



RAPPORT EXÉCUTIF

Étude sur les impacts économiques, sociaux
et environnementaux du navettage dans la MRC de la Vallée-de-l'Or

6 mai 2026

PRÉPARÉ PAR



PRÉSENTÉ PAR



ÉTUDE SUR LES IMPACTS ÉCONOMIQUES, SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX DU NAVETTAGE DANS LA MRC DE LA VALLÉE-DE-L'OR

Le phénomène du navettage, qu'il soit en formule Fly-In Fly-Out (FIFO) ou Drive-in Drive-Out (DIDO), est de plus en plus répandu dans les régions ressources du Québec, comme l'Abitibi-Témiscamingue, et plus particulièrement dans la MRC de la Vallée-de-l'Or. Or, ce phénomène entraîne des conséquences économiques, sociales et environnementales importantes sur les communautés accueillant les navetteurs. Ainsi, la présente étude vise à dresser le portrait du phénomène, à quantifier les impacts et à proposer des pistes de solution pour une meilleure gestion du navettage dans cette MRC.

MÉTHODOLOGIE DE RECHERCHE

Les résultats présentés dans cette étude proviennent de plusieurs étapes de collecte de données. D'une part, quinze entrevues individuelles semi-dirigées ont été menées avec des entreprises et des intervenants clés de la MRC afin de bien cerner le phénomène du navettage. De plus, deux sondages en ligne destinés aux entreprises et aux navetteurs alimentent les réflexions. Finalement, un groupe de discussion a également été mené afin de valider les principaux résultats obtenus par sondage et approfondir la réflexion sur les pistes de solution et les recommandations à mettre de l'avant.

STATISTIQUES DU NAVETTAGE

Statistique Canada compile des informations concernant le navettage à partir de la géographie du lieu de résidence à la géographie du lieu de travail, selon les divisions de recensement. Les données les plus récentes, datant du recensement de 2021, sont présentées au tableau 1. Considérant que tous les intervenants consultés lors de la collecte d'informations primaires ont souligné une hausse importante du recours au navettage depuis les cinq dernières années, une croissance moyenne jugée réaliste, soit de 30 %, a été appliquée aux statistiques officielles de 2021 afin d'estimer le nombre de navetteurs présents en 2025.

Bien que l'étude actuelle vise uniquement les navetteurs en provenance de l'extérieur de la région administrative, le nombre total de travailleurs en provenance de l'extérieur de la MRC a également été indiqué, à titre informatif. Ainsi, un travailleur résidant dans la MRC de l'Abitibi, mais travaillant dans la MRC de la Vallée-de-l'Or, figurera à la colonne « travailleurs venant de l'extérieur », alors qu'un navetteur résidant en Mauricie, mais travaillant dans la MRC de la Vallée-de-l'Or, figurera à la colonne « navetteurs ». Ce dernier est également inclus dans les « travailleurs venant de l'extérieur ». Les deux colonnes ne sont donc pas additives.

TABLEAU 1

NOMBRE DE NAVETTEURS EN 2021 ET EN 2025 (ESTIMATION)

Navetteurs		Travailleurs venant de l'extérieur de la MRC	
2021	2025	2021	2025
575	748	1 975	2 568

SOURCE : STATISTIQUE CANADA,
TABLEAU 98-10-0459-01. COMPILATION GROUPE DDM.

Il convient de noter que les statistiques officielles présentées par Statistique Canada incluent uniquement les travailleurs ayant un lieu de travail habituel. Ainsi, les navetteurs qui travaillent sur des lieux différents tout au long de l'année ne sont pas comptabilisés dans le tableau 1, puisque Statistique Canada leur attribue la mention « sans adresse de travail fixe »^[2]. Le nombre réel de navetteurs est donc assurément plus élevé. Bien qu'il soit difficile de déterminer le nombre de navetteurs non recensés dans les statistiques officielles, certaines observations de terrain permettent de supposer que le nombre total de navetteurs provenant de l'extérieur de la région pourrait être plus de trois fois supérieur

[2] STATISTIQUE CANADA, DICTIONNAIRE, RECENSEMENT DE LA POPULATION, 2021, CATÉGORIE DU LIEU DE TRAVAIL.

