sociopolitiques.

Ces éléments ne sont pas sans rappeler les conditions d'existence des mouvements sociaux « urbains » énoncées par Castells (1983). Il ne s'agit pas ici de confondre les expressions mouvements sociaux et résilience territoriale mais de tenter de préciser le deuxième terme à travers une approche par types de réaction. Il va sans dire qu'il peut y avoir résilience sans que la réaction constitue un véritable mouvement social. En fait, la résilience peut être perçue comme étant de nature plus fine, c'est-à-dire se révélant à travers des gestes quotidiens des citoyens, de petits projets de développement local, voire à partir d'une simple posture d'ouverture et d'initiative chez la majorité des résidents. En outre, la finalité de la résilience est la requalification du milieu et non l'émergence d'un mouvement

visant des changements politiques profonds, quoique le discours résilient puisse s'abreuver d'une certaine critique envers les gouvernements et/ou les grandes entreprises privées.

2. Le navettage aérien dans l'oeil des médias : le point de vue des travailleurs

Sur le plan méthodologique, notre étude se fonde sur deux démarches autonomes. Premièrement, un sondage par courriel a été réalisé auprès d'entreprises localisées dans le Nord du Québec dans le but d'obtenir des informations factuelles sur les emplois et le navettage aérien, à l'hiver 2017. Deuxièmement, nous avons effectué une revue de presse sur Internet au printemps et à l'été 2017. Les recherches introduites sur le serveur *Google chrome*, à l'aide des identifiants « Nord, Québec, navettage, fly-in / fly-out et industrie minière » ont permis de sélectionner une vingtaine d'articles ou de reportages issus de journaux, de périodiques et de sites web, par exemple la revue *Les Affaires*, *Le journal de Québec*, *CBC News* ou le site *Jobboom*. Finalement, de manière indirecte, nos propos s'appuient sur trois visites de terrain de quelques semaines survenues en 2012, 2014 et 2015, respectivement à Fermont, à Schefferville/Matimekush de même qu'à Chibougamau et Chapais. Outre les coupures de presse, certains documents étaient plutôt de courtes études contenant des témoignages de travailleurs publiés sur le net par des organismes publics, communautaires ou privés.

Il ressort une image plutôt favorable du navettage aérien à l'intérieur de ces diverses sources d'information en ligne, quelques-unes opérant même dans une dynamique de promotion de ce mode de travail, ou même de propagande (Privé et Shoed, 2014). De la sorte, le « fly-in / fly-out » ou FIFO est généralement présenté comme étant une opportunité pour trouver rapidement un emploi stimulant en milieu industriel avec, en prime, un salaire supérieur à la norme. Malgré les déplacements, l'absence des proches et les horaires de travail chargés, on y met en relief la qualité des complexes résidentiels, l'esprit d'équipe entre les travailleurs et la durée des temps libres lors des séjours de repos à la maison. Dans la même veine, le travail en mode FIFO est quelquefois dépeint comme une tendance d'avenir offrant défis et flexibilité au sein d'entreprises qui prennent en charge les transports, le logement et les repas, sur une bonne portion de l'année. Comme le mentionne un cadre d'entreprise minière :

« Quand on fait le calcul, on se rend compte que les gens travaillent cinq mois et demi par année [incluant les deux semaines de congé annuelles] et sont payés pour douze... C'est quand même intéressant, d'autant plus que l'industrie minière offre d'excellentes conditions d'emploi. Plusieurs employés disent qu'ils se reposent ici, car tout est pris en charge » (Sylvain Gagnon, directeur, *Cliffs Natural Resources*, cité par Jobboom, 2012).

Travailler dans le Nord du Québec s'avère également être une expérience originale pour nombre de travailleurs, compte tenu des différences climatiques, paysagères et culturelles qui y existent par rapport au sud de la province :

« Dès qu'on met les pieds à Raglan ... [mine de cuivre dans la péninsule d'Ungava] ..., on entre dans un autre monde. Pas un arbre à l'horizon, que la toundra, la mine et quelques bâtiments. On est face à soi-même. C'est toute une aventure » (David Langlois, ingénieur à la mine Raglan, cité par Jobboom, 2014).

