

# **Le navettage aérien vers le nord du Québec : Une innovation organisationnelle à incidences sociales**

Martin Simard  
Professeur de géographie et d'aménagement  
Université du Québec à Chicoutimi  
[mgsimard@uqac.ca](mailto:mgsimard@uqac.ca)

Communication présentée dans le cadre du colloque  
Innovation et territoires face aux inégalités,  
Université du Québec à Rimouski, 22-25 mai 2019



## **Le navettage aérien vers le nord du Québec : Une innovation organisationnelle à incidences sociales**

### **Résumé**

La distanciation du lieu de domicile et du lieu de travail n'est pas un phénomène nouveau. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, de nombreux Québécois travaillaient dans des camps forestiers pendant les mois d'hiver. Et que dire de la mobilité pendulaire quotidienne qui touche aujourd'hui une vaste partie de la population. Cependant, la pratique du navettage aérien a ceci de particulier que les allers-retours entre résidence et lieu de travail se font par avion sur de grandes distances et sur des périodes de moyennes amplitudes (7, 10 ou 14 jours). Au Québec, cette forme de mobilité, qualifiée en anglais de *fly-in / fly-out*, a été popularisée par la mine de nickel Raglan située dans l'extrême nord de la province. Les complexes résidentiels adjacents aux mines évitent donc maintenant aux entreprises de construire des villes ou villages permanents. Le navettage aérien soulève de nombreuses interrogations : Les travailleurs apprécient-ils ce mode de vie particulier ? Quels sont les effets de cette forme de mobilité de la main-d'œuvre ? On peut aussi se demander si le phénomène du navettage aérien constitue une innovation organisationnelle à incidences sociales. Nous tenterons de répondre à ces questions à l'aide d'entretiens auprès de travailleurs-navetteurs et à la lumière de divers séjours sur le terrain effectués dans le Nord du Québec.

**Mots clés :** Navettage aérien, territoire, innovation, mine, main d'œuvre

### **Abstract**

#### ***Fly-in / fly-out* in Northern Quebec. A Labour Innovation and its Social Impacts**

Large distances from the residence location and the workplace is not a new phenomenon. At the beginning of the twentieth century, many Quebecers used to work in lumberjack camps during the cold season. And what about daily commuting for work which is now the norm for the majority of the population. However, the practice of *fly-in / fly-out* (FIFO) is singular considering the long distances between residence and work place and the length of the journeys to work (7, 10 or 14 days). In Quebec, this form of mobility was popularized by the Raglan nickel Mine, which opens in 1997 in the North of the province. Thus, unlike previous decades, new remote mining operations are no longer equipped with permanent towns or villages, but with hotel-type campsites for rotating workers teams. Thus, *fly-in / fly-out* raises many questions: Do workers appreciate this particular way of life? What are effects of this form of labour mobility? One can also wonder whether the phenomenon is truly a labour related innovation with social impacts. We will address that former issue through the lights of interviews with FIFO workers and as an extension of previous empirical studies and field trip in northern Quebec.

**Keywords:** Fly-in / fly-out, places, innovation, mining, labor force

Ce texte est publié par le Groupe de recherche interdisciplinaire sur le développement régional, de l'Est-du-Québec (GRIDEQ) au titre des actes du colloque Innovation et territoires face aux inégalités tenu à l'Université du Québec à Rimouski du 22 au 25 mai 2019.

**UQAR** **COLLOQUE INTERNATIONAL**  
**INNOVATION ET TERRITOIRES**  
**FACE AUX INÉGALITÉS**



**22-25 MAI 2019**

**22 MAI : CONFÉRENCE INAUGURALE : André Torre**  
directeur de recherche, Université Paris-Saclay, INRA, AgroParisTech

**23 MAI : GRANDE CONFÉRENCE : Paule Halley**  
professeure titulaire de la Chaire de recherche du Canada en droit de l'environnement, Université Laval

**23 ET 24 MAI : 60 COMMUNICATIONS SCIENTIFIQUES**  
réparties dans 16 sessions et deux séances plénières

**25 MAI : ATELIER CHERCHEURS-MILIEU « LES ACTEURS DE L'ÉNERGIE : dynamiques et enjeux »**, avec la participation de **Yves-Marie Abraham**, professeur agrégé, HEC Montréal

Un événement organisé par le Département sociétés, territoires et développement de l'Université du Québec à Rimouski en collaboration avec le Groupe de recherche interdisciplinaire sur le développement régional, de l'Est du Québec, la Chaire de recherche du Canada en Innovation sociale et développement des territoires, l'Association internationale des sociologues de langue française et le projet ATISEE-UQAR.