Ainsi, selon les estimations probables d'une augmentation de 30 % du phénomène du navettage depuis 2021, le nombre de navetteurs estimés pour la MRC de la Vallée-de-l'Or est d'environ 750. Or, l'analyse du tableau 1 permet de constater que le navettage intrarégional est très important dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue : en 2025, environ 750 travailleurs arriveraient effectivement de l'extérieur de l'Abitibi-Témiscamingue pour travailler dans la MRC de la Vallée-de-l'Or, mais ce serait plus de 1 800 ^[1] travailleurs supplémentaires qui arriveraient d'une autre MRC de l'Abitibi-Témiscamingue pour travailler dans la Vallée-de-l'Or.

[1] $2\,568 - 748 = 1\,800$ travailleurs

La Ville de Malartic distingue les usages des bâtiments sur son territoire et est ainsi en mesure de comptabiliser le nombre de chambres locatives. En date de décembre 2025, 231 chambres destinées à des travailleurs ont été dénombrées à Malartic, sur un total de 1 732 portes résidentielles, soit environ 13 %. Une proportion identique a été observée à Rivière-Héva. Bien que la Ville de Val-d'Or ne dispose pas de données comparables, il semble cohérent que la situation y soit semblable. En considérant 14 964 portes résidentielles à Val-d'Or et en supposant que de 10 % à 13 % d'entre elles soient occupées par des navetteurs provenant de l'extérieur de la région, la ville compterait entre 1 500 et 2 000 chambres leur étant destinées. Finalement, l'hypothèse d'une proportion de 6 % à 8 % des portes résidentielles a été retenue pour Senneterre-Ville, Paroisse de Senneterre et Belcourt, considérant que cette partie de la MRC accueille moins de navetteurs. Le tableau ci-dessous fait état de l'estimation du nombre total de chambres destinées aux travailleurs dans la MRC.

TABLEAU 2

NOMBRE DE NAVETTEURS EN 2025

Municipalité	Nombre de chambre
Malartic (comptabilisées)	231
Rivière-Héva (comptabilisées)	89
Senneterre-Ville, Paroisse de Senneterre et Belcourt (estimées)	130 à 175
Val-d'Or (estimées)	1 500 à 2 000
MRC de la Vallée-de-l'Or	1 950 à 2 495

SOURCE : COMPILATION FOURNIE PAR LA MRC DE LA VALLÉE-DE-L'OR DANS LE CADRE DE CETTE ÉTUDE.

Ainsi, le nombre de navetteurs travaillant dans la MRC de la Vallée-de-l'Or et venant de l'extérieur de la région administrative pourrait atteindre près de 2 500 travailleurs, en supposant qu'une chambre accueille un travailleur. Or, selon les données recueillies auprès des entreprises lors du sondage en ligne, il est estimé qu'un peu plus de 6 navetteurs sur 10 sont actuellement sur un horaire de 7 jours de travail suivis de 7 jours de repos, ou encore de 14 jours de travail suivis de 14 jours de repos. Les entrevues menées avec les entreprises ont également permis de comprendre que, dans la quasi-totalité des cas, les navetteurs possédant ce type d'horaire s'alternent dans les logements fournis par les employeurs à chaque fin de cycle de travail.

Ainsi, afin de conserver une approche conservatrice, l'hypothèse selon laquelle 85 % des navetteurs en alternance 7/7 ou 14/14 partagent effectivement une chambre est retenue. Selon ces hypothèses, le nombre effectif de navetteurs sur le territoire pourrait alors se situer entre 2 995 (1 950 chambres) et 3 830 (2 495 chambres). Le nombre estimé de 3 830 navetteurs est retenu pour la suite des analyses.

CONSTATS DES ENTREVUES ET SONDAGES

ENTREVUES

- Le navettage est vu comme un outil incontournable pour pallier à la rareté de main-d'œuvre spécialisée.
- Le phénomène est perçu comme un levier économique (ex. maintien de l'aéroport), mais aussi comme un facteur de pression sur le marché de travail local (concurrence accrue entre les employeurs).
- Les navetteurs sont perçus comme très productifs par les employeurs, notamment en raison des journées longues et de l'absence de distraction à l'extérieur du travail pendant leur ronde.
- Le manque de logements abordables freine l'établissement potentiel des navetteurs dans la MRC.
- Les entreprises estiment que le recours au navettage augmentera dans les prochaines années, notamment en raison des contraintes de plus en plus sévères en immigration.
- Les solutions passent par un meilleur arrimage formation-emploi, le développement de logements, des incitatifs financiers et une concertation accrue entre les entreprises et les municipalités.