En dépit de l'optimisme qui teinte la plupart des reportages et écrits sur les sites internet non scientifiques en relation avec le navettage aérien, des aspects négatifs sont aussi soulignés occasionnellement :

« Des relations interpersonnelles conflictuelles se développent, probablement dues à l'intensité de la vie professionnelle et à la promiscuité quotidienne avec les collègues de travail. Les longues heures de travail effectuées sur de longues rotations génèrent une grande fatigue générale et un stress certain. Il y a des impacts difficiles pour la plupart des familles pour qui les séparations et les retrouvailles sont des moments stressants » (FTQ, 2012 : 68).

En dépit de ces derniers commentaires, le portrait généralement positif, presque idyllique par moment, du navettage aérien est pondéré par les témoignages de citoyens des villes et villages du Moyen-Nord qui accueillent les navetteurs. En effet, au-delà des impacts défavorables pour les employés eux-mêmes, les résidents des collectivités d'accueil voient généralement le navettage aérien comme un élément déstructurant la communauté, encombrant les services et comme un moyen de rediriger vers l'extérieur les retombées économiques découlant des emplois locaux. Regardons cela de plus près.

3. Le navettage aérien dans l'oeil des medias : le point de vue des collectivités d'accueil

Rappelons d'abord qu'il y a un peu moins de 5 000 emplois en milieu industriel dans le Nord du Québec, soit des postes de travail répartis dans une dizaine de mines et dans diverses installations d'Hydro-Québec. Une enquête par courriel auprès de ces employeurs nous a permis de constater qu'environ le 2/3 des travailleurs fonctionnait en mode FIFO. On estime donc à approximativement 3000 les employés faisant du navettage aérien au Québec nordique, si l'on exclut les sites situés au Labrador (province de Terre-Neuve) et les périodes où il y a des chantiers de construction d'envergure en opération, comme l'actuel chantier d'Hydro-Québec sur la rivière Romaine. La plupart des mines et des barrages hydroélectriques étant localisés à grande distance de tout lieu de peuplement, les complexes résidentiels accueillant les travailleurs volants sont isolés et il y a peu d'effets sur les populations environnantes, hormis quelques trappeurs autochtones ou des touristes égarés.

Cependant, on remarque quelques villes et villages érigés près de sites industriels, soit des « collectivités d'accueil » où les travailleurs migrants sont en contact avec des populations locales. Il s'agit essentiellement des villes et villages nordiques de Fermont, de Schefferville/Matimekush et de Radisson (figure 1). Certaines localités nordiques constituent plutôt des « collectivités d'origine » de travailleurs, notamment des communautés criées situées à une relative proximité des mines Éléonore ou Stornoway, et des installations hydroélectriques, ou deux villages Inuit implantés à une assez faible distance des mines Raglan et Nunavik Nickel. En général, les collectivités d'origine vivent moins d'impacts défavorables attribuables au navettage aérien que les collectivités d'accueil. Les travailleurs y dépensent le salaire ramené du Nord, permettant ainsi le maintien sur place d'une population plus forte que ne le laisserait présager la base économique locale. Toutefois, on y observe une population flottante difficile à intégrer pleinement sur les plans social et communautaire ainsi que des problèmes conjugaux et familiaux (Pini et Mayes, 2012). Ces difficultés semblent encore plus aiguës dans le cas des quelques communautés autochtones, que celles-ci soient des collectivités d'origine ou des collectivités d'accueil (Rodon et *al.*, 2013).

Si on se concentre sur les collectivités d'accueil, les relations travailleurs migrants / populations locales peuvent prendre plusieurs tangentes. En ce qui concerne Fermont et Schefferville/Matimekush, cette coexistence est plutôt récente. Celle-ci découle du mini-boom minier des années 2010-13, période qui a permis l'ouverture de nouvelles mines ou l'expansion d'installations déjà en place, principalement des mines de fer. Cet élan de brève durée, résultat du prix des métaux sur la scène internationale et stimulé par le Plan Nord du gouvernement québécois (2011 et 2015), faisait suite à une longue période de stagnation. Le cycle haut est maintenant terminé mais la majorité des mines récentes est restée en exploitation. Le cas de Radisson est quelque peu différent, le secteur de l'hydroélectricité étant une industrie plus stable, du moins, à moyen terme.



