



CHANNEL-PORT AUX BASQUES

Regard vers l'avenir après
l'ouragan Fiona



Un nouveau visiteur de Channel-Port aux Basques, municipalité nichée entre mer et montagnes à l'extrémité sud-ouest de Terre-Neuve, ne remarquerait probablement jamais que la tempête post-tropicale Fiona est passée par là le 24 septembre 2022. Au cours des années qui ont suivi, certains quartiers de cette ville d'environ 3 500 habitants ont tout simplement été effacés. Soit les maisons ont été emportées par la mer lorsque Fiona a soulevé ces vagues violentes, soit elles ont été démolies plus tard par mesure de précaution. D'autres maisons restent vides, vouées à la démolition.

Pour les habitants de cet endroit éloigné, escarpé et offrant une vue imprenable sur la mer, cette absence est profondément ressentie. Certains habitants ont tout simplement déménagé, tandis que d'autres tentent encore de se remettre de la catastrophe. On dit que les gens ont désormais peur de l'océan, qui fait tellement partie de la vie ici.

La tempête Fiona est un autre coup dur pour une région qui avait déjà du mal à générer de nouvelles opportunités économiques. Aujourd'hui, l'accent est mis sur la reconstruction, qu'il s'agisse de logements ou de la remise en état du sentier et de la plage de Grand Bay West, très appréciés des habitants de la ville. Les travaux de reconstruction et de réparation ont alimenté l'activité économique de la région ces dernières années.

L'un des éléments stables de l'économie locale est son principal employeur, Marine Atlantique, une agence fédérale qui assure toute l'année le service quotidien de traversiers entre North Sydney, sur l'île du Cap-Breton en Nouvelle-Écosse, et Channel-Port aux Basques. En été, une liaison saisonnière avec Argentia, sur la presqu'île d'Avalon à Terre-Neuve, est assurée trois fois par semaine.

Le service de traversiers mis en place pour la première fois en 1898, a fait de Channel-Port aux Basques le principal port d'entrée à Terre-Neuve. Ce service est protégé par la constitution en vertu de la législation adoptée lors de l'entrée de Terre-Neuve-et-Labrador dans la fédération en 1949 et est considéré comme faisant partie de la route transcanadienne.

Les traversiers sont d'imposants colosses blancs issus de l'ingénierie moderne dans un paysage autrement sauvage. Ils transportent des passagers, des véhicules et des marchandises d'un côté à l'autre du détroit de Cabot, avec des remorques de tracteur garées nez à nez en leur sein.

Comme la plupart des grandes industries au Canada, le transport maritime est confronté à des changements à mesure que le monde connaît une transformation énergétique. Marine Atlantique a évalué son inventaire d'émissions et a établi une feuille de route pour parvenir à la carboneutralité d'ici 2050, en insistant sur la réduction de la consommation de carburant de ses traversiers et de ses terminaux.

D'autres changements se profilent également à l'horizon, la province cherchant à exploiter l'énergie éolienne pour développer une industrie des énergies renouvelables et diversifier son économie.

DÉFIS COMMUNAUTAIRES

Une économie en transition

Channel-Port aux Basques est l'un des [plus anciens établissements de Terre-Neuve](#), avec un passé chargé d'histoire qui s'étend sur quatre siècles. Avant-poste des marins basques et des pêcheurs français aux XVII^e et XVIII^e siècles, la ville est devenue la porte d'entrée de l'île avec l'arrivée du train de passagers en 1898. Pendant les 90 années qui ont suivi, l'économie de la municipalité s'est appuyée sur trois piliers principaux qui ont assuré la prospérité de ses habitants : le service de traversiers, le chemin de fer et la pêche à la morue.

À la fin du XX^e siècle, deux coups durs ont été portés à l'économie de la ville. En 1988, le Newfoundland Railway a fermé ses portes, entraînant « un recul économique majeur avec la perte de centaines d'emplois », selon le [plan municipal 2019-29](#) de la ville. Le second a eu lieu en 1992, lorsque le gouvernement canadien a proclamé un [moratoire sur la pêche à la morue](#) dans le Canada atlantique afin de préserver les stocks de poissons qui s'amenuisaient. Près de 30 000 personnes ont perdu leur emploi à Terre-Neuve-et-Labrador.

Dans les années qui ont suivi, Channel-Port aux Basques s'est trouvé à dépendre de deux grands employeurs : [Marine Atlantique](#) et Seafreez Foods, une usine de transformation du poisson qui a employé environ 150 personnes jusqu'à sa fermeture en 2007.

L'effondrement de la pêche à la morue et le manque d'emplois stables tout au long de l'année ont entraîné l'exode des jeunes de la communauté, une baisse de la population globale et une augmentation de la proportion de résidents plus âgés. Le taux de [chômage](#) dans la ville était d'environ 17 % en 2021.

Les résidents qui se rendent dans les champs pétrolifères de l'Alberta et dans d'autres régions pour travailler sur le continent fournissent une autre source de soutien économique. Ils reviennent lorsqu'ils le peuvent, tout en continuant à considérer Channel-Port aux Basques comme leur lieu de résidence. Certains s'installent définitivement dans l'ouest. La communauté dépend maintenant en grande partie de Marine Atlantique.

Au cours de l'[exercice 2023-24](#), Marine Atlantique a effectué plus de 1 700 traversées et a transporté plus de 91 000 véhicules commerciaux, 145 000 automobiles et 367 000 passagers. L'entreprise comptait 1 388 employés cette année-là.

Les traversiers ne transportent pas que des personnes. Elles comptent pour plus que ça, étant donné que les entreprises locales en ont besoin pour maintenir leurs chaînes d'approvisionnement. Environ 90 % des denrées périssables importées à Terre-Neuve sont expédiées par Port aux Basques, selon le dernier [guide à l'intention des gens d'affaires](#) de la municipalité. Les traversiers transportent également des fournitures médicales essentielles vers les hôpitaux et les cliniques de l'île. Pour faire face au trafic, Port aux Basques compte une entreprise de camionnage située dans la communauté, et plusieurs autres qui opèrent quotidiennement à partir de la ville. Il y a également des services de messagerie dans la région qui desservent des destinations régionales, provinciales et nationales.

Le service de traversiers crée également un besoin de services médicaux améliorés, de services de garde-côtes, d'entretien des routes et d'autres services publics et privés, qui jouent également un rôle dans l'économie locale.



Marine Atlantic a ouvert au début de l'année 2025 un nouveau bâtiment administratif à Channel-Port aux Basques, qui offre une vue imprenable sur la ville et le paysage environnants. Son style contemporain, avec beaucoup de verre et une petite tour qui imite la cheminée d'un navire, se distingue dans une ville essentiellement basse, avec une combinaison de maisons traditionnelles de type *saltbox* et d'autres avec un modeste bardage en vinyle. Le choix de l'emplacement et l'investissement dans le bâtiment étaient délibérés, afin d'envoyer un signal indiquant que l'agence est fermement ancrée dans la communauté. À l'intérieur, le personnel des entreprises locales a accès à de nouvelles cabines de douche après leurs matchs de hockey à la patinoire située de l'autre côté de la rue.



*Murray Hupman
PDG de Marine
Atlantique*

Le PDG Murray Hupman, un vétéran de l'industrie du transport maritime avec une formation d'ingénieur, est féru de traversiers. Il travaille pour Marine Atlantique depuis 1999 et y a occupé plusieurs emplois avant d'obtenir le poste le plus élevé en 2019. Il est aussi à l'aise pour parler de la politique de la construction navale au Canada que des subtilités de l'ingénierie de chacun des traversiers.

Marine Atlantique [s'est engagée](#) à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Dans un premier temps, l'entreprise a élaboré une feuille de route pour l'atteinte de cet objectif et a dressé un inventaire de référence de ses émissions de gaz à effet de serre. Cet inventaire souligne que les traversiers sont la plus grande source d'émissions, les traversiers Blue Puttees et Highlanders ayant émis plus de 50 000 tonnes d'équivalent CO₂ en 2023. La feuille de route aidera l'organisation à définir des indicateurs clés de performance et des objectifs, à centraliser les données pour faciliter le suivi et l'évaluation des indicateurs de carboneutralité, ainsi qu'à élaborer un tableau de bord de la progression, selon le [rapport annuel](#) 2023-24 de la compagnie.

Dans le cadre de cet engagement, la société investit dans la modernisation de sa flotte. Le dernier traversier de Marine Atlantique, l'Ala'suinu (« voyageur » en micmac) est équipé d'un moteur hybride capable d'utiliser du gaz naturel liquéfié (GNL) et du diesel. Il est équipé d'une batterie au lithium qui atténue les pics de consommation d'énergie lorsque le navire démarre son moteur. Il a également été conçu pour produire moins de bruit sous-marin afin de réduire son impact sur la faune et la flore.

Bien que le navire soit doté de capacités de bicarburant, l'infrastructure locale ne permet pas présentement l'utilisation continue du GNL, a déclaré Darrell Mercer, responsable de la

communication pour Marine Atlantique, dans une réponse écrite à nos questions. « Nous continuons à surveiller la situation pour déceler d'éventuelles possibilités », a-t-il ajouté.