SONDAGES AUX NAVETTEURS

- Les navetteurs sont majoritairement des hommes (67 %), sans enfant à charge (75 %). La majorité pratique le DIDO (60 %).
- Près de 80 % d'entre eux effectuent des achats dans les stations-service, les dépanneurs, les épiceries et les restaurants rapides.
- La principale motivation à choisir le navettage est la proximité de la famille et des amis (78 %).
- Environ 2 navetteurs sur 10 prévoient arrêter le navettage prochainement.
- La majorité (60 %) des navetteurs n'ont actuellement aucun intérêt à s'établir dans la MRC alors que 30 % des répondants auraient un intérêt à s'établir sous certaines conditions (ex. : mesures de soutien pour l'accès à la propriété, augmentation salariale, etc.).
- Seulement 10 % des navetteurs démontrent un intérêt non conditionnel à l'établissement permanent.
- En revanche, 60 % des navetteurs pourraient envisager de s'y établir si l'accès à la propriété était facilité.
- Finalement, 40 % des navetteurs soulignent qu'une prime d'éloignement supérieure à 25 000 \$ par adulte devrait être accordée afin de les inciter à s'établir dans la Vallée-de-l'Or. Ainsi, pour favoriser l'établissement des navetteurs, la prime d'éloignement moyenne offerte devrait se situer autour de
- 27 000 \$^[3] par adulte, selon les données recueillies dans le sondage.

[3] Lorsque 35 000 \$ est utilisé comme hypothèse pour la catégorie « plus de 25 000 \$ ».

SONDAGE AUX ENTREPRISES

- Dans les entreprises ayant recours au navettage, c'est en moyenne 27 % de la main-d'œuvre qui arrive de l'extérieur de la région.
- La grande majorité (76 %) des navetteurs occupe un emploi permanent, majoritairement de type ouvrier ou manœuvre (55 %). Ce sont principalement des hommes (86 %), âgés entre 30 ans et 45 ans (59 %).
- Les entreprises ont principalement recours aux navetteurs en raison du manque de main-d'œuvre locale (88 %) et du manque de travailleurs qualifiés (69 %).
- Peu d'entreprises (12 %) envisagent de réduire leur recours au navettage d'ici cinq ans. Ainsi, la principale tendance est au maintien (35 %) ou à l'augmentation (35 %) de la population actuelle de navetteurs dans l'entreprise d'ici 5 ans.
- Néanmoins, elles estiment que des mesures permettant la réduction des coûts de logement (50 %) et des incitatifs fiscaux à l'embauche locale (50 %) pourraient leur permettre de réduire le recours au navettage.
- Les navetteurs ont un impact financier majeur sur les entreprises. Les coûts liés au logement (78 %) et au transport (78 %) sont les types de dépenses les plus élevées. D'ailleurs, 25 % des entreprises indiquent que le coût d'un navetteur dépasse de plus de 25 % celui d'un employé local (prime salariale, transport, allocation d'hébergement, etc.).
- Le navettage entraîne des effets à la fois positifs et négatifs sur la main-d'œuvre des entreprises. Il permet d'augmenter le bassin de main-d'œuvre disponible, mais peut également entraîner une iniquité salariale et une baisse de la fidélisation des employés locaux.
- Les entreprises seraient prêtes à soutenir certaines initiatives favorisant l'établissement des navetteurs dans la Vallée-de-l'Or comme des partenariats pour des logements abordables.



IMPACTS DU NAVETTAGE

PERTES DES DÉPENSES DES MÉNAGES

Le phénomène du navettage entraîne des impacts importants sur les plans économique, social et environnemental sur le territoire. Sur le plan économique, il se traduit par une perte importante de dépenses locales, puisque les navetteurs consacrent très peu d'argent dans les communautés où ils travaillent. Pour la MRC de la Vallée-de-l'Or, ces pertes pourraient atteindre 170 M\$ annuellement.



