



CONFÉRENCE DES PRÉFETS
DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

NOTE

À l'attention des candidat(e)s aux élections fédérales dans les
circonscriptions d'Abitibi-Témiscamingue et d'Abitibi-Baie-James-
Nunavik-Eeyou

Dans le cadre de la
Campagne électorale fédérale

CONFÉRENCE DES PRÉFETS DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

Septembre 2021

Table des matières

1. PRÉSENTATION DE LA CONFÉRENCE DES PRÉFETS DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE.....	3
2. MISE EN CONTEXTE.....	3
3. ENJEUX RÉGIONAUX.....	4
3.1 Pénurie de main-d'œuvre.....	4
3.2 NAV Canada.....	5
3.3 Transports.....	6
3.3.1 Route transcanadienne 117.....	6
3.3.2 Transport collectif (ferroviaire et par autocar).....	7

1. Présentation de la Conférence des préfets de l'Abitibi-Témiscamingue

La Conférence des préfets de l'Abitibi-Témiscamingue (CPAT) regroupe la Ville de Rouyn-Noranda et les quatre territoires de MRC de la région qui compte 147 700 habitants établis dans 64 municipalités. L'organisme se positionne depuis 2015 comme le principal interlocuteur régional auprès des gouvernements fédéral et provincial. La CPAT documente et fait la promotion active des intérêts de la région de l'Abitibi-Témiscamingue dans une perspective de développement durable et d'occupation dynamique du territoire. Interlocutrice reconnue, la CPAT assure également une concertation régionale et promeut une reconnaissance accrue du rôle des élus locaux dans le développement régional ainsi que l'autonomie des gouvernements de proximités.

2. Mise en contexte

La démarche initiée par la CPAT vise à obtenir des candidat(e)s à l'élection fédérale l'obtention d'engagements concrets afin de défendre les enjeux régionaux énumérés dans le présent document. À environ une semaine de l'élection, il est important pour la CPAT de faire part des principaux enjeux régionaux qui relèvent directement ou indirectement du gouvernement fédéral.

Les préfet(e)s, à titre de représentants des gouvernements de proximité de la région, conviennent donc de la nécessité d'intervenir dans les secteurs de la main-d'œuvre, de la sécurité aérienne et sur le plan des transports collectifs. Bien que plusieurs autres sujets pourraient faire l'objet de demandes, ceux-ci ont été déterminés de façon à obtenir de façon précise la position des candidat(e)s sur quelques enjeux précis.

En 2019, une démarche similaire avait été initiée par la CPAT. Un peu moins de deux ans plus tard, plusieurs enjeux énumérés à ce moment sont toujours d'actualité et méritent d'être abordés par les candidat(e)s à l'élection générale du 20 septembre prochain. Pour rappel, voici la liste des thèmes abordés par la CPAT en 2019 :

- Desserte cellulaire et Internet ;
- NAV Canada ;
- Services d'abattage pour les éleveurs de la région ;
- Route transcanadienne 117 ;

3. Enjeux régionaux

3.1 Pénurie de main-d'œuvre

La pénurie de main-d'œuvre est, à l'heure actuelle, un enjeu majeur qui affecte l'ensemble de la population en Abitibi-Témiscamingue, que ce soit directement ou indirectement. Les grandes entreprises qui œuvrent dans le secteur des ressources naturelles, les PME, les organismes publics comme le CISSS-AT et les municipalités, les OBNL, etc. sont tous lourdement affectés par le manque de main-d'œuvre.

Selon les dernières données recensées par l'*Observatoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, la région est au premier rang à l'échelle provinciale en ce qui concerne le taux d'emploi et enregistre l'un des plus bas taux de chômage avec 3.5%. Cette même enquête démontre que les employeurs de la région font état de 2 500 postes vacants et que c'est seulement à partir de 2032 que l'Abitibi-Témiscamingue pourrait retrouver son potentiel de remplacement de la main-d'œuvre¹.

Il s'agit d'une problématique dont les ramifications sont nombreuses et dont les conséquences sont graves. Le manque d'employé(e)s qualifié(e)s et non-qualifié(e)s met une pression énorme sur les entreprises/organismes qui tentent d'absorber la hausse du coût de la main-d'œuvre et ce sont l'ensemble des citoyennes et citoyens qui en payent le prix.

Jusqu'à maintenant, plusieurs avenues ont été explorées comme l'accueil d'un plus grand nombre de travailleurs étrangers ou encore les incitatifs à la robotisation dans certains secteurs.

¹ Observatoire de l'Abitibi-Témiscamingue, Bulletin septembre-octobre 2021, p. 02.

Vous êtes invité à analyser ou à proposer des pistes de solution directement liées à la réalité de notre territoire. Par exemple, il est vrai que l'immigration peut représenter une réponse à la pénurie, mais comment favoriser la venue des travailleurs en région plutôt que dans les grands centres et/ou comment rapprocher Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC) des gens qui choisissent l'Abitibi-Témiscamingue comme terre d'accueil pour les accompagner dans leurs démarches et accélérer leur arrivée ?