Une proposition à un stade précoce, qui a été mise de côté en 2023, visait à construire une [installation flottante de GNL](#) et un terminal d'exportation à Grassy Point, dans la baie de Plaisance. Le gaz naturel produit dans les Grands Bancs, au large de la côte est de Terre-Neuve, aurait été transporté jusqu'à Grassy Point par un gazoduc sous-marin de 600 kilomètres.

Dans d'autres secteurs desservis par le traversier Ala'suinu, les nouvelles technologies changent le visage de l'entreprise. De plus en plus de tâches essentielles sont informatisées, et l'intelligence artificielle fournira un jour au capitaine des données en temps réel sur l'optimisation des processus du moteur. Ces changements entraînent la nécessité d'un ensemble différent de compétences pour le personnel clé, y compris les techniciens électriques avancés.

Parmi ses traversiers plus anciens, le [Blue Puttees](#) est récemment revenu de cale sèche, où de nouvelles pales d'hélice ont été installées pour réduire sa consommation de carburant.

« Marine Atlantique a également étudié d'autres peintures antisalissures et explore les possibilités de nettoyage de la coque dans l'eau entre les cales sèches afin de réduire la consommation de carburant », a expliqué M. Mercer. Les peintures antisalissures sont des traitements appliqués sur le dessous des navires pour empêcher les organismes marins, tels que les algues et les mollusques, de se fixer sur la coque.

Sur terre, Marine Atlantique électrifie sa flotte de véhicules et le nouveau bâtiment administratif a été construit pour obtenir la certification LEED (Leader in Energy Efficient Design) argent pour la durabilité, un système d'évaluation sur les designs écoénergétiques largement utilisé pour les bâtiments. La société fait également partie de [l'Alliance verte](#), un programme volontaire de certification environnementale qui évalue les performances annuelles sur une échelle de 1 à 5, 5 étant la meilleure note. En 2024, Marine Atlantique a obtenu une note comprise entre 3 et 4 pour ses terminaux et ses navires, dépassant ainsi



son objectif de maintenir une note supérieure à 3. Marine Atlantique a également [dépassé ses objectifs](#) de réduction de la consommation de carburant de ses navires et terminaux.

« La méthode de construction du bâtiment, le vitrage des fenêtres, l'ajout d'un panneau solaire de huit kilowatts, ainsi que l'ajout de chargeurs pour véhicules électriques, tout cela a été conçu dans le but de réduire notre empreinte carbone », a déclaré M. Mercer au sujet du nouveau bâtiment administratif. « Marine Atlantique a également acheté deux fourgons à bagages électriques et étudie les possibilités de remplacement des navettes, des camions de manœuvre du terminal et des véhicules de soutien », a-t-il ajouté.

Les traversiers naviguent dans le golfe du Saint-Laurent, un environnement hostile sujet à des vents violents, des vagues puissantes et de la glace, ce qui entraîne souvent des retards et des annulations de service. Le [plan d'entreprise](#) de la compagnie comprend un rapport sur les risques et les perspectives liés au climat, qui souligne que les changements climatiques ont entraîné des événements météorologiques plus fréquents et plus intenses, provoquant davantage d'annulations des services. Cela perturbe non seulement les plans de voyage des passagers, mais a également un impact significatif sur la disponibilité des marchandises sur l'île. Les opérateurs commerciaux, en particulier ceux qui transportent des denrées périssables, et l'économie locale sont également touchés.

Le port d'Argentia, dans l'est de Terre-Neuve, permet à Marine Atlantique de continuer à acheminer les marchandises essentielles en cas d'interruption du service à Port aux Basques, mais l'entreprise explique que le port ne peut pas gérer le même volume de trafic.

Les conséquences de Fiona

L'avenir de Channel-Port aux Basques a basculé un matin de septembre, quand Fiona a frappé. La ville [a déclaré l'état d'urgence](#) après que l'onde de tempête a ravagé des maisons et d'autres bâtiments, entraînant des coupures d'électricité. Une partie de la ville a fait l'objet d'un ordre d'évacuation obligatoire. Une femme a perdu la vie. Presque tout le monde a été touché.

Mark Lomond, qui est né et a grandi à Channel-Port aux Basques, vit aujourd'hui dans la vallée de Codroy, à environ 35 kilomètres au nord. Depuis 13 ans, il travaille à Channel-Port aux Basques pour l'Agence canadienne d'inspection des aliments, dont les bureaux sont situés près du terminal de Marine Atlantique.

Lomond avait une cabane de pêche en ville (une *fishing stage* comme les appellent les Terre-Neuviens), près de la maison de ses parents. Il s'agit généralement de structures en bois construites au-dessus de l'eau et utilisées par les pêcheurs pour abriter et traiter leur poisson. « C'était comme une petite cabane », raconte-t-il. Il y passait souvent la nuit après son travail et en hiver, lorsque le temps était mauvais.

La famille Lomond a perdu cinq maisons dans la tempête, en plus de l'atelier de pêche.

« Tous ces gens vivaient les uns à côté des autres », explique-t-il. « Tous ces voisins, ces amis, ces familles se voyaient tous les jours. C'était une communauté très soudée. Et le mot est juste, car les maisons étaient toutes construites les unes sur les autres. Elles ont été construites autour de l'eau pour la pêche, alors... vous traversez les cours des autres pour aller chez vous. »



Tout ce qui reste du lieu de pêche préféré de Mark Lomond est une bouée de sauvetage rouge qu'il a récupérée auprès d'une équipe de nettoyage. Autoportrait de Mark Lomond.

Aujourd'hui, tout ce qui reste de la bien-aimée cabane de pêche de Lomond est une bouée de sauvetage rouge qu'il a récupérée auprès d'une équipe de nettoyage. Il l'a emportée à Ottawa pour une exposition du Sierra Club intitulée [Protect what we love](#), qui présente des artefacts provenant d'incendies de forêt, de tempêtes et d'inondations causés ou aggravés par les changements climatiques dans tout le Canada.

Todd Strickland, conseiller municipal, infirmier et pompier volontaire, travaillait à l'hôpital lorsque la tempête a frappé vers 6 h 30 du matin. « Je ne passe pas le long du littoral en me rendant au travail, alors je m'étais dit : bon, nous avons eu un peu de vent la nuit dernière, mais après tout, nous sommes connus pour nos grands vents. »

Il était au travail depuis environ une heure lorsque le personnel a commencé à recevoir des messages d'amis et de membres de sa famille. « Nous avons rapidement pris nos téléphones et nous sommes allés sur Facebook », raconte-t-il. C'est alors qu'ils ont vu la destruction qui s'abattait sur l'extérieur.

Rapidement, des ambulances ont commencé à arriver à l'hôpital. Beaucoup de leurs occupants n'étaient pas blessés, a déclaré M. Strickland, « mais ces gens n'avaient nulle

part où aller ». Lorsqu'il a jeté un coup d'œil dans la salle d'attente, il y avait au moins 100 personnes. En temps normal, la salle peut accueillir un maximum de 40 personnes.

Plus de 100 maisons ont été détruites. Bon nombre des personnes touchées étaient des personnes âgées qui ont dû emménager avec leurs enfants. D'autres possédaient des chalets dans la vallée de Codroy où ils pouvaient se rendre et qu'ils ont préparé pour l'hiver pour pouvoir y vivre toute l'année.

M. Strickland raconte que les deux oncles et la meilleure amie de sa femme ont tous perdu leur maison. « C'est dire à quel point nous avons été touchés. Quand on parle d'une petite communauté, tout le monde connaît quelqu'un qui a subi des pertes ou des dommages. »

Plus de deux ans plus tard, un malaise s'est installé dans la ville. Nous avons accepté de citer des personnes sous couvert d'anonymat pour leur permettre de s'exprimer librement.

« Cela a affecté l'humeur de tout le monde », a déclaré une personne interviewée. « Chaque fois qu'il y a du mauvais temps à l'horizon, les gens deviennent anxieux », a déclaré une autre. Certains ont exprimé leur frustration face au fait que les réparations des réseaux d'aqueduc et d'égouts de la ville et d'autres infrastructures endommagées ne sont pas encore terminées. D'autres ont déclaré que les divergences entre les montants reçus pour leurs biens endommagés ont créé des tensions entre certains membres de la communauté.

Ils ressentent également les difficultés économiques dues au coût et à la pénurie de logements. Certaines personnes interrogées expliquent que les prix de la location, de l'achat ou de la construction de nouvelles maisons ont augmenté en raison des retards dans la construction de maisons de remplacement et des indemnités importantes que certains propriétaires ont reçues, ce qui a fait grimper les prix des maisons existantes sur le marché local.

La reconstruction après Fiona

Dans les années qui ont suivi la tempête, une grande partie de l'activité économique de la ville a découlé des travaux de reconstruction et de réparation, financés en grande partie par les gouvernements provincial et fédéral, a déclaré Nadine Osmond, directrice générale de la municipalité de Channel-Port aux Basques.