TABLEAU 3

MANQUE À GAGNER TOTAL

	Navetteurs 2021	Navetteurs estimés 2025	Navetteurs Facteur de correction
Manque à gagner total (M\$)	25,58	33,28	170,39

Cette situation limite également les retombées fiscales municipales, la « non-résidentialisation » de la main-d'œuvre générant un manque à gagner pour les revenus fonciers pouvant atteindre plusieurs centaines de milliers de dollars, selon le scénario d'établissement considéré.

TABLEAU 4

ESTIMATION DE PERTES FISCALES ANNUELLES DE LA MRC DE LA VALLÉE-DE-L'OR

Scénario	Proportion d'établissement et pertes fiscales estimées		
	5%	10%	15%
Scénario navettage 2021	37 091 \$	74 183 \$	111 274 \$
Scénario navettage 2025	48 251 \$	96 502 \$	144 754 \$
Scénario du facteur de correction	247 062 \$	494 123 \$	741 185 \$

NOTE : CES RÉSULTATS DOIVENT ÊTRE INTERPRÉTÉS COMME UN ORDRE DE GRANDEUR THÉORIQUE ET NON COMME UNE PRÉVISION BUDGÉTAIRE. PLUSIEURS FACTEURS PEUVENT INFLUENCER LE RÉSULTAT RÉEL, NOTAMMENT LA CAPACITÉ D'ACCUEIL RÉELLE DU TERRITOIRE, PUISQUE LE DERNIER SCÉNARIO IMPLIQUERAIT ENTRE 191 ET 575 NOUVEAUX MÉNAGES.

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Sur le plan environnemental, le transport lié au navettage génère d'importantes émissions de gaz à effet de serre, tant par voiture que par avion, avec un impact cumulé considérable pour l'ensemble des navetteurs du territoire. En effet, il faudrait l'équivalent d'environ 1 235 terrains de soccer en superficie de plantation d'arbres d'âge adulte pour compenser les émissions de l'ensemble des navetteurs au cours d'une année. De plus, cette population « fantôme » génère des matières résiduelles qui sont pleinement prises en charge par les infrastructures locales. Il en résulte un déséquilibre statistique, où le volume de déchets reflète une population réelle d'usage supérieure à la population officielle, entraînant mécaniquement un ratio de matières résiduelles par habitant plus élevé. À population officielle comparable, Rouyn-Noranda (190 kg/habitant) génère un volume de matières résiduelles significativement inférieur à celui de La Vallée-de-l'Or (340 kg/habitant)[4].

Cet écart ne peut être expliqué uniquement par les comportements individuels de tri ou par la performance ponctuelle des services municipaux. Il s'explique plutôt par une combinaison de facteurs structurels, dont le phénomène du navettage, ainsi que par la fonction territoriale distincte occupée par chacune des deux MRC au sein de l'Abitibi-Témiscamingue. En effet, la MRC de la Vallée-de-l'Or assume une fonction territoriale et logistique qui génère une pression structurelle sur les volumes de matières résiduelles, limitant les gains observables malgré les initiatives mises en œuvre.

En somme, le navettage engendre une population temporaire qui consomme et utilise les services sans s'intégrer pleinement, générant des pertes économiques et fiscales, des tensions sociales et des effets environnementaux considérables. Ces constats soulignent la nécessité de stratégies ciblées pour favoriser l'établissement de la main-d'œuvre, mieux intégrer les navetteurs et réduire les impacts négatifs sur les communautés d'accueil. Cette réalité doit également être pleinement prise en compte dans l'analyse comparative des performances, de même que dans l'élaboration des politiques de planification, d'intervention et de financement en gestion des matières résiduelles.

[4] MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. DONNÉES D'ÉLIMINATION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES AU QUÉBEC, 2023.