Figure 2 : Les régions du Nord québécois et les principales villes nordiques

Traisons d'abord de la situation de Fermont. Il s'agit d'une ville modèle construite en 1972 pour les travailleurs de l'imposante mine de fer du Mont-Wright, dans la région administrative de la Côte-Nord. Ce petit établissement urbain de 2 474 personnes (Statistique Canada, 2016) regroupe une bonne partie des services publics et privés ainsi que des unités résidentielles dans une mégastructure de 1,3 km qui protège des grands froids hivernaux. En 2011, l'ouverture d'une deuxième mine mettra en contact les habitants de longue date et les navetteurs aériens. C'est probablement à cet endroit que la cohabitation de ces deux types de populations a suscité le plus de controverses, en contexte québécois (Simard et Brisson, 2013). La population locale voit sa quiétude troublée par la présence « d'étrangers » vivant dans des campements temporaires, qui deviendront des complexes permanents au cœur de la ville. Malgré les bonnes affaires de quelques commerces, les travailleurs rotatifs, principalement des hommes, déambulent dans la ville, accaparent les services et s'intéressent

à la gente féminine. Dans une certaine mesure, ils encouragent les marchés illicites de la drogue et de la prostitution.

Voici les termes utilisés par l'ancienne mairesse Lise Pelletier pour décrire la situation à Fermont, il y a quelques années : « l'arrivée massive de travailleurs non résidents crée une pression accrue sur le territoire, ses infrastructures et ses services, dont ceux de la santé » (Corbeil, 2013). L'un de ses commettants, Denis Émond, déclarait sensiblement la même chose quelques années auparavant :

« Le *fly-in/fly-out*, c'est une bonne affaire pour la compagnie. Localement, il n'y a pas de retombées. Ils [les travailleurs en mode FIFO] ne se mêlent pas [à la population]. Et au bureau de poste, c'est nous, les inconnus. Ce n'est pas normal » (Corbeil, 2011).

Dans la même veine, la commerçante Maryse Poirier affirme : « C'est antisocial comme mentalité [le navettage aérien], y'a pas de communauté dans ça. Ça créé, comme vous pouvez le constater, une ville qui est vide. » (SRC, 2014)

Abordons maintenant de la réalité vécue à Schefferville/Matimekush. Au départ, cet établissement est un milieu assez complexe où cohabitent deux groupes d'autochtones distincts (Innus et Naskapis) et des Blancs, à la frontière du Québec et du Labrador (Simard et Brisson, 2016). La ville de Schefferville a été fondée en 1954 pour loger les travailleurs de la mine de fer voisine ainsi que leurs familles. Malgré la fermeture de la mine en 1982 et le départ de milliers d'habitants, la ville a subsisté en format réduit. Les Innus de la réserve Matimekush-Lac-John, lesquels vivaient en retrait de l'établissement, sont venus occuper le site même de la ville dans les années 1990. L'agglomération de près de 1000 habitants est donc divisée légalement entre une municipalité locale et une réserve autochtone, bien que le tissu urbain sur plan radio-concentrique soit continu. Pour sa part, la communauté Naskapis est localisée à une quinzaine de kilomètres à l'est dans un village-réserve nommé Kawawachikamach, qui a été construit en 1978.

La diversité ethno-linguistique de Schefferville/Matimekush en fait une collectivité tissée « moins serrée » que dans le cas de Fermont. De plus, avant l'arrivée de nouvelles mines en 2011, ce site plus nordique, accessible seulement par train ou par avion, ne comptait plus d'employeur important et il présentait des signes de délabrement. L'ouverture successive de la *Labrador Iron Mines* et de la *Tata Steel Minerals Canada* (TSMC) a relancé l'économie locale. La *Labrador Iron Mines* a opéré durant seulement trois ans alors que la TSMC est toujours active en dépit du resserrement du prix du fer sur les marchés internationaux. Les quelque 200 employés de la compagnie font du navettage dans une proportion de 75 %. Des ententes avec les communautés autochtones permettent de fournir une partie des emplois aux résidents locaux. Malgré son ampleur plus réduite et les emplois locaux, les habitants de Schefferville/Matimekush sont conscients des retombées limitées du navettage aérien et des problèmes potentiels.