Une [zone à fort impact](#), délimite un secteur de la ville étant plus vulnérable aux tempêtes violentes, a changé la physionomie de la communauté. Il s'agit d'une zone d'exclusion mise en place pour éviter le type de pertes subies lors de la tempête. Certaines personnes dont les maisons situées dans la zone auraient pu être récupérées ont reçu l'ordre de déménager en raison du risque. Au moment où les entretiens ont été menés, 57 maisons et deux entreprises n'avaient pas encore été détruites.

La délimitation de la zone à fort impact a pris du temps et nécessité de nombreuses consultations, mais les gouvernements provincial et fédéral ont travaillé en étroite collaboration et dans le respect du conseil municipal, a indiqué Mme Osmond.

De nouveaux logements sont en cours de construction pour remplacer ceux qui ont été perdus et ceux qui doivent encore être démolis, grâce à une subvention fédérale de [3,3 millions de dollars](#) du Fonds pour accélérer la construction de logements, administré par

la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL). Le financement, annoncé en 2024, prévoit l'accélération de la construction de plus de 90 logements sur une période de 3 ans. Les travaux devraient stimuler la construction de 390 logements sur une période de 10 ans, selon le communiqué de presse. L'accord prévoit que certains logements seront de densité moyenne, comme des duplex, des maisons en rangée et des multiplex.

Le respect des conditions d'octroi de la subvention, qui demandent l'accessibilité et l'efficacité énergétique de certains nouveaux logements, signifie l'ajout de logements de type « milieu manquant », a déclaré Emma Power, de Fundamental Inc, une société de conseil en environnement qui travaille avec la ville. Cela signifie plus d'immeubles d'appartements et de duplex, qui sont moins courants à Channel-Port aux Basques et dans d'autres petites villes de Terre-Neuve, explique-t-elle.

Une fiducie a été créée pour gérer la subvention, ce qui a permis à la ville d'embaucher un nouvel employé pour administrer le projet et assurer la liaison avec la SCHL et d'autres représentants du gouvernement.

En février 2024, l'ancienne députée de Long Range Mountains (qui comprend Channel-Port aux Basques) Gudie Hutchings a fait une [annonce sur place](#) pour déclarer que le projet améliorerait la résilience climatique et contribuerait aux efforts « pour atteindre une consommation énergétique nette nulle et la carboneutralité dans tous les ensembles résidentiels. »

Nadine Osmond explique qu'il existe d'autres projets en cours liés au nettoyage à la suite de l'ouragan, notamment la réparation du réseau d'égouts de la ville. Les travaux de protection du littoral dans la ville faisaient partie d'un [projet de 4,3 millions de dollars](#) annoncé en février 2024, dont les coûts sont partagés par les gouvernements fédéral et provincial et les municipalités pour des projets dans 10 communautés côtières de Terre-Neuve.

« Il y a encore quelques autres zones de la ville où des pierres de carapace seront placées le long du littoral parce que nous vivons près de l'eau », a déclaré Mme Osmond.

« S'il y a une chose pour laquelle nous pourrions avoir besoin d'aide, c'est pour les projets municipaux », a-t-elle ajouté. Elle note que l'inflation et le manque d'artisans rendent la reconstruction encore plus difficile.



Hurricane
Fiona
Files to keep

L'activité de construction a donné un coup de fouet à certaines entreprises de la ville. Cathy Lomond, propriétaire de l'hôtel Port aux Basques, a déclaré que son établissement était très fréquenté.

« Certaines des personnes déplacées vivaient dans des hôtels jusqu'à ce qu'elles trouvent un logement convenable. Nous avons également loué de nombreuses chambres à la Croix-Rouge, à des travailleurs de la construction pour la réparation des quais, des bâtiments et des routes, à des évaluateurs d'assurance et à des journalistes du monde entier », raconte-t-elle.

La communauté se prépare à faire face aux futures tempêtes de différentes manières, notamment en construisant un nouveau bâtiment pour les services d'urgence, qui abritera le service des incendies qui était proche de l'eau et qui a subi des dommages structurels lors de la tempête.

La ville a reçu un financement de l'[Agence de promotion économique du Canada atlantique](#) pour réaliser les plans architecturaux d'un centre d'intervention d'urgence, qui offrirait également des services aux communautés voisines, a indiqué Mme Osmond.

En l'absence d'un tel centre, lorsque Fiona a frappé, « il n'y avait pas d'endroit où se réchauffer, il n'y avait pas d'endroit où s'installer », a déclaré M. Strickland. « Toutes les ambulances qui répondaient aux appels emmenaient les gens à l'hôpital. Ces personnes n'étaient pas blessées, elles n'avaient pas besoin de services médicaux, mais elles n'avaient nulle part où aller ».

Dans les jours qui ont suivi la tempête, le personnel des services d'urgence est arrivé et avait besoin d'un endroit pour installer un centre de communication et des bureaux temporaires. Ces éléments sont inclus dans les plans, car les changements climatiques signifient qu'il y aura [très probablement d'autres tempêtes](#) comme Fiona à l'avenir.

*Todd Strickland
Conseiller de la
municipalité*





Pourtant, Emma Power de Fundamental Inc. estime qu'il sera difficile de se préparer à la prochaine tempête. « Il y a beaucoup de côtes et beaucoup de zones de faible altitudes », dit-elle. « Fiona a eu lieu, et ils ont fait beaucoup de planification autour de cela, et ils ont identifié les zones vulnérables. Mais en général, les tempêtes ne frappent pas exactement au même endroit. Et il y a d'autres endroits où une catastrophe similaire pourrait se produire ».

PERSPECTIVES COMMUNAUTAIRES

Énergie éolienne et hydrogène vert

Terre-Neuve-et-Labrador, comme d'autres régions du [Canada atlantique](#), se tourne vers les [énergies renouvelables](#), en particulier l'énergie éolienne et l'hydrogène vert, pour diversifier son économie et consolider sa réputation de puissance énergétique verte.

En 2021, environ [97 % de l'électricité de la province](#) était produite par l'hydroélectricité, notamment par la vaste centrale de Churchill Falls au Labrador, l'une des plus grandes centrales électriques du Canada. À la fin de 2024, les gouvernements du Québec et de Terre-Neuve-et-Labrador ont signé un [accord de principe](#) pour un contrat renégocié en vertu duquel Hydro-Québec achète l'électricité produite à Churchill Falls. L'accord prévoit également la modernisation de la centrale existante et le développement d'une nouvelle

centrale en aval sur la rivière Churchill.

[Environ 90 %](#) de l'électricité produite à Churchill Falls est exportée vers le Québec et les marchés voisins au Canada et aux États-Unis. Depuis 2018, Terre-Neuve-et-Labrador est reliée au réseau électrique nord-américain par deux lignes de transport principales : le [Labrador-Island Link](#), qui relie l'île de Terre-Neuve à la centrale de Muskrat Falls au Labrador, et le [Maritime Link](#), qui relie l'île à la Nouvelle-Écosse et pourrait éventuellement permettre à Terre-Neuve d'accroître sa capacité à exporter de l'énergie sur le marché nord-américain. Un autre projet, le [North Atlantic Transmission One Link](#), qui en est encore à ses débuts, propose d'acheminer de l'électricité vers l'Europe au moyen d'une ligne sous-marine à haute tension de 4 000 kilomètres.

En 2021, [les 3 %](#) restants de l'électricité de la province étaient produits par le pétrole, le gaz naturel et l'énergie éolienne. En avril 2022, le gouvernement provincial [a levé un moratoire de 15 ans sur les parcs éoliens terrestres](#) et a lancé [un appel d'offres](#) sur les terres de la Couronne pour le développement de l'énergie éolienne. L'année suivante, il a [sélectionné quatre entreprises](#) qui pouvaient aller de l'avant avec leurs propositions.

L'une des entreprises sélectionnées, [World Energy GH2](#), est le fer de lance du [projet Nujio'qonik](#), une proposition visant à produire de l'hydrogène vert et de l'ammoniac sur la côte sud-ouest de Terre-Neuve. En 2024, le gouvernement provincial [l'a dispensé](#) d'une évaluation environnementale plus poussée.

Le projet implique un [protocole d'accord](#) avec la [nation Qalipu](#), qui est basée à Corner Brook mais qui, sans réserve terrestre désignée, compte des membres dans toute la province, y compris à Channel-Port aux Basques.

« Il y a beaucoup de grands mégaprojets en cours à Terre-Neuve et l'un des premiers à avoir mis le pied dans la porte était ici, sur la côte ouest », a déclaré Mark Lomond au sujet du projet Nujio'qonik.

World Energy GH2 a reçu l'autorisation de construire deux parcs éoliens terrestres à Port-au-Port et dans les monts Anguille, qui produiraient 2 gigawatts d'électricité. Ces parcs accompagneraient un projet d'installation de production d'hydrogène et d'ammoniac à construire sur le site d'une ancienne usine de pâte à papier au port de Stephenville, à environ 160 kilomètres au nord de Channel-Port aux Basques. World Energy GH2 a [acquis le port en eau profonde](#) en 2023. La deuxième phase du projet prévoit la construction de deux autres parcs éoliens dans la région pour produire 2 gigawatts d'électricité supplémentaires.