IMPACTS DU NAVETTAGE

IMPACTS SOCIAUX

Les impacts sociaux du navettage sont tout aussi marqués. L'éloignement prolongé du domicile engendre stress, fatigue et isolement chez les travailleurs, affectant leur santé mentale et physique. La conciliation travail-famille s'en trouve complexifiée, avec des tensions dans la communication, la parentalité et la vie conjugale, ainsi que des répercussions notables sur les enfants. La faible intégration sociale des navetteurs, qui maintiennent souvent leur résidence principale à l'extérieur de la région et utilisent peu les services locaux, contribue à la création d'une population « fantôme » et limite le renouvellement démographique ainsi que la construction d'un capital social local durable. Cette dynamique exerce également une pression sur le logement, entraînant une rareté des unités et une hausse des loyers, tout en créant un déséquilibre entre l'usage des services municipaux et la contribution fiscale, complexifiant ainsi la planification municipale, la population réellement présente étant supérieure à la population officiellement recensée.



PISTES DE SOLUTION



RENFORCER L'ARRIMAGE FORMATION-EMPLOI

- Développer des programmes de formation professionnelle et technique directement alignés sur les besoins des secteurs en pénurie (p. ex : mécanique industrielle, électromécanique, électricité, métiers spécialisés).
- Créer ou renforcer des partenariats entre les entreprises, les centres de formation professionnelle, les cégeps, universités et les institutions locales afin de former une relève territoriale.
- Soutenir la formation continue et le rehaussement des compétences de la main-d'œuvre locale pour réduire la dépendance au navettage.



ACCROÎTRE ET DIVERSIFIER L'OFFRE DE LOGEMENTS

- Soutenir la construction de nouveaux logements adaptés à la réalité territoriale, en tenant compte de la population réelle (résidents permanents et navetteurs).
- Encourager la participation directe des entreprises à la construction ou au financement de logements pour leurs travailleurs temporaires.
- Mettre en place une stratégie territoriale de logement incluant des logements abordables, temporaires et transitoires.
- Encadrer davantage les maisons de chambres et les logements destinés aux travailleurs afin de limiter les effets négatifs sur le parc résidentiel.



FAVORISER L'ÉTABLISSEMENT DURABLE DES TRAVAILLEURS

- Offrir des incitatifs financiers à l'établissement permanent, comme une aide à l'achat d'une propriété, le soutien au déménagement, des primes d'établissement, etc.
- Réduire ou exonérer certaines charges financières liées à l'installation (p. ex. : taxes de bienvenue).
- Mettre en place des logements temporaires d'intégration pour faciliter l'arrivée et l'ancrage des nouveaux travailleurs permanents.
- Faciliter l'accès aux services de garde et mieux soutenir les familles afin de lever un frein à l'établissement.



ADAPTER LES POLITIQUES D'IMMIGRATION ET DE MAIN-D'ŒUVRE

- Assouplir et stabiliser les politiques d'immigration pour les postes spécialisés occupés par des navetteurs.

RÉDUIRE LES COÛTS ET LES INCITATIFS FAVORISANT LE NAVETTAGE

- Mettre en place des incitatifs fiscaux favorisant l'embauche locale plutôt que le recours prolongé au navettage.
- Évaluer l'application de mesures fiscales comparables à celles prévues pour les territoires situés au nord du 49e parallèle, notamment en matière de crédits d'impôt pour les travailleurs et les employeurs, afin de mieux refléter les contraintes réelles auxquelles font face certaines régions ressources comme la MRC de la Vallée-de-l'Or.



PISTES DE SOLUTION



METTRE EN PLACE DES MESURES FISCALES ET FINANCIÈRES STRUCTURANTES

- Mettre sur pied un fonds territorial d'aide à l'établissement, financé par exemple, par les entreprises majeures, la MRC et les gouvernements.
- Revoir le partage des redevances minières afin de mieux compenser les municipalités pour l'utilisation accrue de leurs infrastructures et services.



AMÉLIORER LA PLANIFICATION TERRITORIALE ET LES INFRASTRUCTURES

- Développer une planification municipale et territoriale basée sur la population réellement présente, incluant les navetteurs.
- Soutenir financièrement les municipalités pour l'entretien accru des infrastructures (routes, aqueducs, gestion des matières résiduelles).
- Mettre en place des solutions de transport collectif intermunicipal afin de réduire les impacts environnementaux et logistiques.



ATTÉNUER LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DU NAVETTAGE

- Encourager le covoiturage et l'optimisation des déplacements des navetteurs.



