



Vivre au quotidien les changements climatiques en Basse-Côte-Nord

Hier, aujourd'hui et demain

Rapport de recherche

Chaire de recherche du Canada avec les milieux de vie du Nord



Chaire de recherche du Canada
avec les milieux de vie du Nord



MRC du
Golfe-du-Saint-Laurent

Vivre au quotidien les changements climatiques en Basse-Côte-Nord hier, aujourd'hui et demain

Rapport de recherche
Chaire de recherche du Canada avec les milieux de vie du Nord
Département de géographie, Université du Québec à Montréal

Auteur·trice·s

Maude Normandin Bellefeuille, M.Sc. en sciences de l'environnement, Professionnelle de recherche

Laurie Guimond, Ph.D., Professeure titulaire en géographie

Camille Massy-Raoult, Étudiante à la maîtrise en géographie, Assistante de recherche

Caroline Dufresne, Doctorante en géographie, Assistante de recherche

Andréanne Ménard, Étudiante à la maîtrise en sciences de l'environnement, Assistante de recherche

Valérie Potvin, Étudiante à la maîtrise en géographie, Assistante de recherche

Florent Amat, Docteur en géographie et en sciences de l'environnement, Assistant de recherche

Laurence Larocque-Labossière, Étudiante à la maîtrise en géographie, Assistante de recherche

Étienne Gariépy-Girouard, M.Sc. Doctorant en géographie, Assistant de recherche

Février 2026

Responsabilité scientifique : Laurie Guimond

guimond.laurie@uqam.ca

Université du Québec à Montréal

Département de géographie

Infographie et mise en page : Andréanne Ménard

Diffusion :

Chaire de recherche du Canada avec les milieux de vie du Nord

Département de géographie

Université du Québec à Montréal

Case Postale 8888, succursale centre-ville

Montréal (Québec) H3C 3P8

<https://crcamvn.uqam.ca/>

Pour citer ce document :

Normandin Bellefeuille, M., L. Guimond, C. Massy-Raoult, C. Dufresne, A. Ménard, V. Potvin, F. Amat, L. Larocque-Labossière, É. Gariépy-Girouard, 2026. *Vivre au quotidien les changements climatiques en Basse-Côte-Nord hier, aujourd'hui et demain*. Rapport de recherche. Chaire de recherche du Canada avec les milieux de vie du Nord, Université du Québec à Montréal, Montréal, 192 p. <https://crcamvn.uqam.ca/creations/>

Version en anglais aussi disponible :

Normandin Bellefeuille, M., L. Guimond, C. Massy-Raoult, C. Dufresne, A. Ménard, V. Potvin, F. Amat, L. Larocque-Labossière, É. Gariépy-Girouard, 2026. *Living Daily with Climate Change on the Lower North Shore Yesterday, Today and Tomorrow*. Research report. Canada Research Chair With Living Milieux of the North, Université du Québec à Montréal, Montréal, 183 p. <https://crcamvn.uqam.ca/en/creativeworks/>

Une carte narrative en versions française et anglaise accompagne ce rapport de recherche :

<https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187>

Projet de recherche financé par la

Municipalité régionale de comté du Golfe-du-Saint-Laurent

Société du Plan Nord

Chaire de recherche du Canada avec les milieux de vie du Nord (CRC-2021-00404)

ISBN 978-2-9824650-1-5 (PDF version française)

ISBN 978-2-9824650-0-8 (Imprimée, version française)

ISBN 978-2-9824650-4-6 (PDF version anglaise)

ISBN 978-2-9824650-3-9 (Imprimée, version anglaise)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2026

© Tous droits réservés

Remerciements

Nos premiers remerciements sont destinés au territoire, à Nutshimit, au Nitassinan, à la Basse-Côte-Nord, et à celles et ceux qui en sont les gardiennes et les gardiens, qui les habitent au quotidien, qui les parcourent, qui les connaissent intimement, qui les chérissent. Merci aux Coasters, Bas-Côtiers, Bas-Côtières et Innuat qui nous ont ouvert grand leur porte et leur cœur. Merci de nous avoir accueillies avec autant de bienveillance, de générosité et d'intérêt. Vos témoignages, qui racontent avec finesse les transformations du territoire, ainsi que les relations profondes que vous entretenez avec celui-ci, révèlent sa richesse inestimable. Dans ce rapport et la carte narrative qui l'accompagne, il y a un peu de chaque personne croisée sur ce chemin inachevé qu'est la route 138. Nous espérons que les outils produits permettront l'écoute et la prise en compte de vos voix.

Un merci spécial au personnel administratif des comités locaux, des municipalités et de la municipalité régionale de comté du Golfe-du-Saint-Laurent, ainsi qu'aux élu·e·s et membres des Conseils des Innus de Pakua Shipi et d'Unamen Shipu. Nous remercions le Centre de santé de Unamen Shipu, le Centre intégré de santé et de services sociaux de la Côte-Nord et le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec pour l'accès à leurs précieuses données. Merci à la Société historique de la Côte-Nord et au Centre d'archives de la Côte-Nord de la Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

Nous souhaitons également remercier Mourad Djaballah, technicien en cartographie au Département de géographie de l'Université du Québec à Montréal, pour les cartes locales et régionales confectionnées avec tant de soin et de professionnalisme. Merci aux collègues professeurs géographes de notre Département pour leurs judicieux conseils : Étienne Boucher en ce qui concerne les indices climatiques, Rodolphe Gonzalès et Olivier Caron pour la carte narrative.