**Renseignements et inscription :**  
[grideq@uqar.ca](mailto:grideq@uqar.ca)



Les propos tenus dans ce texte n'engagent que la responsabilité du ou des auteurs.  
Texte en accès libre sur Sémaphore, le dépôt numérique de l'UQAR : <http://semaphore.uqar.ca/>.

GRIDEQ  
Université du Québec à Rimouski  
[grideq@uqar.ca](mailto:grideq@uqar.ca)

# **Le navettage aérien vers le nord du Québec : Une innovation organisationnelle à incidences sociales**

Martin Simard

## **Introduction**

La distanciation du lieu de domicile et du lieu de travail n'est pas un phénomène nouveau au Québec. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, de nombreux Québécois travaillaient dans des camps forestiers pendant les mois d'hiver (Hardis, 2001). Dans les années 1970 et 1980, les employés d'Hydro-Québec quittaient également leurs familles pour de longues semaines, voire des mois, pour les chantiers de la Manicouagan ou de la Baie-James (Desbiens, 2014). Et que dire de la mode du navettage urbain associée au développement des banlieues pavillonnaires en Occident ou ailleurs ? Cependant, la pratique actuelle du navettage aérien a ceci de particulier que les allers-retours entre résidence et lieu de travail se font par avion sur de grandes distances et sur des périodes de moyennes amplitudes (7, 10 ou 14 jours). Ce phénomène, qualifié en anglais de *fly-in / fly-out* (FIFO), aurait débuté sur les plates-formes pétrolières *off shore* de la Mer du Nord et du Golfe du Mexique avant de se propager dans le domaine minier (Storey, 2010).

Au Québec, cette forme de mobilité fut popularisée par la mine de nickel Raglan située dans la péninsule de l'Ungava, à la fin des années 1990 (Labrecque, 1997). Ainsi, contrairement aux décennies précédentes, les nouvelles exploitations minières éloignées ne sont plus dotées de villes ou de villages permanents mais de campements de type hôtelier (Simard et Brisson, 2013). Ces complexes résidentiels adjacents aux sites industriels accueillent des travailleurs pour des séjours rotatifs mais ceux-ci résident, le reste du temps, dans le « sud » du Québec, seuls, en couples ou en familles, et c'est là que leurs revenus d'emplois sont dépensés (Proulx, 2011). Le navettage aérien soulève de nombreuses interrogations : Les travailleurs apprécient-ils ce mode de vie particulier ? Quels sont les effets de cette forme de mobilité de la main-d'œuvre ? Ces interrogations demeurent ouvertes malgré quelques travaux récents.

Sur un plan plus théorique, on peut aussi se demander si le phénomène du navettage aérien constitue une innovation sociale ou à incidences sociales. En effet, il s'agit d'une solution pratique au

problème d'accès d'employés aux sites industriels isolés, solution qui émerge à un moment donné de l'histoire. Malgré son caractère novateur, le navettage aérien a été conçu par l'industrie et son objectif premier n'est pas d'améliorer les conditions de vie des travailleurs, même s'il est possible que des effets secondaires bénéfiques puissent émerger dans le champ du social. De plus, peut-on considérer comme une innovation sociale ou à incidences sociales une pratique issue de grandes entreprises privées, souvent multinationales ? Finalement, une pratique ayant des effets différenciés sur les territoires, donc porteuse d'inégalités potentielles, devrait-elle porter le titre d'innovation ?

Nos analyses s'attarderont à ces questionnements à travers l'exemple du navettage aérien dans le nord québécois. Plus précisément, nous avons obtenu des éléments de réponses à la suite de douze entretiens semi-directifs tenus auprès de travailleurs-navetteurs œuvrant dans le Nord-du-Québec ou sur la Côte-Nord mais résidant dans la région du Saguenay. De manière complémentaire, nos propos seront alimentés par divers séjours sur le terrain effectués ces dernières années dans le Moyen-Nord québécois.

## **L'innovation : quelques repères théoriques**

L'expression innovation sociale tire son origine du terme générique d'innovation qui réfère généralement au champ de l'économie, que ce soit des innovations technologiques, des innovations des procédés de fabrication ou des innovations des modes de gestion de la main-d'œuvre. Contrairement aux termes découverte, invention ou changement, l'innovation serait un processus, ou le résultat de ce processus, qui impliquerait de la nouveauté et un progrès effectif sur les plans technologique ou social (Tournay, 2012). Malgré la nature subjective de certains de ses critères, l'innovation semble porter une connotation intrinsèquement positive. En conséquence, personne ne veut ou ne peut être contre ce principe, que l'on soit à la droite ou à la gauche de l'échiquier politique.