Des lignes de transport à haute tension achemineraient l'énergie des parcs éoliens vers une installation de traitement de l'hydrogène et de l'ammoniac à Stephenville. Ensemble, les quatre parcs éoliens du projet devraient produire [environ 280 000 tonnes d'hydrogène vert](#) (équivalant à environ 1,6 mégatonne d'ammoniac vert) par an. Le gouvernement fédéral a accordé une [facilité de crédit de 128 millions de dollars](#) pour soutenir le développement du projet.

Selon le [site Web de l'entreprise](#), l'hydrogène vert pourrait remplacer le diesel dans la combustion des turbines électriques et fournir du carburant aux communautés côtières et à l'industrie maritime. Le site de Stephenville est également idéal pour accueillir un centre de données.

Le projet prévoyait initialement d'exporter l'hydrogène vert vers l'Allemagne. En août 2022, les gouvernements du Canada et de l'Allemagne ont [signé une déclaration d'intention](#) visant à établir une alliance entre les deux pays pour l'hydrogène. Toutefois, [certains médias](#) se sont interrogés sur la faisabilité économique du processus de conversion de l'hydrogène vert en ammoniac, nécessaire à l'exportation du produit.

L'entreprise a déclaré que la première phase du projet devrait créer 2 200 emplois directs dans la construction, 400 emplois dans l'exploitation et 4 200 emplois indirects, selon les [médias](#).

Le projet a suscité des inquiétudes chez certains habitants de la région. Bien qu'il soit basé à Stephenville, le projet comporte un volet dans la vallée de Codroy qui préoccupe Mark Lomond, président de la section terre-neuvienne du Delta Waterfowl Sou' Wes et membre de Codroy Valley United. Ces deux groupes de citoyens surveillent l'impact du projet sur la faune et les zones naturelles.

Selon M. Lomond, l'étude d'impact environnemental du projet n'a pas suffisamment pris en compte les oiseaux et autres espèces sauvages de cette vallée pittoresque. Il ajoute que World Energy GH2 n'a pas tenu sa promesse de mener des consultations approfondies, du moins pour la région de Codroy.

Laura Barron, directrice des communications marketing de World Energy GH2, a déclaré que cela se ferait plus tard, après l'achèvement de la première phase du projet.

« La première phase (Stephenville et Port-au-Port) serait la première, et nous n'avons pas encore pris la décision finale d'investissement (DFI) pour aller de l'avant. Si la DFI est prise pour la première phase, nous prévoyons environ trois ans de construction pour cette phase. La deuxième phase (celle des monts Anguille) commencerait quelque temps après l'achèvement de la première », a-t-elle déclaré dans une réponse écrite à nos questions.





Mme Barron a également fait remarquer que la deuxième phase ne se situe pas dans la vallée de Codroy, mais plutôt dans les monts Anguille, qui sont situés le long de la vallée.

Néanmoins, M. Lomond s'inquiète de l'impact des turbines sur les oiseaux qui migrent dans la région. « Ce sont des turbines monstrueuses. En fait, tout ce littoral se trouve au cœur de la voie de migration de l'Atlantique, une voie de migration très importante pour les oiseaux migrateurs et les chauves-souris », a-t-il déclaré. « En outre, nous avons deux zones ornithologiques importantes dans la région, qui ont été jugées d'importance internationale. De plus, nous avons une station de baguage d'oiseaux qui fonctionne depuis 40 ans », a ajouté M. Lomond. Il a précisé qu'aucune donnée de baguage d'oiseaux n'a été utilisée dans la [déclaration d'impact environnemental](#) de la société.

M. Lomond se demande également si la société a pleinement pris en compte les effets environnementaux sur la vallée lorsqu'elle a décidé de l'emplacement du parc éolien. « Alors que tant de terres publiques ont été allouées à l'énergie éolienne sur notre île, pourquoi l'implanter dans les zones les plus sensibles, là où elle causera le plus de dommages à notre environnement et à notre économie ? »

Il craint également que les éoliennes ne détruisent certains panoramas de la région et ne nuisent à l'industrie du tourisme. « Le gouvernement vient d'annoncer qu'il investissait des millions de dollars dans le [sentier Starlite](#) sur les montagnes d'un côté de la vallée, et voilà qu'il installe des éoliennes de l'autre côté », a-t-il déclaré. « Quand vous emprunterez ce magnifique sentier, vous verrez des éoliennes de l'autre côté. »

Des études sur la faune ont été menées afin d'établir une base de référence indiquant le nombre d'espèces présentes dans la région avant le début du projet. Ces données seront utilisées pour élaborer des plans de surveillance et d'atténuation afin de protéger et d'observer la faune pendant et après la construction, a déclaré Mme Barron.

« Des rapports détaillant les méthodes de collecte des données, les résultats et les mesures d'atténuation supplémentaires seront fournis aux organismes de réglementation

avant la phase de construction du projet », a-t-elle ajouté. Elle a également fait remarquer que la déclaration d'impact sur l'environnement contient une [étude d'impact visuel](#) qui décrit la visibilité des turbines depuis les routes et les communautés de la région.

M. Lomond a déclaré qu'il n'était toutefois pas convaincu que cela règle les problèmes. Sa principale crainte et celle des deux groupes qu'il représente est que ce projet ait un impact sur les zones naturelles qu'ils aiment et sur la faune, faisant fuir les touristes, les randonneurs, les chasseurs et les pêcheurs qui affluent chaque été.

« Nous n'avons pas de stades de sport géants, nous n'avons pas de casinos, nous n'avons pas de pistes de course. Nous avons la nature sauvage. Et c'est ce que les gens viennent voir à Terre-Neuve. Si vous retirez cela, vous allez nuire à notre tourisme », a-t-il déclaré.

Mais certains membres de la communauté soutiennent le projet. Le conseiller municipal Todd Strickland a déclaré qu'il souhaitait que le public comprenne mieux la valeur et l'importance des projets d'énergie éolienne, comme Nujio'qonik.

Les opposants ne voient pas « le portrait complet », a déclaré un partisan qui a demandé à ne pas être nommé. « Beaucoup d'entre eux s'opposaient à l'énergie éolienne dans son ensemble. Ils n'en voulaient pas dans leur cour », mais ils n'ont pas « pesé les avantages et les inconvénients. Je ne pense pas que le public ait été suffisamment sensibilisé à cette question. »

M. Strickland aurait également souhaité qu'il n'y eût pas d'approche gagnant-gagnant, qui a vu la province donner le feu vert en 2023 à 4 projets d'énergie éolienne, tandis que 15 autres ne sont pas allés de l'avant.

L'un des projets rejetés était le [projet Lynx](#), qui concernait directement Port aux Basques. Une division de la multinationale australienne Fortescue, Fortescue Future Industries, a approché Channel-Port aux Basques, ainsi que les villes voisines de Stephenville et de St. George's pour produire de l'hydrogène vert. Ils ont signé un protocole d'accord de partenariat avec la [Première Nation Miawpukek](#), dont la réserve est située à l'embouchure de la rivière Conne, à l'est de Channel-Port aux Basques, le long de la côte sud de Terre-Neuve.

« Leur proposition n'a pas été retenue », a déclaré Mme Osmond, directrice de la ville. « Si la province annonce une nouvelle série de demandes, ils reviendront probablement examiner Port aux Basques, mais [pas] avant que cela ne se produise », a-t-elle ajouté. « Nous ne leur avons pas parlé depuis environ un an. »

Terre-Neuve a également plusieurs projets d'exploitation aurifère en cours, dont un programme d'exploration mené par [AuMEGA Metals](#) dans le sud-ouest de la province, près de Channel-Port aux Basques.

Compétences et formation

Ces changements devraient créer une demande pour de nouvelles compétences au sein de la population active. Dans son [plan de 2021 sur les énergies renouvelables](#), le gouvernement provincial s'est engagé à collaborer avec les syndicats, les gouvernements et les organisations autochtones, les établissements d'enseignement postsecondaire et les associations industrielles afin d'identifier les besoins en main-d'œuvre et d'élaborer des programmes

de formation appropriés pour les emplois dans le domaine des énergies renouvelables. Il a indiqué qu'il s'attacherait à tirer parti des compétences des travailleurs du secteur pétrolier et gazier de la province pour développer les secteurs des énergies renouvelables.

Le College of the North Atlantic (CNA) est susceptible de jouer un rôle clé. Son campus Bay St. George, à environ 150 kilomètres au nord de Port aux Basques, propose un programme d'un an de [technicien en éoliennes](#), tandis que le campus de Corner Brook, un peu plus au nord, offre un programme de deux ans de [technicien en hydrogène](#). World Energy GH2 s'est engagé en 2023 à fournir [160 000 dollars de bourses d'études](#) pour couvrir la totalité des frais de scolarité des étudiants inscrits aux programmes et a promis d'employer les étudiants après l'obtention de leur diplôme.

Le campus de Channel-Port aux Basques du CNA offre actuellement cinq programmes disponibles en personne ou combinés avec des composantes en ligne : charpentier, éducation de la petite enfance, technicien en essais non destructifs, préposé aux soins personnels et soudeur et ouvrier métallurgique. Les cours proposés par les 16 autres campus du CNA à Terre-Neuve-et-Labrador sont souvent disponibles en ligne.