Résumé

Ce rapport de recherche documente les transformations multiformes que vivent les communautés de la Basse-Côte-Nord en lien avec les changements climatiques. L'absence d'un lien routier continu traversant cette région la rend particulièrement vulnérable aux perturbations climatiques, en raison de sa forte dépendance aux transports maritimes, aériens et au sentier de motoneige balisé en hiver, la Route Blanche. La mobilité intra et extra régionale est souvent compromise, affectant l'accès à des services essentiels notamment. La recherche vise à mieux comprendre les transformations de ce milieu de vie et les répercussions sociales, culturelles, environnementales et économiques qui en découlent. Elle a pour objectif d'analyser les besoins de la population en matière de déplacements et de transports, ainsi que les stratégies déployées et projetées pour s'adapter à ces transformations.

La recherche s'appuie sur un total de 217 témoignages recueillis par le truchement de 42 entrevues individuelles, 17 ateliers de cartographie participative, un sondage, ainsi que de l'observation participante et une recension d'archives institutionnelles et personnelles. Les résultats sont présentés de manière complémentaire dans ce rapport de recherche et au sein d'une carte narrative accessible en ligne qui réunit 20 capsules vidéo thématiques.

Mobilisant les savoirs et les expériences du territoire, la recherche met en évidence à quel point les changements climatiques entravent la mobilité, fragilisent la stabilité des infrastructures, précarisent l'accès aux services essentiels, en particulier ceux de la santé, bouleversent les pratiques culturelles et sociales, tout en affectant l'économie et la démographie par l'exode des jeunes, en plus du vieillissement de la population déjà présents. En effet, il est démontré que les changements climatiques exacerbent les effets de l'isolement géographique sur d'autres enjeux sociodémographiques, économiques et liés au transport de cette région. Le besoin le plus largement exprimé est le prolongement de la route 138. Il est considéré comme la mesure d'adaptation la plus structurante, car perçue comme une condition essentielle à l'adaptation climatique, à l'accès aux services, au développement économique, à la survie des communautés, et à la vitalité globale de la région.

Le rapport se termine par une série de recommandations en lien avec la mobilité et les infrastructures de transport, la santé et les services sociaux, l'économie, l'éducation, la culture, les savoirs locaux et la cohésion sociale, l'environnement et la biodiversité, la gouvernance et la planification territoriale, ainsi que la recherche, la documentation, la valorisation et la sensibilisation.

Mots-clés : Changements climatiques ; mode de vie ; mobilité ; transports et infrastructures ; services essentiels ; route 138 ; Route Blanche ; identité et appartenance ; visions d'avenir ; vitalité ; adaptation ; Basse-Côte-Nord ; Nitassinan ; MRC du Golfe-du-Saint-Laurent.

Tables des matières

REMERCIEMENTS	IV
RÉSUMÉ.....	V
TABLES DES MATIÈRES	VI
LISTE DES CARTES	XI
LISTE DES FIGURES	XII
LISTE DES TABLEAUX	XIV
LISTE DES CAPSULES VIDÉO	XV
LISTE DES ANNEXES	XVI
LISTE DES ACRONYMES	XVII
INTRODUCTION	1
Problématique	2
Objectifs de recherche.....	3
Clés de lecture	3
Carte narrative et capsules vidéo	3
Structure du rapport.....	4
Vocabulaire relatif à la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent.....	6
Transcription des expressions, accents locaux et innu-aimun.....	6
Crédits et références.....	6
CHAPITRE 1.....	7
GÉOGRAPHIE ET CLIMAT EN BASSE-CÔTE-NORD	7
1.1 Paysages naturels et culturels bas-côtiers.....	8
1.2 Historique de peuplement, transport et services locaux.....	10
Pakua Shipi.....	13
Unamen Shipu	14
Blanc-Sablon	16
Blanc-Sablon, Lourdes-de-Blanc-Sablon et Brador	16
Bonne-Espérance	17
Middle Bay, Rivière-Saint-Paul et Vieux-Fort	17
Saint-Augustin.....	18
Gros-Mécatina	19
La Tabatière et Mutton Bay	19
Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent.....	20
Tête-à-la-Baleine	20
Harrington Harbour.....	22
Chevery	23

La Romaine.....	23
Kegaska	24
1.3 Un climat qui se réchauffe.....	24
CHAPITRE 2.....	27
UNE APPROCHE MULTIMÉTHODES POUR ÉTUDIER L'EXPÉRIENCE DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES EN BASSE-CÔTE-NORD	27
2.1 Collecte de données primaires	28
2.1.1 Méthode 1 – Entrevues individuelles semi-dirigées	29
2.1.2 Méthode 2 – Ateliers collectif de cartographie participative	30
2.1.3 Méthode 3 – Capsules vidéo.....	32
2.1.4 Méthode 4 – Sondage en ligne	32
2.1.5 Méthode 5 – Observation participante	34
2.1.6 Analyse des données primaires	34
2.2 Collecte de données secondaires	34
2.2.1 Méthode 6 – Recension d'archives institutionnelles et personnelles	35
CHAPITRE 3.....	36
PHÉNOMÈNES CLIMATIQUES OBSERVÉS ET LIEUX SENSIBLES	36
3.1 Température.....	38
3.2 Couverture nivale	39
3.3 Glace.....	40
3.4 Vent	43
3.5 Pluie	44
3.6 Tempête.....	45
3.7 Niveau de l'eau	46
3.8 Érosion	46
3.9 Brouillard	48
3.10 Gel et dégel.....	50
3.11 Ensablement.....	50
3.12 Feux de forêt.....	51
3.13 Lieux sensibles	52
3.14 Perception générale des impacts des changements climatiques	54
CHAPITRE 4.....	55
ENJEUX DE TRANSPORT ET DE MOBILITÉ	55
4.1 Besoins principaux : la route 138 et des transports améliorés.....	56
4.2 Portrait des déplacements : moyens de transport empruntés et usages.....	56
4.3 Transport et infrastructures de transport	58