L'un de ses plus célèbres résidents, le commerçant Gille Porlier, semble bien résumer l'état d'âme de plusieurs concitoyens en disant :

« Les compagnies ne fonctionnent plus comme avant. Elles donnent tout à contrat : l'extraction du minerai, son transport et les autres opérations. Elles logent les gars dans des campements en dehors de la ville. Elles ne veulent plus d'installations permanentes, ni de syndicats » (Durand, 2011).

Du côté des autochtones, les demandes mettent l'accent sur les retombées locales mais les opinions sont également inscrites dans les injustices passées et les revendications autonomistes actuelles. Voici les propos de Réal McKenzie, ancien chef de bande Innu à Matimekush-Lac-John :

« Mon leadership, ce n'est pas juste de créer des jobs, c'est d'avoir l'autonomie suffisante pour gouverner mon peuple. Et rien n'exclut, que la communauté dresse encore des barricades, comme elle l'a fait l'an dernier, pour bloquer l'accès aux sites miniers. Il ne faut pas oublier l'histoire » (Dansereau, 2011).

Finalement, nous traiterons de Radisson, une ville devenue village qui a été bâtie de toute pièce en 1974 (Girard, 2012). À l'instar de Fermont, il s'agit d'une collectivité blanche, c'est-à-dire que l'on ne retrouve pas de concentration significative d'amérindiens à l'intérieur de l'établissement humain. La ville, qui a déjà rassemblé une population beaucoup plus considérable, a été mise en place par la Société de développement de la Baie-James (SDBJ), pour accueillir les cadres supervisant les les immenses chantiers hydroélectriques de la Baie James, notamment les barrages, alors en construction, sur La Grande rivière. En 2016, Statistique Canada dénombrait 468 résidents au sein de la localité qui n'a pas le statut légal de municipalité, contrairement aux deux autres sites à l'étude. Néanmoins, à l'image de Fermont, Radisson dispose d'un complexe climatisé multifonctionnel qui agglomère les services commerciaux, communautaires et sportifs. Ce complexe héberge plus d'une centaine d'employés d'hydro-Québec fonctionnant en *fly-in / fly-out*. Ceux-ci travaillent à l'opération et à l'entretien des barrages LG2 et LG2a.

Les employés migrants font partie de l'histoire de la collectivité. Toutefois, là aussi, on souhaiterait des résidents permanents, à tout le moins, selon les propos de Normand Lacour : « ce ne sont pas des dépenses [gouvernementales] que j'aimerais, ce sont plus de résidents. Mais là, on se bat contre de grosses machines [Hydro-Québec et sa politique de navettage aérien] » (Lavallée, 2017). Ce combat est de longue haleine comme le démontre un commentaire anonyme plus ancien d'une Radissonnienne : « et après leur *shift* [quart de travail, les gars d'Hydro prennent l'avion et ils s'en vont chez eux. Ils dépensent ailleurs l'argent qu'ils font ici » (Lagacé, 2009).

4. Quelles initiatives pour combattre le navettage aérien et ses effets

S'il faut en croire les témoignages extraits de la revue de presse, le navettage aérien comporte plusieurs effets défavorables, en particulier pour les collectivités qui hébergent les employés lors de leurs séjours de travail. Rappelons que de nombreuses mines sises dans le Nord québécois, et les ensembles résidentiels qui les jouxtent, sont isolés, c'est-à-dire sans habitants vivant à proximité et accessibles exclusivement par avion. Néanmoins, on compte au moins trois collectivités locales qui accueillent des travailleurs volants sur une base régulière, soit Fermont, Schefferville/Matimekush et Radisson. La question qui nous importe principalement ici est de savoir quelles sont les actions ou les mesures entreprises à l'intérieur de ces collectivités qui s'apparentent ou contribuent à la résilience territoriale.