MISER SUR LA CONCERTATION TERRITORIALE

- Renforcer la concertation entre les entreprises, les municipalités, la MRC et les organisations locales, régionales.
- Développer des solutions partagées en matière de logement, de transport, de services et d'intégration des travailleurs.
- Mettre en place des mécanismes de suivi et de gouvernance territoriale du phénomène du navettage.



VALORISER L'ATTRACTIVITÉ ET LA QUALITÉ DE VIE TERRITORIALES

- Promouvoir les atouts du territoire : qualité de vie, accès à la nature, services de proximité, coût de la vie, etc.
- Mettre en valeur les occasions pour les conjoints et les familles (emploi, services, loisirs).
- Positionner l'établissement durable comme une alternative avantageuse au navettage à long terme (p. ex : accès à la propriété).

EN CONCLUSION

Le navettage s'impose aujourd'hui comme un enjeu structurant pour l'avenir économique, social et territorial de la MRC de la Vallée-de-l'Or. L'analyse montre qu'il ne s'agit plus d'un phénomène conjoncturel lié à certains projets ou cycles économiques, mais bien d'un mode d'organisation durable du travail dans les régions ressources. Dans un contexte de rareté de la main-d'œuvre, de faible croissance démographique et de contraintes accrues en matière d'immigration, le recours au navettage apparaît, pour plusieurs entreprises, comme une condition essentielle au maintien des activités économiques. Toutefois, cette dépendance croissante au navettage entraîne des déséquilibres pour le territoire. Les retombées économiques locales demeurent limitées, alors que les collectivités assument une part importante des coûts : pression accrue sur le logement, usure accélérée des infrastructures, surcharge des services municipaux et perte de revenus fiscaux. À terme, cette situation fragilise la capacité des municipalités à planifier adéquatement leur développement et à maintenir un niveau de services cohérent avec la population réellement présente sur le territoire.

Les constats issus des consultations et des sondages sont sans équivoque : les mécanismes actuels ne permettent ni de réduire considérablement le recours au navettage ni de favoriser l'établissement durable d'une proportion suffisante de travailleurs. Les incitatifs financiers isolés, principalement portés par les entreprises, ne suffisent pas à renverser les tendances observées. Le maintien du statu quo comporte donc un risque réel d'accentuation des effets déstructurants du navettage, tant sur le marché du travail que sur la cohésion sociale et la vitalité économique territoriale. Dans ce contexte, la gestion du navettage devient un enjeu de gouvernance territoriale. Elle requiert une prise de position claire des instances territoriales et supralocales quant au partage des responsabilités et des coûts associés à ce phénomène.

Dans ce contexte, la gestion du navettage devient un enjeu de gouvernance territoriale. Elle requiert une prise de position claire des instances territoriales et supralocales quant au partage des responsabilités et des coûts associés à ce phénomène.

Les pistes de solution dégagées dans cette étude convergent vers la nécessité d'un changement d'échelle des interventions : planification territoriale du logement fondée sur la population réelle, investissements structurants en formation et en développement de la main-d'œuvre locale, adaptation des politiques d'immigration aux réalités des régions ressources, incitatifs fiscaux favorisant l'établissement durable et mécanismes de compensation financière pour les municipalités les plus touchées. Ces leviers dépassent la capacité d'action individuelle des entreprises ou des municipalités et nécessitent un engagement clair des gouvernements.

En définitive, le navettage doit être considéré comme un phénomène à gérer stratégiquement plutôt qu'un problème à éliminer ou une solution à normaliser sans encadrement. À défaut d'interventions structurantes, les tendances observées laissent présager une intensification du recours au navettage, accentuant ses effets déstructurants sur le territoire. À l'inverse, une action coordonnée et proactive offre l'occasion de transformer ce phénomène en levier de transition, permettant à la MRC de La Vallée-de-l'Or de consolider son développement économique tout en renforçant la vitalité, l'équité et la résilience de ses communautés.

PRÉPARÉ PAR



PRÉSENTÉ PAR



RÉFÉRENCE :

MARIE-ANDRÉE MAYRAND | DIRECTRICE DU SERVICE DE DEVELOPPEMENT LOCAL ET
ENTREPRENEURIAL (SDLE)
MMAYRAND@MRCVO.QC.CA
819 825-7733 #261