Natalie MacIsaac, ancienne responsable du développement des entreprises pour la chambre de commerce de Port aux Basques et de la région, est une étudiante locale. Elle s'est inscrite au programme de préposé aux soins personnels après avoir été licenciée. Le fait d'étudier au campus local du CNA lui permet d'être près de chez elle pour sa jeune fille, dit-elle.

Le gouvernement provincial a également soutenu la création et l'expansion de l'[Indigenous Skilled Trade Office](#), qui fait partie de Trades NL et qui vise à créer de nouvelles possibilités d'emploi pour les apprentis et les compagnons autochtones, à augmenter le taux d'achèvement des apprentissages et à favoriser une plus grande participation des employeurs et des syndicats.

Marine Atlantique a envoyé certains de ses employés à l'étranger pour qu'ils se perfectionnent dans les dernières technologies qu'elle introduit sur ses navires. La société a également établi des partenariats avec le Marine Institute de l'Université Memorial et le Nautical Institute du Nova Scotia Community College dans le cadre d'un programme de bourses d'études pour les officiers cadets.



POINTS FORTS DE LA COMMUNAUTÉ

Soutien aux petites entreprises

Bien que Marine Atlantique ait tendance à attirer l'attention, Channel-Port aux Basques compte de nombreuses petites entreprises et organisations à but non lucratif. Bon an mal an, la Chambre de commerce de Port aux Basques et de la région compte entre 75 et 100 membres, selon Todd Strickland.

Les petites entreprises bénéficient d'un soutien important de la part du gouvernement, a déclaré Cathy Lomond, propriétaire de l'hôtel Port aux Basques. Elle a reçu de l'aide de l'[Agence de promotion économique du Canada atlantique](#) (APECA), une agence de développement économique du gouvernement fédéral, et de la [Corporation de développement des entreprises communautaires](#) (CDEC) locale, financée par l'APECA dans le cadre du [Réseau de développement des collectivités](#). La CDEC fournit une aide financière et des conseils aux petites entreprises et aux jeunes pousses. Mme Lomond explique qu'elle a notamment utilisé les fonds de l'APECA pour installer un nouvel ascenseur dans le hall de l'hôtel et des portes automatiques.

« Il y a des CDEC partout dans le Canada atlantique. J'ai toujours été une fervente partisane », a déclaré Mme Lomond. « Elles sont là pour encadrer, soutenir et aider les nouvelles entreprises à se développer. Il s'agit d'une banque de développement communautaire. »

Dans un petit bâtiment commercial d'un étage qui comprend le cabinet d'un dentiste, Tyler Osmond, directeur général de la CDEC Gateway, aide à distribuer des financements commerciaux d'une valeur d'environ 4 millions \$ par an, aidant ainsi 50 à 60 entreprises. L'organisation fournit des conseils, des formations et des financements aux petites et moyennes entreprises de la région.

M. Osmond note que l'un des principaux défis consiste à planifier la succession des propriétaires d'entreprises locales, afin de s'assurer que quelqu'un prenne les rênes de l'entreprise locale.

« Il n'y a pas beaucoup de jeunes qui restent dans cette région », explique-t-il. « Ce n'est pas ce que nous souhaitons. Nous encourageons les jeunes à envisager l'entrepreneuriat comme une carrière. »

Dans le passé, un réseau de conseils régionaux de développement économique répartis dans toute la province contribuait à soutenir des projets de plus grande envergure. Mais ce réseau a été dissous en 2012 lorsque le financement fédéral a cessé. M. Osmond, de la CDEC, explique que la disparition de ce réseau a eu un impact au fil du temps dans toute la province, et pas seulement dans le sud-ouest de Terre-Neuve-et-Labrador. Il y voit un potentiel important, notamment dans les secteurs du tourisme et de l'agriculture.

« Il manque une pièce du puzzle. Il est difficile de réunir des groupes d'entreprises pour collaborer. Il s'agit de réunir les bonnes personnes dans une même pièce », explique-t-il.

Ce point de vue a été repris dans un [rapport](#) publié en 2022 par le groupe de travail sur le développement économique régional, formé par le réseau des CDEC de la province,

Municipalities Newfoundland & Labrador et le Leslie Harris Centre of Regional Policy and Development de l'Université Memorial. Le rapport souligne l'absence d'une approche régionale intentionnelle du développement économique dans la province depuis la dissolution des conseils régionaux de développement économique en 2012, et constate qu'une « vision régionale plus claire et une collaboration régionale » seraient nécessaires pour que les communautés utilisent au mieux les aides fédérales et provinciales.

« Cela peut sembler simpliste, mais pour que le développement rural ait vraiment lieu, les communautés ont besoin d'une vision régionale », indique le rapport. « Le développement économique ne tient pas compte des frontières municipales ou communautaires. Il se produit dans les régions et les gens doivent être en mesure de le voir dans une vision pour leur région. »

Le rapport note que les organisations et les ressources nécessaires à une planification réussie du développement économique régional existent déjà. Le défi consiste à rassembler les organisations et à coordonner l'utilisation des ressources de la manière la plus efficace possible.

Les municipalités de St. John's, Conception Bay South et Paradise ont créé une [agence régionale de développement économique](#), appelée Advantage St. John's.

Le tourisme est un domaine qui revient souvent dans les discussions sur le développement économique. Nadine Osmond explique que la ville de Channel-Port aux Basques s'efforce de promouvoir le tourisme, mais que ce secteur reste sous-développé par rapport à la vallée de Codroy et à d'autres régions voisines.

« Nous avons eu une entreprise qui offrait des excursions en bateau pendant un certain temps, mais les conditions météorologiques ont fortement affecté son activité. Elle était opérationnelle en juin, juillet et août. Elle avait beaucoup de réservations pour ses excursions, mais s'il pleuvait ou si le vent soufflait trop fort, tout était annulé », se souvient Mme Osmond. L'entreprise n'a pas survécu.

La pêche, qui était autrefois l'un des piliers de l'économie locale, ne s'est pas remise de l'effondrement des stocks de morue et du moratoire mis en place il y a plus de 30 ans. En 2024, le moratoire a été [partiellement levé](#), mais la pêche à la morue n'est plus ce qu'elle était. « Il y a encore quelques personnes qui aiment participer à la [pêche sentinelle](#) », note Osmond, un programme gouvernemental qui rémunère les pêcheurs pour qu'ils recensent le nombre de poissons à différents endroits.



*Nadine Osmond,
Directrice générale
de Channel-Port
aux Basques*

La pêche au homard, quant à elle, se porte bien, selon M. Osmond. Mais, plus récemment, un droit de douane de 25 % imposé par la Chine sur les produits de la mer canadiens, y compris les homards, et l'incertitude persistante concernant les droits de douane américains ont fait baisser les prix des homards dans tout le Canada atlantique, [selon les médias](#).

Autres projets de transition énergétique

Les dégâts causés par Fiona ne sont pas à l'origine de toutes les constructions en ville, note Nadine Osmond. Plusieurs projets d'efficacité énergétique avaient été lancés bien avant, notamment la rénovation du [centre sportif Bruce II](#), la pièce maîtresse des installations de loisirs de la ville, qui a maintenant plus de 25 ans. Pour ces projets, la ville a commencé à travailler en 2019 avec la société de conseil en environnement [Fundamental Inc.](#) qui l'a aidée à obtenir des subventions.

Les subventions précédentes ont financé de nouvelles thermopompes industrielles et des systèmes de chauffage et de refroidissement améliorés, et des plans sont en cours pour installer un nouveau toit, explique Mme Osmond.

Les gouvernements fédéral et provincial ont accordé des subventions pour ces projets. Certaines provenaient du programme fédéral [Bâtiments communautaires verts et inclusifs](#), et d'autres du [Climate Change Challenge Fund](#) de la province.

Selon Mme Osmond, la procédure de demande est très complexe et la ville ne dispose pas du personnel ou de l'expertise nécessaires pour effectuer le travail elle-même. Pour presque toutes les petites municipalités, il est probablement nécessaire d'engager des consultants.

Le partenariat entre Channel-Port aux Basques et Fundamental Inc. a débuté en 2019. Fundamental Inc. s'est associé à [econext](#) pour poser sa candidature à l'initiative [Transition 2050](#) de la Fédération canadienne des municipalités, a déclaré Ashley Smith, propriétaire et directrice générale de Fundamental Inc. qui est basé à Harbour Main, à environ 60 kilomètres de St. John's.

« Nous avons travaillé en partenariat avec une cohorte de six municipalités. L'idée était d'élaborer un plan d'action climatique qui tenterait de créer une voie vers la carboneutralité d'ici à 2050 », a-t-elle déclaré. « Je pense que nous avons actuellement sept projets avec eux », a ajouté Mme Smith. « Certains concernent le logement, d'autres l'adaptation au climat, et d'autres encore l'efficacité énergétique des bâtiments. »

« Nous menons un projet pilote pour étudier la possibilité d'avoir un camion à ordures électrique, ce qui serait une première sur l'île. [...] Nous sommes en train de concevoir un centre de réchauffement d'urgence et une caserne de pompiers. » Les bâtiments « respectent les principes des normes de construction carboneutre », a-t-elle ajouté.