Dès le départ, l'innovation est vouée à un grand destin selon les analystes. Pour Schumpeter (1935), l'innovation serait un élément fondamental de l'économie, soit une manière de résoudre les crises cycliques de l'économie de marché, donc une obligation pour son bon fonctionnement et sa pérennité. L'innovation sociale, par contraste avec l'innovation plus économique, se caractériserait de diverses manières, que ce soit par l'ampleur du changement, par les buts visés ou par les acteurs mobilisés. En dépit de son caractère particulier, l'innovation sociale s'inscrirait aussi à l'intérieur d'un mouvement plus vaste, c'est-à-dire celui s'opposant à la mondialisation des marchés et aux grandes entreprises, qui en sont l'élément moteur (Fontan, 2011).

Plus particulièrement, le concept d'innovation sociale serait apparu au début des années 1970 (Cloutier, 2003). D'abord énoncé de manière simple comme « une nouvelle manière de faire les choses », dans le champ des programmes sociaux et des politiques publiques (Taylor, 1970), son utilisation se serait répandue, notamment au sein de la littérature francophone des deux dernières décennies. Le concept peut être vu comme étant au cœur des sciences sociales (Klein et Harrison, 2007) ou, de façon plus critique, comme étant « un concept galvaudé » (Prades, 2015), voire comme un instrument de démocratisation et de justice sociale récupéré ou banalisé par le marché (Laville, 2019).

Prades définit l'innovation sociale en y insérant une série de conditions :

« Sa différence avec l'innovation technologique tient à des dispositifs qui relèvent d'une éthique sociale ne se réduisant ni à un produit, ni à un processus, ni à une forme d'organisation du travail ; une éthique caractérisée par le fait qu'elle émane d'un collectif issu de la société civile (et non d'un entrepreneur individuel), accroché à un territoire urbain comme rural (et non pas mondialisé), qui vise à limiter l'empreinte écologique (reconsidération de la nature), qui met en jeu une propriété collective nourrie par des règles de délibération (reconsidération de l'homme à travers des formes de démocratie locale) et dont le financement est marchand, mais pas dicté par la lucrativité (reconsidération de la monnaie) » (2015 : 105)

Ainsi, le caractère social d'une innovation dépendrait d'une série de conditions plutôt difficiles à rencontrer dans le monde réel. Pour Prades, ces conditions sont une démarche d'émergence collective, un lien au territoire, une sensibilité envers l'environnement, une gestion délibérative et un financement qui ne se limite pas aux échanges monétaires. Klein et ses collègues du groupe de recherche CRISES<sup>1</sup> tentent aussi une définition, quoique plus générale. Ceux-ci reprennent l'idée de conditions, notamment l'émergence à partir d'acteurs du milieu et l'idée d'une transformation significative du social ou du culturel :

« Une innovation sociale est une intervention initiée par des acteurs sociaux pour répondre à une aspiration, subvenir à un besoin, apporter une solution ou profiter d'une possibilité d'action afin de modifier des relations sociales, de transformer un cadre d'action ou de proposer de nouvelles orientations culturelles. » (Klein *et al.*, 2019 : 72)

Le même groupe d'auteurs propose une typologie des innovations sociales en cinq catégories : organisationnelle, institutionnelle, de produits et services, de marché ainsi que de procédé ou de commercialisation. L'innovation sociale de marché ou de commercialisation s'applique ici à des stratégies d'accroissement de la clientèle mais toujours dans le cadre d'une « mission sociale ».

D'autres définitions sont moins restrictives mais la finalité non strictement marchande et le caractère progressiste de la mise en place de l'innovation sont généralement des éléments communs (Bélanger, 2007). Ces critères contribuent à limiter l'innovation sociale aux organismes à but non lucratif, aux coopératives, aux groupes communautaires, voire aux instances publiques décentralisées faisant preuve de flexibilité dans leurs pratiques, bref à la sphère de l'économie sociale. Conséquemment, les entreprises privées conventionnelles paraissent *ipso facto* exclues du débat, quelle que soit leur taille ou leur champ d'activités. Les études à la mode sur l'essaimage des microentreprises en informatique ou dans le multimédia ne relèveraient donc pas de l'innovation sociale, à moins que ces entreprises ne soient intégrées à un projet plus vaste.

Une définition plus souple de l'innovation sociale pourrait peut-être permettre de s'attarder à des changements sociaux divers, se présentant comme moins révolutionnaires, impulsés par l'entreprise privée. Laville (2019) parle d'innovation à solidarité faible pour décrire des changements en phase avec l'économie de marché mais néanmoins porteurs de transformations sociales<sup>2</sup>. Selon nous, c'est le cas du navettage aérien, une innovation de type organisationnel initiée par le secteur privé. En effet, le navettage aéroporté « représente désormais la nouvelle modalité d'opérations pour les lieux éloignés d'extraction de ressources naturelles » (Proulx, 2014 : 137). Elle ne constitue pas une innovation sociale à proprement parler mais une innovation organisationnelle à incidences sociales.