4.3.1 Changements climatiques et transports	59
4.3.1.1 Annulation de déplacements	60
4.3.1.2 Changements dans la saisonnalité	60
4.3.1.3 Transport aérien.....	62
4.3.1.4 Transport maritime	65
4.3.1.5 Transport terrestre.....	73
4.3.1.6 Principales récriminations à l'égard de la gestion des transports.....	76
CHAPITRE 5.....	80
ENJEUX LIÉS AUX SERVICES ESSENTIELS	80
5.1 Appréciation générale des services essentiels	81
5.2 Besoins prioritaires	81
5.2.1 Point de mire : la santé	83
5.2.1.1 Portrait du réseau de la santé de la Basse-Côte-Nord en bref.....	83
5.2.1.2 Transport médical et insatisfactions	85
5.2.2 Commerces et entreprises	88
5.2.2.1 Perte.....	89
5.2.2.2 Présence et transformation	89
5.2.2.3 Rôle de la route 138 en lien avec les commerces et les entreprises.....	90
5.2.3 Poste, communication et technologie	92
5.2.3.1 Poste	92
5.2.3.2 Internet haute vitesse et réseau cellulaire.....	93
5.2.3.3 Télévision et radio.....	94
5.2.4 Services municipaux.....	95
5.2.4.1 Gestion des matières résiduelles	95
5.2.4.2 Service d'aqueduc	96
5.2.4.3 Sports et loisirs.....	97
5.2.5 Accent sur l'éducation	97
CHAPITRE 6.....	101
CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET MODE DE VIE	101
6.1 Impacts généraux sur la vie quotidienne.....	102
6.2 Transport, infrastructures de transport et mobilité	103
6.3 Milieux naturels : faune, petits fruits et végétation	103
6.3.1 Faune	103
6.3.1.1 Espèces halieutiques	104
6.3.1.2 Espèces aviaires	106
6.3.1.3 Gibiers et grande faune.....	107
6.3.1.4 Insectes	109
6.3.2 Petits fruits.....	109
6.3.3 Végétation	111
6.4 Pratiques sociales et culturelles	112
6.4.1 Usage de la motoneige	113

6.4.2 Visites locales et régionales : famille, ami-e-s, tournois et carnivals	115
6.4.3 Cueillette de petits fruits	121
6.4.4 Récolte de bois.....	122
6.4.5 Séjours au chalet.....	126
6.4.6 Chasse, pêche et trappe.....	127
6.4.7 Transmission des savoirs traditionnels	133
6.5 Économie	135
6.5.1 Industrie de la pêche	136
6.5.2 Coûts personnels	137
6.5.2.1 Transport.....	137
6.5.2.2 Motoneige et autres types de véhicules	139
6.5.2.3 Nouveaux besoins et nouvelles dépenses.....	140
6.5.3 Industrie du tourisme	141
6.5.4 Pertes pour les communautés	141
6.6 Sécurité, accidents et risques	142
6.6.1 Accidents et décès	143
6.6.2 Facteurs de risque non liés aux changements climatiques.....	144
6.6.3 Risques nautiques	145
6.6.4 Risques aériens	145
6.6.5 Autres facteurs de risques	145
6.6.6 Autres impacts	146
CHAPITRE 7.....	147
VISIONS D’AVENIR ET STRATÉGIES D’ADAPTATION	147
7.1 Sentiments et visions d’avenir : constats généraux.....	148
7.1.1 Climat et changements climatiques.....	148
7.1.1.1 Entre écoanxiété et force vive	149
7.1.1.2 Sentiments mitigés : peur, colère, tristesse et adaptabilité.....	151
7.1.2 Des visions d’avenir hantées par la dévitalisation	153
7.2 Stratégies d’adaptation	155
7.2.1 La route 138 : une priorité	155
7.2.2 Positionnements à l’égard de la route	156
7.2.3 Rapports à la route	157
7.2.4 Impacts perçus et anticipés de la route 138	160
7.2.4.1 Positifs.....	160
7.2.4.2 Négatifs	162
7.3 Autres stratégies et mesures d’adaptation en place, à améliorer et anticipées	163
7.3.1 Au niveau institutionnel.....	163
7.3.1.1 Stratégies liées à la sécurité : érosion et feux de forêt	164
7.3.1.2 Stratégies liées à la mobilité	165
7.3.1.3 Stratégies politiques.....	167
7.3.1.5 Stratégies souhaitées liées au développement du territoire	169
7.3.2 Au niveau citoyen	171
7.3.2.1 Stratégies de mobilité	171

7.3.2.2 Stratégies alimentaires.....	173
7.3.2.3 L'énergie.....	173
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	175
RECOMMANDATIONS	178
RÉFÉRENCES	183
ANNEXES	188

Liste des cartes

Carte 1 : Nitassinan ainsi que la Basse-Côte-Nord et ses infrastructures de transport.....	11
Carte 2 : Liens routiers aux extrémités est et ouest de la Basse-Côte-Nord et autres tronçons de la route 138 discontinue	12
Carte 3 : Route Blanche en 2025, selon le tracé du MTMD.....	12
Carte 4 : Carte locale de Pakua Shipi et de Saint-Augustin.....	14
Carte 5 : Carte locale d’Unamen Shipu et de La Romaine	15
Carte 6 : Carte locale de Blanc-Sablon.....	17
Carte 7 : Carte locale de Bonne-Espérance	18
Carte 8 : Carte locale de Gros-Mécatina.....	20
Carte 9 : Carte locale de Tête-à-la-Baleine (municipalité Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent).....	21
Carte 10 : Carte locale de Chevery et d’Harrington Harbour (municipalité Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint- Laurent)	22
Carte 11 : Carte locale de Kegaska (municipalité Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent)	24