Port aux Basques s'est montrée particulièrement prévoyante et pratique, « surtout face à tout ce qui a un impact sur la communauté ou qui a un impact climatique sur la communauté », a ajouté Mme Smith.

Même avec l'aide de consultants, la demande et l'administration de toutes les subventions demandent beaucoup de temps au personnel municipal. À Channel-Port aux Basques,

cette tâche incombe en grande partie à l'agent de développement économique de la ville et à une autre personne embauchée pour coordonner la reconstruction après Fiona, même si Mme Osmond et le maire participent fréquemment aux réunions, selon Mme Osmond.

Cathy Lomond, propriétaire de l'hôtel Port aux Basques, a également apporté des améliorations en matière d'efficacité énergétique, souvent grâce aux incitations de Take Charge NL, un partenariat entre [Newfoundland Power](#) et Newfoundland Labrador Hydro. Elle a notamment installé un chargeur de voiture électrique, des thermopompes, des isolants, des ampoules à faible consommation d'énergie et des lampes de sécurité extérieures qui s'allument et s'éteignent automatiquement.

Elle fait également la promotion du recyclage. Elle motive son personnel à y participer en lui permettant de garder l'argent que l'hôtel gagne grâce au recyclage. Ils l'utilisent pour financer le party de Noël de l'équipe, dit-elle.

PERSPECTIVES COMMUNAUTAIRES

L'ouragan et ses conséquences ont laissé une marque indélébile sur Channel-Port aux Basques. Malgré les effets persistants de cette catastrophe naturelle, les habitants continuent de ressentir un sentiment d'appartenance envers la communauté, la beauté du paysage, les vues sur l'océan, les montagnes, les anses et les fjords.

« Je peux regarder par n'importe quelle fenêtre de ma maison et voir des montagnes et la mer », a déclaré l'une des personnes interviewées.

Un autre avantage est que le coût de la vie est relativement bas et que la petite taille de la municipalité rassure les parents de jeunes enfants. « Tout le monde se connaît », a déclaré l'un d'entre eux. « Ici, tout le monde s'occupe des enfants des autres. »

En fait, sa réputation de [ville la plus adaptée à l'autisme au Canada](#) a attiré l'attention des médias et suscité l'intérêt de parents d'enfants atteints de troubles du spectre de l'autisme, venus de tout le pays.

D'autres personnes interviewées ont fait l'éloge du leadership politique de la ville, notant que le maire Brian Button, la directrice municipale Nadine Osmond et le conseil municipal sont très respectés. L'esprit communautaire et la philanthropie de la ville ont également été salués.

Pourtant, en ce qui concerne les séquelles de Fiona, les frustrations sont vives. Certains participants aux entretiens ont déclaré qu'il y avait un manque de fonds pour réparer les infrastructures vieillissantes et endommagées.

Si vous demandez aux citoyens si le gouvernement leur apporte un soutien suffisant, ils vous répondront probablement par la négative, a déclaré Nadine Osmond. « Mais en travaillant pour la ville, je sais qu'il y a beaucoup de fonds provinciaux qui arrivent. »

La plupart des gens supposent que la ville paie toute la facture pour des projets tels que l'installation de nouvelles conduites d'eau et d'égout, ou de nouveaux revêtements, mais ce n'est pas le cas, a-t-elle ajouté. En revanche, il n'y a pas grand-chose pour les réparations des bâtiments municipaux. Pour ces dépenses, la ville doit « toujours faire preuve d'un peu plus de créativité, je suppose, ou chercher d'autres partenaires financiers. »

LA VILLE LA PLUS ACCUEILLANTE POUR LES AUTISTES AU CANADA

Le parcours de Channel-Port aux Basques pour être reconnue comme « la ville canadienne la plus accueillante pour les autistes » a commencé par une conversation entre voisins et un geste d'entraide. Joan Chaisson avait pris sa retraite après 30 ans de carrière dans l'enseignement lorsqu'une voisine dont le fils est atteint d'autisme lui a demandé de l'aide. Mme Chaisson, une ancienne enseignante spécialisée, a accepté de travailler avec lui.

« L'autisme n'était pas vraiment sur le radar de tout le monde », se souvient Mme Chaisson. « La municipalité n'offrait pas de soutien pour ça. »

Ils ont formé un groupe de soutien appelé Autism Involves Me (AIM). Mme Chaisson est devenue l'un des trois directeurs du groupe. La première tâche d'AIM a été de collecter des fonds. Le groupe a notamment travaillé avec le complexe sportif pour mettre en place un petit gymnase pour les enfants atteints d'autisme.

Peu après, l'hôtel Port aux Basques s'est impliqué. Cathy Lomond, la propriétaire de l'hôtel, savait que les familles dont les enfants ont des besoins particuliers ont des difficultés à voyager. « Les parents veulent se sentir en sécurité lorsqu'ils séjournent dans un hôtel, s'endormir le soir en sachant que leur enfant est à l'aise et qu'il ne subit pas de traumatisme. »

L'hôtel propose notamment une [salle sensorielle](#) aux enfants qui ont besoin d'un espace calme. Mme Lomond a également installé des mesures de sécurité supplémentaires dans les chambres du rez-de-chaussée de l'hôtel, telles que des loquets de sécurité, des tableaux et des télévisions fixés aux murs. « Nous avons formé l'ensemble du personnel qui est en contact avec le public à mieux comprendre et soutenir les clients ayant des besoins particuliers », a-t-elle ajouté.

L'une des premières familles à utiliser la salle sensorielle venait de traverser l'île en voiture, un périple qui avait rendu leur enfant très malheureux. Mais après avoir visité la salle sensorielle, l'enfant était « comme une nouvelle personne », se souvient Mme Lomond. « C'est un moment que je n'oublierai jamais. Et la mère était si heureuse. »

AIM a également travaillé à l'installation de salles sensorielles dans les écoles et au centre de santé de la ville, et a mis au point un système pour désigner les entreprises locales « sensibilisées à l'autisme » et « adaptées à l'autisme ». Les entreprises reçoivent des panneaux et des autocollants pour témoigner de ces classifications. L'association a également mis en place un « moment sensoriel » le long du parcours de la parade de Noël de la ville, où la musique est réduite et les sirènes éteintes.

Mme Chaisson a demandé aux autorités municipales de désigner Channel-Port aux Basques comme ville accueillante pour les autistes, ce qui a été fait en 2017. Ces efforts ont attiré l'attention du [magazine Today's Parent](#) et d'autres médias. Certaines personnes se sont installées dans la région en raison des services qu'elle offre, bien que la pénurie de logements depuis la tempête ait rendu les choses plus difficiles, selon Mme Chaisson.

« Nous avons rassemblé la ville autour d'un même objectif, nous avons éduqué les gens et nous leur avons permis de voir [ce qu'est l'autisme.] [...] C'est un sentiment merveilleux », a déclaré Mme Chaisson, qui, avec April Billard, a reçu la [Médaille du service méritoire](#) de la gouverneure générale en 2020. Cela a renforcé l'esprit positif de la ville. « C'est grâce à nous. Je pense bien que c'est grâce à nous », a-t-elle déclaré.



En tant que principal employeur de la municipalité, Marine Atlantique est à l'origine d'une grande partie de l'activité économique, mais elle peut aussi être une source de [frictions](#). Un dirigeant communautaire, qui a demandé à ne pas être nommé, a déclaré qu'il souhaitait que Channel-Port aux Basques n'ait pas un tel « bras de fer avec North Sydney » en Nouvelle-Écosse au sujet des emplois et des contrats fournis par Marine Atlantique.

Le développement économique durable pourrait être plus facilement atteint si Channel-Port aux Basques avait plus d'options de transport, a déclaré Joan Chaisson, enseignante à la retraite. Elle a indiqué que le coût du traversier était prohibitif pour certains résidents, mais que Marine Atlantique a récemment réduit les tarifs de manière significative, ce qui aide beaucoup.

L'aéroport le plus proche se trouve à trois heures de route, à Deer Lake, et comme la plupart des vols longue distance partent tôt le matin, les gens doivent souvent s'y rendre la veille et passer la nuit à l'hôtel, explique Mme Chaisson. Même certains rendez-vous médicaux peuvent nécessiter de longs trajets. « Nous devons voyager [deux heures et demie] jusqu'à Corner Brook pour la plupart des rendez-vous médicaux, pour tout ce qui demande un spécialiste. Et pour de nombreux traitements pour le cancer ou d'autres soins semblables, il faut se rendre à St. John's, ce qui représente un voyage de 10 à 12 heures », a indiqué Mme Chaisson. Cependant, la chimiothérapie est disponible localement.

Channel-Port aux Basques dispose d'une clinique de 44 lits, dont 30 sont réservés aux soins de longue durée. Jeanine O'Keefe, directrice de la communication pour les services de santé de Terre-Neuve-et-Labrador, a déclaré que la [clinique Dr Charles L. LeGrow](#) compte 8 médecins et 84 infirmières. Elle compte également plusieurs techniciens de laboratoire, de radiologie et d'échographie, ainsi que du personnel de pharmacie. L'hôpital régional Western Memorial de Corner Brook fournit « des services aux patients qui ont des besoins plus complexes nécessitant des soins spécialisés, tels que des soins obstétricaux, chirurgicaux, de médecine interne et intensive », a-t-elle ajouté.