Plus précisément, il s'agit d'une innovation dans la sphère de l'organisation du travail ou de la gestion des ressources humaines qui est appliquée à certains champs d'activités. Ce changement, qui ne résulte pas d'une demande généralisée des citoyens ou des travailleurs, mais qui semble susciter l'adhésion de beaucoup d'employés dans le secteur minier, a des répercussions importantes sur les individus, les familles, les entreprises et les collectivités locales (Ostigny *et al.*, 2019). Sans tomber dans la naïveté ou dans le piège propagandiste des firmes de ressources humaines à la solde des entreprises, il convient de jeter un regard sur ces éléments positifs en gardant en arrière-plan le concept d'innovation et ses incidences sociales. Mais revenons d'abord sur le phénomène du navettage aérien en le positionnant en contexte québécois.

## **Le navettage aérien au Québec : un bref tour d'horizon**

Le navettage aérien est de plus en plus fréquent au Québec, à l'instar d'autres territoires en contexte canadien (Terre-Neuve-et-Labrador, Territoires du Nord-Ouest, nord de la Saskatchewan et de l'Alberta, etc.). Dans le cas du Québec, l'industrie minière est probablement le secteur industriel le plus touché par cette pratique mais Hydro-Québec l'utilise également. De surcroît, les milieux de la santé et de l'éducation doivent fréquemment transporter par avion leurs employés venant du sud qui occupent des postes dans les communautés nordiques, en particulier dans les réserves ou les villages autochtones. Des militaires, des scientifiques, voire des touristes à la recherche d'exotisme, fréquentent aussi le nord mais sur une base généralement non récurrente ou irrégulière.

On parle ici du nord comme milieu de pratique du navettage aérien car il s'agit d'un vaste territoire peu peuplé et mal pourvu en infrastructures, contrairement à la partie méridionale du Québec ou du Canada dans son ensemble (Simard, 2017a). En effet, on y retrouve peu de villes et villages et ceux-ci sont de petites tailles en plus d'être éloignés les uns des autres. C'est donc essentiellement en milieu nordique que l'on retrouve des entreprises faisant appel au navettage aérien. Ce mécanisme vise à faire fonctionner les sites d'exploitation des ressources naturelles ou les pôles de services publics isolés en manque de ressources professionnelles spécialisées.

Selon une enquête récente, il y aurait environ 5 000 travailleurs pratiquant le navettage aérien au Québec (Simard *et al.*, 2019). Ceux-ci œuvrent principalement dans le domaine minier ou pour la gestion des installations d'Hydro-Québec<sup>3</sup>. Les hommes seraient largement majoritaires à l'intérieur des corps de métiers interpellés par le navettage aérien (voir photo. 1). Ces derniers travailleraient surtout dans les régions administratives du Nord-du-Québec et de la Côte-Nord et ils proviendraient de régions dites centrales ou périphériques, notamment de l'Abitibi-Témiscamingue<sup>4</sup> où l'expertise par rapport au travail minier est fort présente (voir carte 1). Ces chiffres ne comprennent pas les travailleurs faisant du navettage en voiture de longue durée, communément appelé *drive-in / drive-out* (DIDO).