Liste des figures

Figure 1 : Carte narrative	4
Figure 2 : Structure générale de la présentation des résultats et des analyses	5
Figure 3 : Organisation thématique de la présentation des impacts interreliés	5
Figure 4 : Exemples de deux ateliers de cartographie participative.....	31
Figure 5 : Exemples de tournages.....	32
Figure 6 : Affiche distribuée sur le Web et dans les lieux publics en Basse-Côte-Nord.....	33
Figure 7 : Phénomènes climatiques observés en Basse-Côte-Nord	37
Figure 8 : Segment de la route 138 à l'entrée de Mutton Bay qui se transforme habituellement en Route Blanche l'hiver. Passage connu sous le nom de "The Cut"	40
Figure 9 : Exemples de baies autrefois bien gelées en mars : Baie Plate devant le village de Tête-à-la-Baleine (gauche) (2024) et baie devant La Romaine – Unamen Shipu (droite) (2024)	42
Figure 10 : Rivière avant la crue de 2022 ayant causé une inondation à Saint-Augustin	42
Figure 11 : Toit de l'aréna de Chevery arraché par les vents.....	44
Figure 12 : Exemple de site en érosion sur les berges de la rivière Saint-Augustin-Pakua Shipu	47
Figure 13 : Kegaska et la presqu'île où se trouve le quai accueillant le Bella Desgagnés	47
Figure 14 : Brouillard en hiver	49
Figure 15 : Carte annotée tirée d'un atelier de cartographie participative à Rivière-Saint-Paul (février 2024)	53
Figure 16 : Taux de satisfaction des utilisateur-trice-s de transports aériens pour les déplacements régionaux et extrarégionaux	58
Figure 17 : Fréquence et durée moyenne des interruptions de service entre Harrington Harbour et Chevery (mars 2024 – mai 2025)	61
Figure 18 : Fréquence et durée moyenne des interruptions de service entre Pakua Shipu et Saint-Augustin (mars 2024 – mai 2025)	62
Figure 19 : Bella Desgagnés accosté à Blanc-Sablon et à Kegaska.....	66
Figure 20 : Traversier Les Eaux Scintillantes accosté au quai d'Harrington Harbour	68
Figure 21 : Barge Mécatina II en direction d'Harrington Harbour	69
Figure 22 : Annonce Facebook du début de la saison cargo (1 ^{er} mai 2025) du Mécatina II	69
Figure 23 : Publication de la radio communautaire CJAS de Saint-Augustin sur Facebook.....	72
Figure 24 : Publication de la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent sur Facebook.....	72
Figure 25 : Conditions de motoneige difficiles. Mutton Bay, Chevery, La Romaine, Blanc-Sablon, Saint-Augustin, mars 2024	73
Figure 26 : Route Blanche à l'ouest de Chevery	74

Figure 27 : Ouverture complète de la Route Blanche en nombre de jours (non consécutifs), de 1998 à 2024	75
Figure 28 : Manières dont les changements climatiques ont modifié le mode de vie en Basse-Côte-Nord ..	103
Figure 29 : Sommaire des changements des espèces halieutiques et du loup-marin observés.....	106
Figure 30 : Pratiques sociales et culturelles en transformation	113
Figure 31 : Motoneiges à Chevery (1983) et sur la rivière Saint-Augustin-Pakua Shipu (2023)	115
Figure 32 : Tournoi de hockey de 1985 à Saint-Augustin	117
Figure 33 : Tournoi à Harrington Harbour et aréna dans le Centre Kevin Bateman à Saint-Augustin.....	118
Figure 34 : Message du Comité des sports de Kegaska distribué sur les réseaux sociaux	119
Figure 35 : Patinage sur un étang d'Harrington Harbour	121
Figure 36 : Cueillette de petits fruits	122
Figure 37 : Bois de chauffage à Chevery, à Harrington Harbour et à Mutton Bay	125
Figure 38 : Cabanes à pêche sur glace au site White Fish Hole	130
Figure 39 : Test de la glace pour se rendre à un site de trappe et fourrures	131
Figure 40 : Principaux impacts des changements climatiques sur l'économie.....	136
Figure 41 : Nouveau tracé de la Route Blanche entre Vieux-Fort et Rivière-Saint-Paul.....	166

Liste des tableaux

Tableau 1 Nombre d'activités prévues et réalisées pour chaque méthode	29
---	----