Parlons d'abord du dynamisme social ou collectif que l'on retrouve au sein de ces collectivités, indépendamment des périodes de crise. Ainsi, on remarque une vie sociale relativement active à Fermont et à Radisson. Ces deux petites villes possèdent des radios communautaires et certains clubs ou organismes sportifs et de loisirs (Simard et Brisson, 2013). Cela est particulièrement vrai à Fermont qui profite d'une population plus importante. Cette ville dispose notamment d'un journal local, le *Trait-D'Union-du-Nord*, d'une garderie

et d'une maison pour femmes violentées. Ces institutions, de type coopératif ou autre, reçoivent des financements de l'État mais celles-ci doivent malgré tout être mises en place et administrées par les gens du milieu. De plus, il y a quelques années, les habitants ont lancé un festival d'hiver annuel, le Taïga festival, qui contribue à animer la collectivité (Cyr, 2017). Seule ombre au tableau, le domaine commercial est fort ténu à Fermont en raison de la concurrence de Labrador city, localisée à une vingtaine de kilomètres (SRC, 2016). Cette ville Labradorienne populeuse abrite plusieurs grands magasins, par exemple Walmart.

Selon une approche plus revendicatrice qui nous rapproche de la résilience, les résidents de Fermont ont réclamé le droit de résidence des employés résidents retraités, lesquels doivent normalement céder leur logement ou leur maison à la compagnie minière *ArcelorMittal* et quitter à la fin de leur carrière (Corbeil, 2011b). Une manifestation a également eu lieu pour contester l'implantation d'un nouveau site minier à grande proximité de la ville (Dupont, 2012). Par ailleurs, les autorités de la ville ont aussi exigé de certaines compagnies qu'elles érigent des logements pour travailleurs migrants sous forme de maisons de villes jumelées, lesquelles pourront être converties aisément en habitations familiales, au besoin (Rosier, 2013). Un nouveau quartier a donc émergé en adoptant des allures de banlieue pavillonnaire. Des investissements gouvernementaux ont également été demandés et obtenus eu égard aux infrastructures d'aqueduc et de transport.

Du côté de Schefferville/Matimekush, la vie sociale est plus difficile à cerner car elle est largement segmentée en deux, soit celle des Blancs et celle des Innus, voire en trois, si l'on traite les Naskapis de Kawawachikamach comme faisant partie de cette collectivité multiculturelle. Ainsi, la communauté blanche apparaît anémique, celle-ci étant de faible nombre et plutôt vieillissante. On y observe peu d'organismes communautaires, la municipalité et le dispensaire étant des instances formelles aux moyens minimaux soutenues par le gouvernement du Québec. Par contre les Innus de Matimekush-Lac-John semblent plus dynamiques. Plus nombreux, ceux-ci reçoivent des subsides du gouvernement fédéral et des sociétés minières, en fonction d'ententes conclues sur les répercussions et les avantages (ERA). Les Innus possèdent une radio communautaire, une école, un petit centre de santé, un centre sportif couvert, une église et un bâtiment administratif imposant, etc.

Pour les Innus, comme pour les Naskapis, la résilience n'est pas reliée au choc de la fermeture de la mine de l'*Iron Ore Company* en 1982. Celle-ci s'apparente davantage à un mode de vie. La vie traditionnelle était très ardue dans le Nord québécois (Lévesque et al., 2001) et les 70 ans de sédentarisation ont apportés des défis immenses, notamment ceux liés à leur utilisation comme main-d'œuvre occasionnelle de seconde zone dans les mines (Boutet, 2010). Incidemment, la période de forte exploitation du minerai a laissé une vingtaine de cratères miniers et un environnement dominé à plusieurs endroits par la poussière rouge typique des mines de fer. Mais, au-delà des pathologies malheureusement fréquentes au sein des communautés autochtones (alcoolisme, violence conjugale, perte des traditions, etc.), la communauté affiche de signes de reprise en main, au même titre que celle des Naskapis. Par exemple, les deux groupes ont formé une entreprise conjointe (Transport Ferroviaire Tshiuéti) pour acheter le chemin de fer qui assure le transport des passagers et des marchandises entre Sept-îles et Schefferville/Matimekush, en 2005.