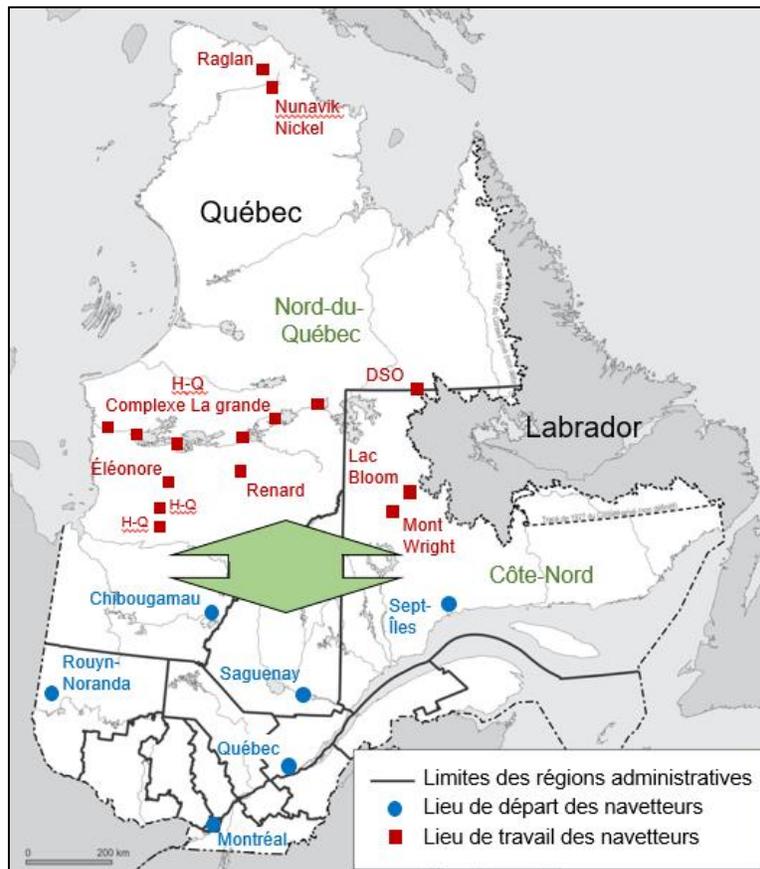
À prime abord, le navettage aérien semble servir le grand capital, notamment les compagnies minières opérant sur des sites isolés au Canada, en Afrique de l'Ouest ou en Australie. Celles-ci n'ont plus à financer la construction de villages ou de petites villes pour loger leurs employés. Un complexe pourvu de chambres, d'une cafeteria et de quelques espaces de loisirs paraît suffire pour accommoder des travailleurs venant sur le site par avion pour des séjours intermittents relativement courts. D'ailleurs, on retient souvent les effets négatifs de cette pratique sur les familles (Taylor et Simmonds, 2009), les femmes (Arnaud, 2011), les autochtones (Rodon *et al.*, 2013) et les

collectivités nordiques existantes (Loisel, 2011 ; Simard, 2017b). Cependant, des éléments positifs ou des incidences sociales ouvrant des perspectives de changements socioculturels peuvent aussi en ressortir.



**Photo. 1 : Travailleurs partant de Mont-Joli vers la mine Raglan**

(Source : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1133485/vol-mont-joli-mine-raglan-grand-nord-travailleurs>)



**Carte 1 : Principaux lieux de résidence et de travail des navetteurs aériens au Québec**

Par exemple, le navettage donne accès à l'emploi à certaines personnes vivant dans des territoires déprimés ou peu dynamiques, notamment des travailleurs peu scolarisés et des autochtones. De plus, le navettage peut ouvrir la voie à des modes de vie originaux, en concentrant les périodes de travail et les périodes de congé, dans un contexte de grande mobilité financée par l'employeur (Lapointe, 2019). Évidemment, cette flexibilité d'horaire varie d'un employeur à l'autre. D'autre part, il peut s'agir d'une occasion de rencontres entre Blancs et autochtones, contacts qui peuvent déboucher sur de meilleures relations interculturelles, quoi que l'inverse soit aussi possible (Guimond et Desmeules, 2017). Finalement, les travailleurs engagés dans cette pratique en viennent à mieux saisir la vastitude et la diversité du territoire du Québec en travaillant dans le nord, ce qui peut être décrit comme étant un élément positif. Laissons maintenant la parole aux travailleurs-navetteurs.

## **Le navettage aérien : quelles incidences sociales ?**

Un série d'entretiens a récemment permis d'obtenir l'avis de travailleurs-navetteurs québécois sur le phénomène du navettage aérien dans le cadre d'un projet d'équipe intitulé « Les impacts sociaux du navettage aérien »<sup>5</sup>. Bien que le questionnaire administré lors d'entretiens semi-dirigés ne contenait pas de questions spécifiques sur le thème de l'innovation, plusieurs commentaires nous paraissent révélateurs par rapport à différents aspects particuliers de navettage aérien, notamment, l'horaire de travail, l'appropriation de nouveaux territoires et l'établissement de relations interculturelles.

Pour commencer, on peut dire que les travailleurs consultés sont conscients du caractère inhabituel ou différent de leur mode de vie. En effet, les horaires de 6-8, 7-7 ou 14-14 des navetteurs aéroportés, soit le nombre de jours au travail versus le nombre de jours à la maison, tranchent avec l'horaire conventionnel de la majorité de la population, lequel est de type 5-2 avec retour à la maison en fin d'après-midi. S'il faut en croire les personnes interviewées, l'horaire relié au navettage aérien serait intéressant pour la majorité des travailleurs. Néanmoins, la plupart des employés qui y sont soumis ne souhaite pas suivre ce mode de vie pour de nombreuses années.