Liste des capsules vidéo

CAPSULE VIDÉO 1 : MODE DE VIE, TRADITIONS, ROUTE BLANCHE ET TOURISME (BONNE-ESPÉRANCE)	43
CAPSULE VIDÉO 2 : ÉROSION À KEGASKA	48
CAPSULE VIDÉO 3 : ÉROSION DES BERGES ET RELOCALISATION À CHEVERY	48
CAPSULE VIDÉO 4 : PAKUA SHIPI : RIVIÈRE PAKUA SHIPU, FEUX DE FORÊT, DÉPLACEMENTS LOCAUX ET ACCÈS À NUTSHIMIT	51
CAPSULE VIDÉO 5 : NAVIRE CARGO-PASSAGERS BELLA DESGAGNÉS	66
CAPSULE VIDÉO 6 : ROUTE 138 ET PONT DE GLACE À HARRINGTON HARBOUR	74
CAPSULE VIDÉO 7 : SOUVENIRS DES DÉPLACEMENTS EN TRAINEAUX À CHIENS (LA ROMAINE)	79
CAPSULE VIDÉO 8 : TRANSPORT ET ACCÈS AUX SOINS DE SANTÉ (MUTTON BAY)	86
CAPSULE VIDÉO 9 : TRANSPORT ET APPROVISIONNEMENT (CHEVERY)	90
CAPSULE VIDÉO 10 : GESTION DES DÉCHETS ET GLACE À HARRINGTON HARBOUR	95
CAPSULE VIDÉO 11 : PÊCHE ET AGRICULTURE (BLANC-SABLON)	112
CAPSULE VIDÉO 12 : MOBILITÉ ET VIE SOCIALE DES PERSONNES ÂÎNÉES (TÊTE-À-LA-BALEINE).....	117
CAPSULE VIDÉO 13 : PATINOIRES ET VIE SOCIALE (CHEVERY)	118
CAPSULE VIDÉO 14 : CARNAVALS ET ROUTE BLANCHE (KEGASKA)	118
CAPSULE VIDÉO 15 : MODE DE VIE, COLLECTE DU BOIS, ACCÈS À LA TERRE FERME (HARRINGTON HARBOUR).....	124
CAPSULE VIDÉO 16 : TRAPPE, MOBILITÉ ET CULTURE (SAINT-AUGUSTIN)	133
CAPSULE VIDÉO 17 : CULTURE INNU-AITUN, ACTIVITÉS TRADITIONNELLES, DÉPLACEMENTS ET ACCÈS À NUTSHIMIT (UNAMEN SHIPU).....	134
CAPSULE VIDÉO 18 : INNU-AITUN, CULTURE INNU, ACCÈS À NUTSHIMIT ET ACTION ENVIRONNEMENTALE (PAKUA SHIPI)	134
CAPSULE VIDÉO 19 : DÉMOGRAPHIE, EXODE ET ROUTE 138 (HARRINGTON HARBOUR)	160
CAPSULE VIDÉO 20 : APPROVISIONNEMENT, DÉPLACEMENTS ET ACCÈS AU QUAI ET À LA MARINA DE TÊTE-À-LA-BALEINE	177

Liste des annexes

ANNEXE 1 LIEUX SENSIBLES	189
ANNEXE 2 MODALITÉS DU TRANSPORT CARGO POUR LA SAISON 2025 – RIVIÈRE SAINT-AUGUSTIN PAKUA SHIPU....	191

Liste des acronymes

CIEREH	Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains
CISSS	Centre intégré de santé et de services sociaux
CLSC	Centre local de services communautaires
CTQ	Commission de toponymie du Québec
ISQ	Institut de la statistique du Québec
MAMH	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
MRC	Municipalité régionale de comté
MTMD	Ministère des Transports et de la mobilité durable du Québec
MSP	Ministère de la Sécurité publique du Québec
MTQ	Ministère des Transports du Québec (ancienne appellation du MTMD couramment utilisée en Basse-Côte-Nord)
PAAR	Programme d'accès aérien aux régions
SOPFEU	Société de protection des forêts contre le feu
STQ	Société des traversiers du Québec
UQAM	Université du Québec à Montréal

Introduction

À l'été 2023, la municipalité régionale de comté (MRC) du Golfe-du-Saint-Laurent a lancé un appel à projets pour « connaître et comprendre les changements climatiques en Basse-Côte-Nord », et plus précisément « documenter [les] aléas météo et démontrer à quel point les déplacements des citoyens de la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent peuvent être difficiles et complexes ». Les retombées de ce projet de recherche visent à informer les actrices et acteurs locaux, régionaux, provinciaux et nationaux des tendances climatiques observables et projetées sur le territoire et les impacts sur les habitudes de déplacements de la population.

Les changements climatiques, souvent abordés à travers des chiffres et des statistiques, prennent ici une autre dimension. En Basse-Côte-Nord, ils se racontent par les gestes du quotidien, les regards portés sur le territoire, incluant ses infrastructures et ses services, les récits ancrés dans les lieux qui se transforment sous les yeux de ceux et celles qui les habitent. Ce sont leurs voix qui les décrivent, avec grande précision, finesse et sensibilité, mettant de l'avant les liens affectifs au territoire. Cette recherche s'inscrit dans une approche qualitative attentive aux rythmes de la vie locale et régionale, de la saisonnalité, ainsi qu'aux transformations multiformes du territoire, quelles soit microscopiques ou spectaculaires. C'est donc dans cette perspective géographique qu'est abordée cette étude des changements climatiques réalisée avec les gens de la Basse-Côte-Nord, au-delà des pures données climatiques.

Des données inédites ont été ainsi récoltées, pouvant guider les décideur·euse·s sur les mesures d'adaptation à emprunter pour le maintien, voire l'amélioration, de l'accès aux transports et aux services essentiels de la région. La relation étroite entre les modes d'habiter, les changements climatiques, les infrastructures routières et les conditions territoriales touchant particulièrement les milieux nordiques, a été mise de l'avant dans ces travaux.

Ce rapport et la [carte narrative](#) qui l'accompagne, ont été produits par l'équipe de la Chaire de recherche du Canada avec les milieux de vie du Nord, dirigée par la professeure Laurie Guimond du Département de géographie de l'Université du Québec à Montréal (UQAM), à la suite de l'estimable participation et implication de la population locale à la recherche, extrêmement volubile sur les enjeux liés aux changements climatiques affectant leur région ainsi que sa vitalité en général.

Cette recherche a été cofinancée par la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent, la Société du Plan Nord et la Chaire de recherche du Canada avec les milieux de vie du Nord. Elle a été réalisée en partenariat étroit avec la MRC, les cinq municipalités de la MRC, soit Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent, Gros-Mécatina, Saint-Augustin, Bonne-Espérance, Blanc-Sablon, avec l'appui des communautés Innuat de Pakua Shipi et Unamen Shipu.

Problématique

La MRC du Golfe-du-Saint-Laurent s'insère au sud du vaste territoire ancestral des Innuat, le Nitassinan (Carte 1, voir chapitre 2). Elle longe le littoral du Golfe-du-Saint-Laurent sur une distance d'environ 400 kilomètres. Elle est localisée à l'extrémité Est de la province de Québec, tout en bordant Terre-Neuve-et-Labrador.