Les conseils de bande servent souvent d'instruments collectifs en faveur du développement local. Par exemple, l'érection par les Innus d'un hôtel, en 2014, en co-entreprise avec des gens d'affaires non-autochtones. Les négociations avec les compagnies minières garantissent aussi certains emplois et procurent des ressources financières souvent

consacrées aux investissements dans les équipements sportifs ou communautaires. Des actions plus radicales peuvent, de surcroît, être mises en œuvre, dans certains cas : manifestations, blocages de route, poursuites légales, etc.)

Conclusion

La résilience territoriale demeure un concept complexe. Celui-ci peut prendre diverses avenues en fonction du contexte : être davantage individuel que collectif, être revendicateur ou innovateur, être en réaction face aux entreprises privées ou aux gouvernements, être axé sur l'entrepreneuriat ou sur une forme de réveil culturel. En outre, la question de la durée se pose : s'agit-il de gestes ponctuels tributaires d'un choc ou d'un mouvement à moyen ou long termes basé sur des inégalités ou des sentiments d'injustices profondes. D'autre part, le choc peut être plus neutre, c'est-à-dire frapper sans présenter de coupables aisément identifiables, comme dans le cas des catastrophes naturelles.

En ce qui a trait aux petites villes ressources du Nord québécois, le navettage aérien apparaît clairement comme le catalyseur d'insatisfaction et le moteur d'actions résilientes. Les navetteurs semblent profiter davantage des aménités fournies par les collectivités par rapport à ce qu'ils offrent en retour. Le phénomène est généralement perçu négativement nonobstant l'animation qu'il crée et les retombées dans le domaine commercial. Cette réaction paradoxale se combine à la certitude que cette pratique est inévitable et qu'un retour en arrière est peu possible. Incidemment, les travailleurs migrants viennent souvent eux-mêmes de collectivités fragiles ou dévitalisées, localisées en-dehors de la vallée du Saint-Laurent, soit dans les régions du Québec dites rurales ou périphériques.

Cependant, les collectivités nordiques touchées par le navettage tentent de se maintenir. Des initiatives communautaires ou individuelles émergent mais elles sont relativement peu fréquentes et celles-ci ne s'incrinvent pas ouvertement dans une logique de contestation. Il faut donc convenir qu'il n'y a pas de mouvement d'envergure contre le navettage. À l'intérieur de ces petites villes ayant une histoire de dépendance envers la grande industrie, la résilience se présente surtout par le geste individuel de demeurer sur place. Cela peut sembler peu mais il faut se souvenir qu'à l'heure où internet véhicule sans cesse des images des grandes métropoles du monde, de lieux exotiques et d'événements festifs internationaux, accepter les contraintes de la vie en milieu nordique isolé est un geste significatif.

Celui-ci rejoint les écrits de Beaudry et Dionne qui parlent de « vivre quelque part comme agir subversif » (1996) ou la non-mobilité comme mode de solidarité territoriale. On reconnaît également la position d'attente ou de *Loyalty* telle que décrite par Hirschman et ses successeurs. Le débat est donc ouvert, est-ce que les choix résidentiels relèvent de la question de la résilience territoriale ou s'agit-il d'autre chose de plus grande ampleur, de plus organisée, sans tomber dans le thème des mouvements sociaux ? La résilience territoriale se déploie alors dans un espace bien mince, soit entre l'action individuelle engagée et les démarches collectives focalisées sur les enjeux strictement locaux.

Références bibliographiques

1. Amin S., 1973. *Le Développement inégal*, Paris, Éditions de Minuit, 364 pages.
2. Beaudry R., Dionne H., 1996. «Vivre quelque part comme agir subversif : les solidarités territoriales», *Recherches Sociographiques*, vol. 37, n° 3, p. 537-557.