Le vent peut parfois rendre dangereux le trajet jusqu'à Corner Brook. Sur un tronçon d'autoroute situé à 10 minutes de Port aux Basques, tristement célèbre sous le nom de [Wreckhouse](#), les vents peuvent parfois atteindre 200 kilomètres à l'heure.

Ma famille avait une entreprise de remorquage mentionne Chaisson, « et il arrivait que mon père soit sur ce segment de l'autoroute, que les camions fassent une sortie de route et qu'il faille s'attacher au camion ou à la dépanneuse pour éviter qu'ils ne soient emportés par le vent. Mais depuis, les conducteurs de dépanneuses ne s'y rendent plus jusqu'à ce que le vent soit tombé. Ils attendent et, pendant ce temps, la route est bloquée. »

Un service d'autobus relie Channel-Port aux Basques à Corner Brook et St. John's, mais il arrive que le service soit interrompu par des vents violents.

Cathy Lomond, propriétaire de l'hôtel Port aux Basques et résidente de longue date de la ville, explique qu'il peut être difficile de prendre des rendez-vous médicaux à l'extérieur de la ville. Son mari devait subir une intervention chirurgicale à Corner Brook et, bien qu'il ait connu la date bien à l'avance, il n'a appris l'heure de l'intervention que la veille. Compte tenu des deux heures et demie de route, surtout par temps hivernal venteux, un rendez-vous tôt le matin nécessiterait de s'y rendre la veille et de passer la nuit à l'hôtel, dit-elle.

Selon Joan Chaisson, peu d'habitants de Channel-Port aux Basques possèdent une voiture électrique. Cependant, certains, y compris Mme Chaisson, ont adopté d'autres modes de transport électrique. « Les gens de notre âge achètent des vélos électriques », dit-elle. « Au lieu de prendre notre voiture pour aller quelque part, nous utilisons nos vélos électriques. Nous venons d'acheter une remorque pour notre chien, ce qui nous permettra de l'emmener avec nous. »

Cathy Lomond, qui siège au comité consultatif communautaire de Western Health pour Channel-Port aux Basques, a également souligné la nécessité de développer les soins aux aînés, en particulier pour les personnes ayant des besoins particuliers. Il existe un complexe de logements pour aînés, ainsi que des appartements de deux chambres à coucher à côté de la clinique LeGrow, mais ils ne sont pas adaptés aux personnes ayant des besoins particuliers, dit-elle.

« J'ai été le témoin direct du dévouement de mes parents et des ressources qu'ils ont consacrées aux soins de ma sœur (vivant avec la trisomie 21), a déclaré M. Lomond. « Les parents d'enfants ayant des besoins particuliers consacrent toute leur vie à leurs soins et à leur bien-être. C'est un engagement profond et désintéressé. »

La communauté compte un grand nombre d'enfants et de jeunes adultes autistes, ainsi que d'autres personnes ayant des difficultés et des besoins particuliers. Mme Lomond se demande qui s'occupera d'eux lorsqu'ils auront 65 ou 70 ans. « Je ne sais pas quels types de services seront disponibles pour eux lorsqu'ils vieilliront ni qui sera là pour s'occuper d'eux. »

CE QU'IL FAUT FAIRE

Channel-Port aux Basques connaît des temps difficiles depuis ses débuts. L'un des coups les plus durs a été porté il y a trois ans, le jour où Fiona a frappé. D'une manière ou d'une autre, la tempête a touché tous les membres de cette petite communauté très unie.

Alors que la ville continue de se reconstruire et de reprendre pied, elle étudie des options pour diversifier son économie, notamment en se tournant vers l'énergie éolienne et d'autres possibilités d'énergie propre. Mais en tant que petite communauté à la popula-

tion vieillissante, elle est confrontée à des obstacles de taille.

Malgré tout, Marine Atlantique a fourni aux habitants et aux entreprises locales non seulement un lien avec le continent, mais aussi un point d'ancrage économique et des emplois stables. L'entreprise étudie elle aussi les moyens de s'adapter à l'avenir.

Voici les questions qui doivent être abordées selon les résidents et les responsables de la communauté que nous avons interrogés :

- Les petites municipalités et les municipalités rurales ont besoin d'un soutien accru pour mener à bien des initiatives de planification du développement économique. Ces initiatives devraient être basées dans les régions pour produire les meilleurs résultats. Cela nécessite une plus grande coordination entre les organisations existantes et un leadership pour conduire le processus.
- Le personnel aura besoin d'un nouvel ensemble de compétences à mesure que Marine Atlantique, le plus grand employeur de la municipalité continue de moderniser et d'informatiser sa flotte. Les employés devront avoir accès à de nouveaux programmes de formation proches de leur domicile et qui répondent aux besoins des adultes qui travaillent.
- Pour utiliser pleinement son nouveau navire bicarburant et réduire ses émissions, Marine Atlantique doit avoir accès à un approvisionnement en gaz naturel liquéfié (GNL). Le développement de l'infrastructure de réception du GNL dans la région pourrait créer de nouvelles possibilités d'emploi et aider Marine Atlantique à atteindre ses objectifs de réduction des émissions.
- La municipalité étudie les possibilités de diversification de son économie, y compris les nouvelles éoliennes terrestres, l'hydrogène vert et l'ammoniac. Des programmes de formation seront nécessaires pour que les travailleurs locaux puissent participer aux nouveaux projets d'énergie renouvelable. Pour ce faire, les syndicats, les gouvernements autochtones, les établissements d'enseignement supérieur et les gouvernements devront travailler ensemble pour évaluer les besoins en main-d'œuvre et mettre en place des programmes de formation adaptés.
- Channel-Port aux Basques est en train de remplacer les structures perdues, de remettre en état les bâtiments endommagés et d'introduire de nouvelles mesures d'intervention en cas d'urgence, le tout avec un soutien gouvernemental. Une plus grande coordination entre les différents niveaux de gouvernement est nécessaire en ce qui concerne la planification des risques et de l'évaluation afin d'améliorer la résilience face aux futures tempêtes.
- La procédure de demande de subventions auprès d'autres niveaux de gouvernement peut être coûteuse et complexe, en particulier pour les petites communautés aux capacités limitées. Elles doivent souvent faire appel à des consultants externes pour les aider. Les gouvernements devraient faciliter le processus pour ces communautés.
- Comme de nombreuses petites communautés rurales du Canada, Channel-Port aux Basques n'a pas accès à des transports publics abordables pour permettre à ses habitants de se rendre à leurs rendez-vous médicaux et de trouver un emploi ou de suivre une formation à l'extérieur de la ville. Les gouvernements devraient avoir pour priorités d'élargir les options de transport et d'améliorer les options de soins locaux.

À PROPOS DU PROFIL

L'Institut de recherche en politiques publiques (IRPP) a conçu une méthodologie pour mesurer l'exposition des communautés aux crises de main-d'œuvre suscitées par la lutte planétaire contre les changements climatiques. Cette méthodologie utilise trois indices pour noter et classer les divisions de recensement de tout le pays. D'après leur classement, les divisions de recensement sont réparties entre six groupes selon un niveau d'exposition variant de « pas exposé » à « le plus exposé ».

Les trois indices sont les suivants : exposition des grands émetteurs (émissions des grandes installations par rapport à la taille de la communauté), exposition à l'intensité (taux d'emploi dans les secteurs à forte intensité d'émissions), et exposition des marchés (taux d'emploi dans les secteurs dont le marché international est appelé à se transformer).

Cette analyse est illustrée par une carte interactive élaborée de concert avec le Programme de données communautaires du Réseau canadien de développement économique. Elle est accessible sur le site de l'IRPP (<https://irpp.org/fr/transformations-communautaires/>), où l'on trouvera aussi une description détaillée de la méthodologie utilisée.

En complément de cet exercice de cartographie, l'IRPP a dressé le profil de 10 communautés du pays en menant une série d'entrevues avec les gens qui y vivent et y travaillent. La plupart des communautés retenues sont situées dans les divisions de recensement les plus exposées, mais d'autres ont été choisies en raison de développements à venir ou d'expériences antérieures. Les profils visent à couvrir diverses régions du pays et formes d'activités économiques. Ces instantanés ont pour but d'enrichir la réflexion sur les défis et possibilités des communautés, de même qu'à faire connaître le point de vue de leurs résidents.

Channel-Port aux Basques, à Terre-Neuve-et-Labrador, figure parmi les communautés retenues. Elle a été choisie en raison de la présence de Marine Atlantique, une société d'État fédérale qui exploite le service de traversiers entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve et qui est le plus important employeur de la communauté. Les traversiers au diesel sont très polluants, mais Marine Atlantique investit pour réduire ses émissions et remplacer sa flotte par des navires plus récents et moins polluants. De plus, la communauté a dû faire face aux conséquences de l'ouragan Fiona, à la fermeture du chemin de fer, au moratoire sur la pêche à la morue, ainsi qu'à la lenteur des progrès dans la diversification de son économie.