La MRC du Golfe-du-Saint-Laurent a plusieurs particularités régionales, qui sont discutées tout au long de ce rapport. Toutefois, en guise de mise en contexte, il nous apparaît crucial d'insister sur le fait qu'aucun lien routier continu ne traverse cette région, ce qui en fait une région isolée, voire insulaire à certains endroits. En effet, la route 138 ne sillonne que partiellement ce territoire, à la frontière avec le Labrador (Blanc-Sablon à Vieux-Fort), à l'Ouest (Kegaska), puis entre La Tabatière et Mutton Bay (Carte 2). La moitié des communautés allochtones (7/14), et l'ensemble des communautés Innuat (2/2), sont donc isolées du reste du Québec et du Labrador (Cartes 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11). Deux communautés sont doublement isolées, localement et régionalement, soit Harrington Harbour (une île), et Saint-Augustin (séparée de Pakua Shipi par la rivière Saint-Augustin Pakua Shipu, atteignable que par voies maritime ou aérienne, ou, en hiver, par la Route Blanche qui traverse la rivière (Cartes 4 et 10). Au moment d'écrire ce rapport, deux tronçons de route sont en construction en Basse-Côte-Nord : Kegaska-La Romaine/Unamen Shipu et Tête-à-la-Baleine-Mutton Bay (Carte 2).

Les habitant·e·s du territoire sont ainsi fortement dépendant·e·s des conditions climatiques pour les déplacements intra et extra régionaux, qui se font par motoneige, véhicule tout-terrain, bateau, aéroglisseur, traversier, avion, hélicoptère et voiture. Les impacts des changements climatiques, notamment à l'égard de la praticabilité de la Route Blanche, mais aussi l'accès à l'arrière-pays, aux littoraux et aux îles, sont autant de sujets de préoccupations pour les Bas-Côtier·ère·s et les Innuat qui voient leur milieu de vie se transformer à un rythme sans précédent. Corolairement, les pressions vis-à-vis le prolongement de la route 138 en réponse à ces transformations s'accroissent.

Ces pressions ne datent pas d'hier, l'absence de la route serait nommée depuis 1897 par l'historien Huard qui avait navigué sur les rives de la Côte-Nord (Dionne, 1985), et plus largement revendiquée depuis les années 1950 (Couture-Cossette, 2024, 8). Si plusieurs études ont été réalisées, notamment en lien avec le prolongement de la route 138, et que la population bas-côtière a vu défiler de nombreuses promesses électorales au fil des décennies, en vain, la Basse-Côte-Nord n'est toujours pas rattachée par un lien routier carrossable à l'année. Et cet isolement géographique fait obstacle au dynamisme, à la vitalité et à l'épanouissement de la région (Simard, 2015). Les communautés vivent tantôt dans l'attente de la route, tantôt dans le désespoir et la frustration. Pour une étude approfondie sur l'habiter en Basse-Côte-Nord dans ce contexte d'attente de la route 138, en particulier à Tête-à-la-Baleine, voir Couture-Cossette (2024) et Couture-Cossette et Guimond (2026).

En ce qui concerne les changements climatiques, des données issues de modèles prévisionnels démontrent clairement les tendances découlant d'un réchauffement certain : passé, actuel et à venir (Ouranos, 2025a ; 2015). Cependant, très peu de recherches en

sciences sociales ont été réalisées avec les communautés de ce territoire, de sorte que leur réalité demeure peu connue, voire pas entendue tel que le révèlent les résultats de la présente recherche. Comment les changements climatiques sont-ils vécus au quotidien ? Quels en sont les impacts multiformes pour les personnes, les communautés et plus largement l'ensemble du territoire ? Quelles sont les mesures d'adaptation et les stratégies en place, et celles envisagées ? La MRC a donc souhaité documenter cette problématique par une recherche inédite, spécifiques à la réalité territoriale, culturelle et sociale.

Objectifs de recherche

L'*objectif général* de cette recherche est de documenter à quel point les changements climatiques transforment le milieu de vie et influencent les déplacements et la vie quotidienne des habitant·e·s de la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent et des communautés Innuat.

Les *objectifs spécifiques* se déclinent ainsi :

1. Décrire les tendances climatiques passées, actuelles et projetées en Basse-Côte-Nord.
2. Comprendre les **transformations du milieu et du mode de vie** des Bas-Côtier·ère·s et des Innuat dans le contexte des changements climatiques, et les répercussions sociales, culturelles, environnementales et économiques qui en découlent. Une attention spéciale est accordée aux pratiques, au mode de vie, aux représentations, ainsi qu'aux sens conférés au territoire et aux valeurs fondamentales qui y sont associées. Les **déplacements** locaux, régionaux et interrégionaux sont ici documentés.
3. Analyser les **besoins** de la population en matière de déplacements, de transports et de services essentiels ainsi que les **stratégies** déployées et projetées par les communautés pour s'adapter à ces transformations de leur milieu de vie.