3. Beck U., 2001. *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Aubier, 521 pages.
4. Barroca B., DI Nardo M., Mboumoua I., 2013. «De la vulnérabilité à la résilience : mutation ou bouleversement ? », *EchoGéo*, n° 24 [En ligne] URL : <http://echogeo.revues.org/13439>, consulté le 11 septembre 2017.
5. Boutet J.S., 2010. «Développement ferrifère et mondes autochtones au Québec subarctique, 1954-1983 », *Recherches amérindiennes au Québec*, vol. 40, n° 3, p. 35-52
6. Castells M., 1983. *The City and the Grassroots: A Cross-Cultural Theory of Urban Social Movements*, Los Angeles, University of California Press, 387 pages.
7. Corbeil M., 2013. «Le boum minier de Fermont crée des tensions sociales, selon la mairesse», *Le Soleil*, 3 septembre 2013.
8. Corbeil M., 2011a. «Renaissance de Fermont : la double vie des travailleurs importés», *Le Soleil*, 11 septembre 2011.
9. Corbeil M., 2011b. «Fermont : pas de travail, pas de maison», *Le Soleil*, 18 septembre 2011.
10. Cyr É., 2017. «Une septième édition haute en couleur», *Le Trait-D'Union-du-Nord*, vol. 35, n° 6, 3 avril 2017.
11. Dansereau S., 2011. «Schefferville survit grâce à ces deux hommes», *Les Affaires*, 22 octobre 2011.
12. Duhaime G., Robichaud V., 2010. «L'économie du Nunavik entre 1983 et 2003», *Recherches sociographiques*, vol. 51, n° 1-2, p. 45-73.
13. Dupont N., 2012. «Le Mouvement citoyen de Fermont veut des réponses », *Le Nord-Est*, 23 février 2012.
14. Durand M., 2011. «Carnets du Nord – Schefferville : une seconde vie ? », *Le Devoir*, 2 juillet 2011.
15. FTQ 2012. «Sortir des sentiers battus. Colloque sur les ressources naturelles et la politique énergétique » [En ligne] URL : <http://ftq.qc.ca/wp-content/uploads/ftqimport/8036.pdf>, consulté le 25 juin 2017.
16. Girard R., 2012. «L'arrivée des Jamésiens », dans Girard R., Auger R., Collette V., Denton D., Labrèche Y., Perron, N., dir. *Histoire du Nord-du-Québec*, Québec, Presses de l'Université Laval, p. 237-320.
17. Girard R., Auger R., Collette V., Denton D., Labrèche Y., Perron N., dir., 2012. *Histoire du Nord-du-Québec*, Québec, Presses de l'Université Laval, 554 pages.
18. Godin C., 2014. « Fin du territoire ou nouveaux territoires ? », *Cités*, vol. 60, n° 4, p. 149-157
19. Gouvernement du Québec 2015. *Le Plan Nord à l'horizon 2035 : plan d'action 2015-20*, Québec, Secrétariat au Plan Nord, 112 pages.
20. Gouvernement du Québec 2011. *Plan Nord : faire le nord ensemble, le chantier d'une génération*, Québec, Ministère des ressources naturelles et de la faune, 172 pages.
21. Hamdouch A., Depret M.H., Tanguy C., 2012. « Introduction », dans Hamdouch, A., Depret, M.-H. et Tanguy, C. (dir.) *Mondialisation et résilience des territoires. Trajectoires, dynamiques d'acteurs et expériences*, Québec, Presses de l'Université du Québec, p. 1-17
22. Handmer J.W., Dovers S.R., 1996. «A Typology of Resilience : Rethinking Institutions for Sustainable Development», *Organization and environment*, Vol. 9, n° 4, p. 482-511
23. Harvey D., 1996. *Justice, Nature and the Geography of Difference*, Londres, Blackwell, 470 pages.