L'IRPP et le site The Energy Mix ont réalisé les entrevues avec des membres de la communauté de Channel-Port aux Basques. Jennifer Ditchburn, présidente et chef de la direction de l'IRPP, s'est aussi rendue sur place pour rencontrer des dirigeants de la communauté.

Ci-dessous, nous détaillons l'analyse du niveau d'exposition de la division de recensement no 3, dans laquelle est situé Channel-Port aux Basques. La division n° 3 est très vaste, couvrant plus de 19 000 kilomètres carrés et s'étendant de Channel-Port aux Basques à Fortune Bay. Les autres données non utilisées dans l'analyse, comme les changements démographiques, le taux de chômage et les caractéristiques démographiques des travailleurs, sont tirées du recensement de 2021. Le nombre d'installations est tiré du Registre des entreprises de Statistique Canada de juin 2020.

Pour toutes questions sur le profil ou l'analyse, prière de contacter : communitytransformations@irpp.org.

Division de recensement

Division n° 3, Terre-Neuve-et-Labrador



Indice maximal

La plus exposée



Exposition à l'intensité

La plus exposée (dans les premiers 2 % des communautés)



Exposition des grands émetteurs

Aucune (aucun grand émetteur)



Exposition des marchés

La moins exposée
(sous la moyenne)

Recensement de 2021



13 900

Population

-10,5 %

Changement
depuis 2016



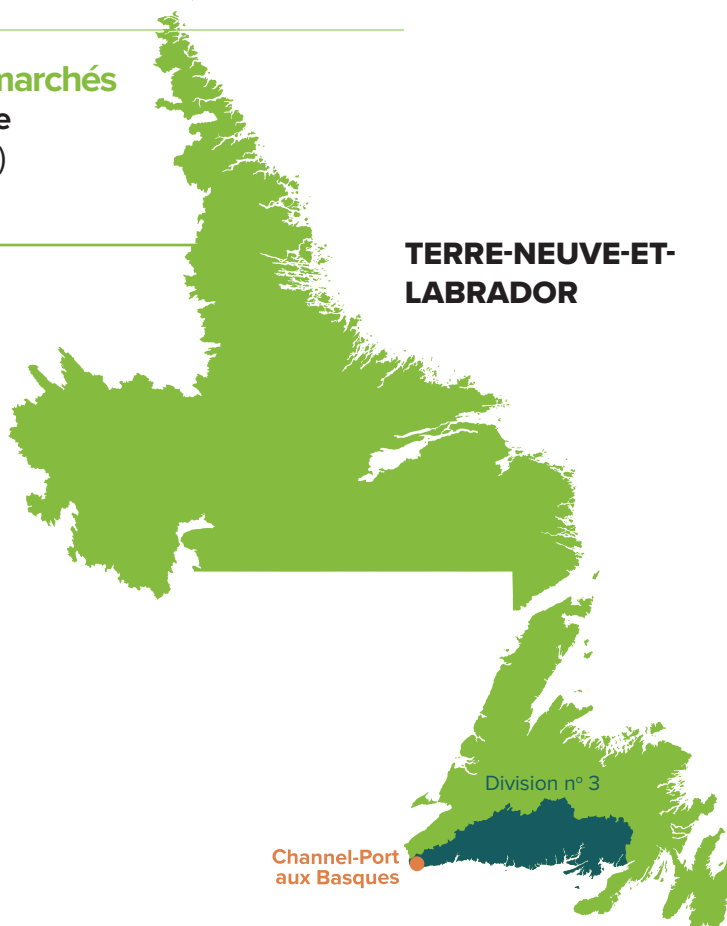
5 860

Main-d'œuvre

18 %

Changement
depuis 2016

TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR



Taux

Taux de chômage

Division de
recensement

19 %

Province

15 %

Participation

47 %

56 %

Toutes les industries

Nombre de travailleurs	Revenu médian	Plus de 45 ans	Sans études post-secondaires	Nombre d'installations	Nombre de grandes installations (> 200 travailleurs)
5 860	44 000 \$	64 %	50 %	585	3

Secteurs exposés

Nombre de travailleurs	Revenu médian	Plus de 45 ans	Sans études post-secondaires	Nombre d'installations	Nombre de grandes installations (> 200 travailleurs)
995 (17 %)	---	72 %	49 %	8	1

Secteur n° 1 | Aquaculture

Nombre de travailleurs	Revenu médian	Plus de 45 ans	Sans études post-secondaires	Nombre d'installations	Nombre de grandes installations (> 200 travailleurs)
210 (3,6 %)	59 200 \$	67 %	48 %	4	0

Secteur n° 2 | Fabrication d'aliments

Nombre de travailleurs	Revenu médian	Plus de 45 ans	Sans études post-secondaires	Nombre d'installations	Nombre de grandes installations (> 200 travailleurs)
260 (4,4 %)	35 600 \$	77 %	83 %	3	0

Secteur n° 3 | Transport par eau

Nombre de travailleurs	Revenu médian	Plus de 45 ans	Sans études post-secondaires	Nombre d'installations	Nombre de grandes installations (> 200 travailleurs)
525 (9 %)	68 500 \$	72 %	32 %	1	1

Note : La population, l'âge de la population et le niveau de scolarité sont tirés du recensement de 2021 et peuvent différer de ceux indiqués ailleurs dans le profil, où des données plus récentes ou locales sont utilisées en référence à la municipalité de Channel-Port aux Basques.

Ce profil communautaire est publié dans le cadre du projet Transformations communautaires de l'IRPP. Il a été rédigé par The Energy Mix et l'IRPP. La révision linguistique de la version anglaise originale a été effectuée par Rosanna Tamburri avec l'assistance de Dena Abtahi et Abigail Jackson. L'analyse des données a été effectuée par Ricardo Chejfec, la correction d'épreuves par Maxime Goldstyn, la coordination éditoriale par Étienne Tremblay, la traduction par Michel Beauchamp, la production par Chantal Létourneau et la direction artistique par Anne Tremblay. Les photos sont de Dru Kennedy.

Le projet Transformations communautaires a été financé en partie par la fondation McConnell et Vancity. Fermement attaché à son indépendance éditoriale, l'IRPP conserve le plein contrôle du contenu de toutes ses publications.

Ce texte est une traduction de *Channel-Port aux Basques: Looking Toward a Post-Fiona Future*.

Pour citer ce document : Institut de recherche en politiques publiques. (2025). *Channel-Port aux Basques : Regard vers l'avenir après l'ouragan Fiona*. Institut de recherche en politiques publiques.

REMERCIEMENTS

Nous remercions les personnes suivantes d'avoir pris le temps de partager avec nous leurs idées et leurs expériences :

- Laura Barron, ancienne directrice des communications marketing, World Energy GH2 et PDG d'econext
- Joan Chaisson, cofondatrice et directrice d'Autism Involves Me et enseignante spécialisée à la retraite
- Murray Hupman, Président et chef de la direction, Marine Atlantique
- Cathy Lomond, propriétaire de l'hôtel Port aux Basques, membre du conseil d'administration de Tourism Southwest et de Hospitality Newfoundland and Labrador, ancienne représentante de Terre-Neuve-et-Labrador à l'Association des hôtels du Canada et membre bénévole du comité consultatif communautaire de Western Health pour Port aux Basques et la côte sud-ouest
- Mark Lomond, président de la section terre-neuvienne de la Delta Waterfowl Association Sou' Wes et membre de Codroy Valley United
- Natalie MacIsaac, étudiante au College of the North Atlantic et ancienne responsable du développement des entreprises à la chambre de commerce de Port aux Basques et de la région
- Darrell Mercer, directeur des communications chez Marine Atlantique
- Jeanette O'Keefe, directrice des communications chez Newfoundland and Labrador Health Services
- Nadine Osmond, directrice municipale de Channel-Port aux Basques
- Tyler Osmond, directeur de la Community Business Development Corporation Gateway
- Emma Power, consultante principale chez Fundamental Inc.
- Ashley Smith, propriétaire et directeur général, Fundamental Inc.
- Todd Strickland, conseiller municipal, ancien maire, infirmier, pompier volontaire, ancien président de la chambre de commerce de Port aux Basques et de la région et membre de la nation Qalipu



INSTITUT
DE RECHERCHE
EN POLITIQUES
PUBLIQUES

INSTITUTE
FOR RESEARCH
ON PUBLIC
POLICY

L'IRPP contribue à l'amélioration des politiques publiques en produisant des recherches et des analyses approfondies qui éclairent le débat sur les grands enjeux auxquels sont confrontés les Canadiens et leurs gouvernements.

The IRPP seeks to improve public policy in Canada by generating research, providing insight and influencing debate on current and emerging policy issues facing Canadians and their governments.

Pour commander ce document ou demander la permission de l'utiliser ou de le reproduire, veuillez communiquer avec l'IRPP.

IRPP
1470, rue Peel, bureau 200
Montréal (Québec) H3A 1T1
Téléphone : 514 985-2461
Télécopieur : 514 985-2559
Courriel : irpp@irpp.org