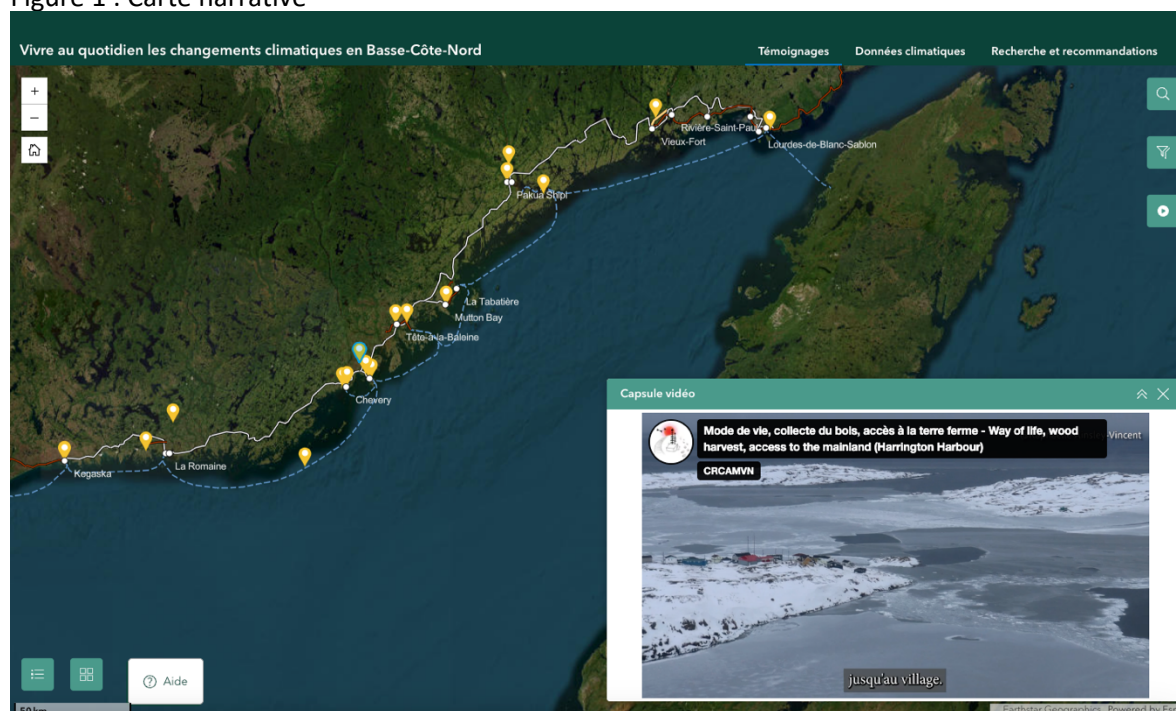
Clés de lecture

Carte narrative et capsules vidéo

Afin de mobiliser les connaissances de cette recherche auprès de différents publics, le présent rapport de recherche et une [carte narrative](#) sont proposés de manière complémentaire. Ceux-ci s'adressent à quiconque - personnes, organisations, entreprises – qui œuvre de près ou de loin en Basse-Côte-Nord. Ainsi, le public cible est large, allant des citoyen·ne·s de la Basse-Côte-Nord qui souhaitent mieux comprendre les changements climatiques dans leur région, aux acteur·trice·s qui ont besoin de données en appui à leurs activités en passant par les décideur·euse·s politiques désirant s'outiller pour faire des choix d'adaptation éclairés.

La carte narrative, disponible en libre accès en ligne, rassemble les grandes tendances du rapport présentées par le truchement de 20 capsules vidéo bilingues organisées par les thèmes régionaux identifiés par les personnes participant à la recherche (Figure 1). Ces capsules sont également incluses indépendamment dans ce rapport lorsque pertinent (voir Liste des capsules vidéo).

Figure 1 : Carte narrative



Source : <https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187>

Structure du rapport

À la suite de cette introduction, le rapport se structure ainsi. Le premier chapitre trace le portrait du contexte géographique et climatique de la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent. Le deuxième présente la méthodologie à la base de cette recherche. Les chapitres 3 à 7 exposent les résultats : a) les phénomènes climatiques (3) ; b) les enjeux liés au transport et à la mobilité (4) ; c) les enjeux liés aux services essentiels (5) ; d) les changements climatiques et le mode de vie (6) ; e) les visions d'avenir, la route 138 et les autres stratégies d'adaptation en réponse à ces enjeux (7). Le rapport comporte une conclusion ainsi que des recommandations.

Précisons que les résultats et les analyses sont organisés selon les schémas suivants (Figures 2 et 3). Il s'agit d'une configuration que nous souhaitons souple et organique. Elle découle de l'analyse qui démontre hors de tout doute, à quel point les résultats sont tous interconnectés. Que ce soit en lien avec l'état des services, les pratiques culturelles et sociales, les changements climatiques, la situation sociodémographique ou l'économie par exemple, tout s'enchevêtre ! Nous faisons le choix d'organiser la présentation des résultats et des interprétations ainsi pour plus de clarté, mais l'information pourrait être structurée selon une autre logique. Cette forte interconnexion des sphères culturelle, sociale, politique, économique, professionnelle, jusqu'à l'identité et les représentations des personnes, met de l'avant combien le territoire est au cœur de l'habiter en Basse-Côte-Nord.

Les changements climatiques représentent la trame narrative du rapport. Ils sont indissociables des phénomènes climatiques qu'ils accentuent, à la fois en intensité et en fréquence, y compris sur la Côte-Nord (RNCREQ, 2015 ; Ouranos, 2020), largement discutés

par les personnes participantes à la recherche en Basse-Côte-Nord qui les observent et les décrivent avec une grande sensibilité (Chapitre 3). La notion de « phénomène climatique » renvoie, par exemple, à la température, aux précipitations, au vent et aux tempêtes (Ouranos, 2025b). Ces phénomènes occasionnent plusieurs impacts multiformes sur les systèmes naturels et humains, tant matériels qu’affectifs (Ouranos, 2020). Nous les déclinons dans ce rapport selon sept types d’impacts (Figure 3).