24. Hirschman A.O., 1970. *Exit, voice and loyalty*, Cambridge (Mass.-USA), Harvard University Press.
25. Lagacé P., 2009. « Radisson, si sinistre... », *La Presse*, 22 juillet 2009.
26. Lavallée H., 2017. « Radisson, village gaulois du Nord », *Société Radio-Canada*, 13 février 2017 [en ligne] URL : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1016533/radisson-village-gaulois-nord-quebecois>, consulté le 3 juillet 2017.
27. Lévesque C., Rains C., de Juriew D., 2001. « Les Naskapis, peuple des grands espaces », dans Duhaime, G. (dir.) *Atlas du Québec : le Nord, habitants et mutations*, Québec, Presses de l'Université Laval, p. 69-84.
28. JOBBOOM 2014. « Propulser sa carrière avec la navette aérienne » [En ligne] URL : <http://www.jobboom.com/carriere/propulser-sa-carriere-avec-la-navette-aerienne>, consulté le 5 juillet 2017.
29. JOBBOOM 2012. « En avion vers la mine » [En ligne] URL : <http://www.jobboom.com/carriere/en-avion-vers-la-mine>, consulté le 26 juin 2017.
30. Lallau B., 2011. « La résilience, moyen et fin d'un développement durable ? », *Éthique et économique*, vol. 8, n° 1, p. 168-185
31. Lowery D., De Hoog R.H., Lyons W.E., 1992. « Citizenship in the Empowered Locality: An Elaboration, a Critique and a Partial Test », *Urban Affairs Quarterly*, vol. 28, n° 1, p. 69-103.
32. Moine A., 2006. « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », *L'Espace géographique*, vol. 35, n° 2, p. 115-132.
33. Pini B., Mayes R., 2012. « Gender, emotions and fly-in fly-out work », *Australian Journal of Social Issues*, vol. 47, n° 1, p.71-86.
34. Privé C., Schoeb G., 2015. « Le fly-in/fly-out: Une solution insoupçonnée ? » [En ligne] URL : <http://www.aliaconseil.com/blogue/ressources-mines-et-industrie/400-le-fly-in-fly-out-une-solution-insoupconnee.html>, consulté le 22 juin 2017.
35. Prémont M.C., 2014. « Hydro-Québec et le délestage des grandes régions productrices d'Hydro-électricité », dans Bernier, R. (dir.) *Les défis québécois : conjonctures et transitions*, Québec, PUQ, p. 31-58.
36. Randall J.E., Ironside R.G., 1996. « Communities on The Edge: An Economic Geography of Resource-Dependent Communities in Canada », *The Canadian Geographer*, vol. 40, n° 1, p. 17-35.
37. Reghezza-Zitt, M., 2012. « Résilience », dans Cynthia Ghorra-Gobin (dir.) *Dictionnaire critique de la mondialisation*, Paris, Armand Colin, p.539-541
38. Retailé D., 2007. « Quel est l'impact de la mondialisation sur le développement local? », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 238, [En ligne] URL : <https://com.revues.org/2351>, consulté le 30 septembre 2016.
39. Rodon Th., Lévesque F., Blais J., 2013. « De Rankin Inlet à Raglan, le développement minier et les communautés inuit », *Études Inuit*, vol. 37, n° 2, p. 103-122.
40. Rosier G., 2013. « Le Mouvement citoyen de Fermont veut des réponses », *Le Trait-D'Union-du-Nord*, vol. 31, n° 5, 18 mars 2013.
41. Simard M., 2017. « Le Nord québécois : un plan, trois régions et neuf défis », *Recherches sociographiques*, vol. 58, n° 2, p. 263-295.
42. Simard M., Brisson C., 2016 « Les vulnérabilités des villes minières nordiques. Le cas de Schefferville au Québec », *Organisations et territoires*, vol. 25, n° 1, p. 37-49.

43. Simard M., Brisson C., 2013. «L'industrie minière et le développement urbain en milieu nordique : l'exemple de Fermont au Québec», *Cybergeo – Revue européenne de géographie* [En ligne] URL : <http://cybergeo.revues.org/25817> ; consulté le 09 avril 2016.
44. SOJA, E.W., 2010 *Seeking spatial justice*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 280 pages.
45. SRC 2016. « Baisse des ventes : la seule épicerie de Fermont réduit ses heures d'ouverture », *Société Radio-Canada*, 20 avril 2016 [en ligne] URL : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/776934/coop-consommateurs-metro-fermont-deficit-baisse-ventes>, consulté le 15 septembre 2017.
46. SRC 2014. « L'avenir incertain de Fermont », *Société Radio-Canada*, 12 décembre 2014 [en ligne] URL : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/697965/fermont-avenir-incertain>, consulté le 10 septembre 2017.
47. Storey K., 2010. «Fly-in/Fly-out: Implications for Community Sustainability », *Sustainability*, n° 2, p.1161-1181.
48. Villeneuve C., 2013. *Est-il trop tard ? Le point sur les changements climatiques*, Montréal, MultiMondes, 312 pages.