En effet, plusieurs travailleurs-navetteurs apprécient le principe de concentrer les périodes de travail et les périodes de congé. Par exemple, un employé dira « parce qu'on fait un peu plus d'heures, ça nous donne un peu plus de congés » (répondant 2). Un second travailleur renchérit : « tu travailles six mois par année dans le fond » (répondant 1). Un troisième interviewé affirmera : « quand je reviens [à la maison], je suis vraiment en vacances » (répondant 10). Finalement, la flexibilité d'horaire permettrait des arrangements familiaux : « ma femme enseigne, elle est [donc] en congé l'été. Moi, [durant] l'été, j'enfile les [blocs de congé de] 20 jours » (répondant 3). Nous focalisons ici sur les commentaires positifs. Évidemment, ceux-ci sont à mettre en parallèle avec de nombreux avis négatifs sur les discontinuités dans la vie du couple ou de la famille, l'ennui et la solitude de même que le caractère exigeant physiquement des périodes intensives de travail.

En deuxième lieu, le navettage fait connaître de nouveaux territoires aux travailleurs même si ceux-ci restent souvent confinés au site d'exploitation ou à proximité immédiate. Bon nombre d'employés interviewés se sont montrés satisfaits de cette expérience « géographique » : « [Le nord] c'est à découvrir, c'est vraiment beau » (répondant 1). Un autre répondant lancera à propos du territoire : « j'ai trouvé ça vraiment enrichissant, différent, complètement dépaysant »

(répondant 5) et, sur le même thème : « Moi, j'adore ça le nord. Les aurores boréales sont incroyables » (répondant 8). En contrepartie, plusieurs commentaires étaient plutôt défavorables. Ceux-ci traitaient du froid, de la présence d'insectes en été, de l'absence d'arbres pour les lieux les plus septentrionaux, etc. L'isolement et l'absence d'activités aux alentours sont aussi mentionnés, pour les sites de travail qui ne sont pas situés près d'un village ou d'une ville.

En troisième lieu, le navettage vers le nord du Québec favorise les relations interculturelles, les autochtones étaient majoritaires sur ce territoire mais minoritaires au sein des entreprises minières ou chez Hydro-Québec. À cet égard, les navetteurs enquêtés, ceux-ci étant exclusivement d'origine eurocanadienne, souligneront plusieurs aspects positifs. Un premier dira : « Les Cris, ils étaient d'excellents travailleurs » (répondant 8). Un autre travailleur mentionnera ceci : « [les Inuit] sont tout le temps super gentils et souriants » (répondant 10). Voici un troisième commentaire sur ce sujet : « [Les Inuit], il y en a qui t'évitent un peu du regard. [Les relations] étaient quand même bien » (répondant 5). Évidemment, d'autres commentaires étaient moins ouverts à la diversité culturelle nordique. Des interviewés soulignaient que les patrons étaient plus tolérants envers les autochtones qui enfreignaient un règlement, que la formation de ceux-ci était souvent déficiente ou que leur éthique de travail laissait parfois à désirer.

## Conclusion

Comme nous l'avons vu, le navettage aérien est une pratique qui marque la vie d'une multitude de travailleurs au Québec. Ce mode de gestion de la main d'œuvre, qui devient un mode de vie pour les travailleurs concernés, induit plusieurs conséquences tant négatives que positives. Nous avons voulu ici mettre en relief les aspects positifs de ce phénomène, comme les périodes de vacances allongées, la connaissance et l'appropriation de nouveaux territoires de même que les possibilités de rencontres interculturelles. Incidemment, ce phénomène risque de se répandre vers des champs d'activités de diverses natures dans les années et décennies à venir. Déjà, des travailleurs abitibiens embauchés par des entreprises minières localisées à proximité de leur résidence réclament un horaire de type FIFO, évidemment sans transport par avion, parce qu'ils y voient des avantages<sup>6</sup>.

Eu égard à la dimension théorique, le navettage aérien ne répond visiblement pas aux différents critères ou aux diverses conditions de la définition d'une innovation sociale. Fondamentalement, il ne s'agit pas d'un programme novateur destiné à changer la société ou à améliorer les conditions de vie des individus. Néanmoins, il s'agit d'une transformation de grande ampleur pour les travailleurs, leurs familles et les collectivités locales impliqués, transformations qui ont des effets multiples dans la sphère sociale. Doit-on alors parler d'innovation organisationnelle à incidences sociales ? Probablement que oui. Quoi qu'il en soit, la nomenclature n'a peut-être pas une grande importance dans la mesure où l'on s'attarde à cette pratique afin de mieux saisir ses impacts spécifiques, lesquels sont probablement défavorables ou favorables à divers degrés, selon les secteurs d'activités et les types de territoires.

En effet, le navettage aérien est une innovation qui peut être source de changements ou d'adaptations d'ordre socioculturel malgré ses aspects défavorables. À titre d'exemple, ces changements peuvent découler de discussions entre les équipes ou les individus effectuant les mêmes tâches, au moment des périodes de rotations. Des améliorations aux procédures pourraient en ressortir. Les collectivités locales qui voient circuler un nombre significatif de travailleurs-navetteurs peuvent également être appelées à s'adapter en adoptant des règles favorisant la

coexistence des résidents permanents et de passage, pour les « collectivités réceptrices », ou en prévoyant des horaires particuliers pour les activités communautaires ou sportives, pour les « collectivités émettrices ».