3.2 NAV Canada

À la suite d'une étude aéronautique qui a débuté à l'automne 2016, NAV Canada (NAV) a déposé, en décembre 2017, une demande à Transports Canada sur son intention de fermer les services consultatifs de nuit pour la Station d'information de vol (FSS) de l'Aéroport régional de Rouyn-Noranda, qui fournit également des services consultatifs aux aéroports de Val-d'Or et de Saint-Hubert sur certaines heures en soirée et durant la nuit. Une situation inacceptable, tant d'un point de vue de la sécurité que d'un point de vue économique. Les aéroports régionaux sont des infrastructures névralgiques pour la vitalité et l'occupation des territoires et ce n'est qu'en étant en mesure d'assurer la sécurité de leurs usagers qu'ils peuvent jouer pleinement leur rôle.

À l'instar de la Ville de Rouyn-Noranda, la Conférence des préfets de l'Abitibi-Témiscamingue est très préoccupée par cette situation et l'a d'ailleurs dénoncée à maintes reprises.

Plusieurs acteurs du développement économique ainsi que le milieu municipal se sont unis afin de rappeler la nécessité de ce service pour le développement économique des régions de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec.

Les transporteurs aériens, qui sont les utilisateurs directs de ces services, ont rappelé que ces derniers étaient essentiels pour assurer la sécurité de leurs opérations. En effet, en raison de la situation géographique de certains aéroports et du contexte climatique particulier de l'environnement, la fiabilité

de l'information d'un système AWOS, solution préconisée par NAV, ne répond aucunement à leurs besoins.

Soulignons également l'adoption en 2019 d'une motion unanime de l'Assemblée nationale du Québec réitérant la position de la région de l'Abitibi-Témiscamingue en faveur du maintien des services de la station FSS de nuit à l'aéroport régional de Rouyn-Noranda. Malgré tous ces appuis ainsi que les démarches effectuées depuis 5 ans, le dossier stagne encore.

En 2021, NAV a annoncé deux nouvelles majeures, soit le maintien de services dans plusieurs villes canadiennes et l'abandon de 29 études aéronautiques récentes (études visant à évaluer des changements, la mise en place ou la cessation de services). Cependant, ces deux annonces ne font aucunement mention du dossier de Rouyn-Noranda, et ce, malgré le fait que la Ville fait l'objet de la plus vieille étude et qu'elle n'est toujours pas réglée.

À ce jour, malgré plusieurs démarches, Rouyn-Noranda n'a toujours pas eu la confirmation du bureau du ministre des Transports M. Omar Alghabra, ni de NAV que les services seront maintenus, ni que l'étude concernant l'aéroport régional de Rouyn-Noranda est abandonnée.

Dans ce contexte de sécurité aérienne et des impacts économiques néfastes pour la région, quelles mesures ou solutions entendez-vous mettre en place afin d'assurer que les services consultatifs de sécurité soient maintenus à l'aéroport régional de Rouyn-Noranda ?

3.3 Transports

3.3.1 Route transcanadienne 117

Les investissements du gouvernement fédéral dans les infrastructures représentent un levier économique important à la portée de celui-ci. Afin d'assurer des milieux de vie de qualité, les municipalités sont généralement à l'initiative de plusieurs projets et cet apport du gouvernement fédéral est essentiel pour la concrétisation de nombreux projets.

Depuis de nombreuses années, la sécurité sur la route transcanadienne (117) fait les manchettes dans la région. Des investissements substantiels doivent y être amenés afin de la rendre plus sécuritaire.

Pour la CPAT, il appert évident que le gouvernement fédéral, de concert avec ses partenaires du gouvernement québécois, doit entamer des discussions afin de prioriser cet axe routier névralgique pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue, qui représente également la porte d'entrée vers l'Ontario.

Avec les récentes annonces du gouvernement du Québec dans le dossier de la Route 117, qui comprennent notamment la création d'un bureau de projet, comment allez-vous aborder cet enjeu à Ottawa ?

3.3.2 Transport collectif (ferroviaire et par autocar)

Les nombreux enjeux liés à la Route transcanadienne 117 peuvent difficilement être abordés sans considérer l'importance des autres moyens de transport collectif comme les trains et les autobus. Si l'objectif est de « désengorger » la 117, ces alternatives pour les passagers ainsi que la marchandise s'avèrent intéressantes, d'autant plus que des installations et des services sont déjà existants en Abitibi-Témiscamingue.

La pandémie a largement affecté le transport de passager par la voie des rails alors qu'il n'y a maintenant qu'un seul départ de Senneterre par semaine contrairement à trois départs avant la crise sanitaire.

Même constat du côté du transport par autocar qui a été durement affecté depuis mars 2020. Le gouvernement du Québec a mis en place des programmes d'urgence ainsi qu'un programme de relance afin de permettre le maintien de certaines lignes interurbaines. Néanmoins, la question du financement demeure à long terme et l'incertitude persiste.

En ce qui concerne le transport de marchandises, les avantages environnementaux et sociaux de consolider et de bonifier le ferroviaire en région sont bien réels.

Devant ces faits, quelle est votre position par rapport aux moyens de transport collectif alternatifs qui touchent directement des enjeux transversaux comme l'environnement et la sécurité sur la route 117 ?
Une réponse pour le transport ferroviaire et une réponse pour le transport par autocar serait appréciée.