En rétrospective, le navettage aérien devient un élément parmi d'autres qui contribue à la complexité de l'organisation actuelle des territoires, organisation fondée sur le découplage entre le travail et l'habitation. Cela a débuté avec l'essor des banlieues pavillonnaires, essor possible grâce à l'automobile, puis les cas de résidences secondaires saisonnières, suivi de l'émergence du double emploi à l'intérieur des ménages, favorisant des localisations résidentielles intermédiaires, sans compter la mobilité hebdomadaire des enfants du divorce, d'un logement parental à l'autre. En cette ère de mobilité tout azimut, on remarque des situations de plus en plus variées comme la grande mobilité pendulaire métropolitaine, la distanciation inter-régionale ou internationale des lieux de résidence et de travail, réalités qui se combinent au télétravail à la maison ou en contexte de périodes de transit.

Bref, nos villes et villages ne sont plus ce qu'ils étaient alors que la notion de « chez-soi » évolue grandement, encourageant le transrégionalisme ou le transnationalisme. Plus profondément, ce sont les conceptions de l'espace et du temps qui prennent de nouvelles configurations et laissent entrevoir les bouleversements socioéconomiques, politiques et territoriaux à venir au cours du XXI<sup>e</sup> siècle.

## Bibliographie

ARNAUD, Aurélie (2011). « Plan Nord. Où sont les femmes autochtones ? », *Recherches amérindiennes au Québec*, vol. 41, n° 1, p. 81-82.

BÉLANGER, Paul, R. (2007). « L'innovation sociale et ses acteurs. Innovations sociales et rapports sociaux », dans Klein, Juan-Luis et Harrisson, Denis (dir.) *L'innovation sociale. Émergence et effets sur la transformation des sociétés*, Québec : Presse de l'Université du Québec, p. 413-424.

CLOUTIER, Julie (2003). *Qu'est-ce que l'innovation sociale ?*, Montréal : Cahiers du Centre de recherche sur les innovations sociales (CRISES), 60 pages.

DESBIENS, Caroline (2014). *Puissance Nord : Territoire, identité et culture de l'hydroélectricité au Québec*, Québec : Presses de l'Université Laval, 318 pages.

FONTAN, Jean-Marc (2011). « Innovation et transformation des sociétés : rôle et fonction de l'innovation sociale », *Économie et Solidarités*, vol. 41, n° 1-2 [En ligne] URL : <https://id.erudit.org/iderudit/1008819ar>, consulté le 15-04-2019

GUIMOND, Laurie et DESMEULES, Alexia (2017). « Les oreilles se sont ouvertes des deux côtés. Développement territorial et relations entre Innus et non-Innus au chantier de la Romaine », *Recherches sociographiques*, vol. 58, n° 2, p. 363-386

HARDY, René (2001). « L'exploitation forestière dans l'histoire du Québec et de la Mauricie », *Histoire Québec*, vol. 6, n° 3, p. 6-7.

KLEIN, Juan-Luis, BOUCHARD, Marie-Josée, BRIAND, Louis, LÉVESQUE, Benoît, TRUDELLE, Catherine, MICHAUD, Valérie, PHILIBERT, Mathieu, PETITCLERC, Martin, ROUSSELIÈRE, Damien et DUCHESNE BLONDIN, Alexandre (2019). « Vers une analyse de l'effet transformationnel de l'innovation. La base de données relationnelle du CRISES », dans Klein, Jean-Luis, Boucher, Jacques, L., Camus, Annie, Champagne, Christine et Noiseux, Yanick (dir.) *Trajectoires d'innovation. Des émergences à la reconnaissance*, Québec : Presse de l'Université du Québec, p. 67-90.

KLEIN, Juan-Luis et HARRISSON, Denis (2007). « Introduction », dans Klein, Jean-Luis et Harrisson, Denis (dir.) *L'innovation sociale. Émergence et effets sur la transformation des sociétés*, Québec : Presse de l'Université du Québec, p. 1-14.

LABRECQUE, Suzanne (1997). « Raglan, une aventure minière en territoire Nunavik », *Le Journal des Belmine*, n° 4, p. 6-8

LAPOINTE, Magalie (2019). « Ils adorent leur horaire Flyé », *Journal de Québec*, édition du 2 février 2019 [En ligne] URL : <https://www.tvanouvelles.ca/2019/02/02/ils- adorent-leur-horaire-flye-1>, consulté le 03-02-2019.

LAVILLE, Jean-Louis (2019). « La refondation du débat sur l'innovation sociale », dans Klein, Juan-Luis, Boucher, Jacques L., Camus, Annie, Champagne, Christine et Noiseux, Yanick (dir.) *Trajectoires d'innovation. Des émergences à la reconnaissance*, Québec : Presse de l'Université du Québec, p. 15-27.

LOISEL, Mélanie (2013). « Quelle communauté pour le nord ? », *Liberté*, vol. 54, n° 2, p. 22-25.

OSTIGNY, Sylvie, RODON, Thierry, THERRIEN, Aude, AUCLAIR, Justine, BOURGEOIS, Sabrina, CHALOUX, Laurie-Emmanuelle (2019). *Cohabiter avec le navettage aéroporté. Expériences de femmes et de communautés de la Côte-Nord*, Le Regroupement des femmes de la Côte-Nord et la Chaire de recherche sur le développement durable du Nord, Québec, 20 pages.

PRADES, Jacques (2015). « Du concept d'innovation sociale », *Revue internationale de l'économie sociale*, n° 338 [En ligne] URL : <https://id.erudit.org/iderudit/1033876ar>, consulté le 17-04-2019.

PROULX, Marc-Urbain (2014). « Nouveau cycle économique en périphérie nordique - Une lecture de la première décennie », *L'actualité économique*, vol. 90, n° 2, p. 121-144.

PROULX, Marc-Urbain (2011). « À qui profitera l'exploitation du Nord ? », *Vie économique*, vol. 3, n° 2 [En ligne] URL : [http://www.eve.coop/mw-contenu/revues/13/126/RVE\\_vol3\\_no2\\_Proulx.pdf](http://www.eve.coop/mw-contenu/revues/13/126/RVE_vol3_no2_Proulx.pdf)

RODON, Thierry, LÉVESQUE, Francis et BLAIS, Jonathan (2013). « De Rankin Inlet à Raglan, le développement minier et les communautés inuit », *Études Inuit*, vol. 37, n° 2, p. 103-122.

SCHUMPETER, Joseph (1935) [1911] *Théorie de l'évolution Économique. Recherches sur le profit, le crédit, l'intérêt et le cycle de la conjoncture*, Paris : Dalloz, 372 pages.

SIMARD, Martin, MALTAIS, Emma et BRISSON, Carl (2019). « Le navettage aérien dans le nord du Québec. Une étude exploratoire des représentations sociospatiales des travailleurs », *Espace, populations, sociétés*, n° 1-2. [En ligne] URL : <http://journals.openedition.org/eps/8536>

SIMARD, Martin (2017a). « Le Nord québécois : un plan, trois régions et neuf défis », *Recherches sociographiques*, vol. 58, n° 2, p. 263-295.

SIMARD, Martin (2017b). « La résilience des petites villes ressources du Moyen-Nord québécois à l'épreuve du navettage aérien », *Les travaux du séminaire géographique international Dimitrie Cantemir*, vol. 44, n° 1, p. 175-188.

STOREY, Keith (2010). « Fly-in/Fly-out: Implications for Community Sustainability », *Sustainability*, n° 2, p. 1161-1181.

TAYLOR, James, B. (1970). « Introducing social innovation », *Journal of Applied Behavioral Science*, vol. 6, n° 1, p. 69-77.

TAYLOR, Jill Clover et SIMMONDS, Janette Graetz (2009). « Family Stress and Coping in the Fly-in Fly-out Workforce », *The Australian Community Psychologist*, vol. 21, n° 2, p. 23-36.

TOURNAY, Virginie (2012). « Innovation. Un laboratoire social pour tracer les mondialisations », dans Ghorra-Gobin, C. (dir.) *Dictionnaire critique de la mondialisation*, Paris : Armand Colin, p. 361-365.

## NOTES

---

<sup>1</sup> CRISES (Centre de recherche sur les innovations sociales de l'Université du Québec à Montréal - UQAM).

<sup>2</sup> Laville prône tout de même la mise en place d'innovations à solidarité forte.

<sup>3</sup> Nous n'avons pas été en mesure de comptabiliser les professeurs, les infirmières ou les autres employés des gouvernements provincial et fédéral en fonction dans le Nord du Québec.

<sup>4</sup> La Côte-Nord est un cas particulier car elle est à la fois la source et le point de destination de divers flux de navettage aérien.

<sup>5</sup> Les entretiens ont été réalisés par Emma Maltais, alors étudiante à la maîtrise en Études et interventions régionales de l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC).

<sup>6</sup> Voir le site Internet suivant : <https://www.lecitoyenvaldoramios.com/article/2018/05/04/du--fly-in-fly-out--sans-avion-pour-attirer-du-personnel>