Figure 2 : Structure générale de la présentation des résultats et des analyses

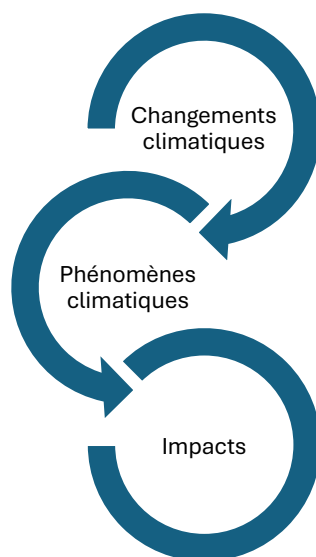
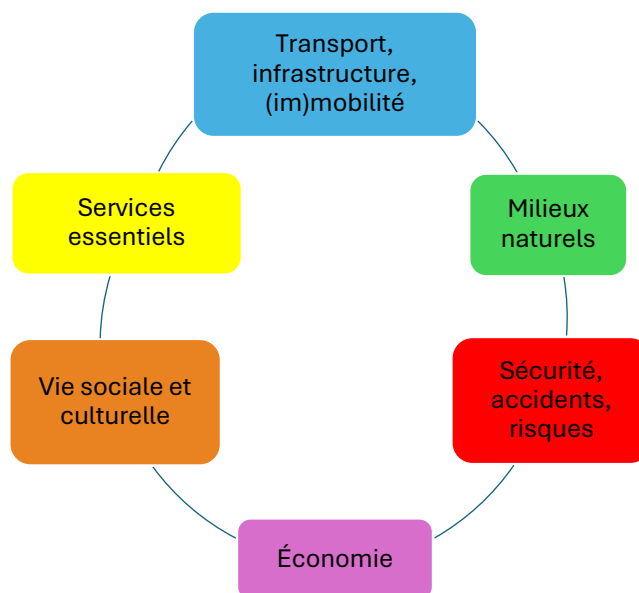


Figure 3 : Organisation thématique de la présentation des impacts interreliés



Vocabulaire relatif à la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent

La MRC du Golfe-du-Saint-Laurent tient son nom du littoral du golfe du Saint-Laurent. La région est communément nommée Basse-Côte-Nord en référence à un ancien régionyme encore couramment utilisé aujourd'hui, qui réfère à trois sous-régions géographiques de la Côte-Nord, à s'avoir la MRC de la Haute-Côte-Nord (de la rivière Saguenay à la Pessamiu Shipu (rivière Betsiamites)), la Moyenne-Côte-Nord aujourd'hui nommée la MRC de Minganie (de la Mishta-shipu (rivière Moisie) à la Grande rivière Natashquan) et la Basse-Côte-Nord (de la rivière Natashquan Shipu à Blanc-Sablon). En conformité aux expressions locales et régionales, nous utilisons surtout l'appellation Basse-Côte-Nord dans ce rapport et sur la carte narrative, tout en reconnaissant que cette région est située dans le Nitassinan.

Transcription des expressions, accents locaux et innu-aimun

Par respect pour les expressions locales, nous avons opté pour une transcription intégrale, respectant le plus possible les accents locaux et les formes d'expression du langage. Par exemple, en Basse-Côte-Nord, en anglais, on parle du navire-cargo Bella Desgagnés au féminin : *“Well, (laughs) that could be a touchy subject for some! The Bella’s on time... rarely... There’s been some big storms **she’s** been in, so **she’s** had to bypass towns and such. That can be a hot topic for a lot of towns. Instead of waiting in port, **she** passes and... passes the port of call and **she** goes on to the next one with perishables, uh, fruit and vegetables, groceries—all the things that the towns down below it need”* (Kegaska 25). Aussi, il arrive que les Bas-Côtier·ère·s anglophones accordent à la troisième personne du singulier les verbes qui sont à la deuxième personne du singulier ou à la troisième personne du pluriel : *“You know for the airport you gotta have access... you know. And like now, **they goes** over and an hour they stop at 10:00. Now it’s perfect to give a go by skidoo”* (Saint-Augustin 9). En français, nous avons transcrit les expressions du langage parlé comme « *pis* » pour puis, « *faque* » pour donc, « *y* » pour « *il y* », « *icitte* » pour ici, « *pu* » pour plus, etc.

Pour faciliter la compréhension des versions française et anglaise du rapport, les citations en anglais ont été traduites en français, et les citations en français ont été traduites en anglais. Aucune entrevue a été réalisée en innu-aimun.

Nous choisissons de ne pas accorder le mot innu en français car l'innu-aimun n'a pas de genre féminin ou masculin. Lorsqu'applicable, nous utilisons le mot Innuat, soit le pluriel de Innu.

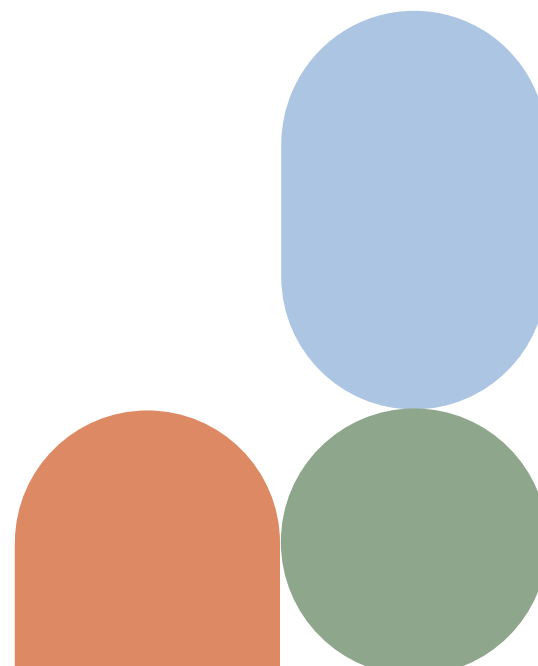
Crédits et références

Afin de ne pas alourdir le rapport, nous indiquons les crédits photos ou autres références sous un tableau ou une figure seulement lorsqu'ils ne sont pas attribués à l'équipe de la Chaire de recherche du Canada avec les milieux de vie du Nord. Toutes les cartes ont été produites par Mourad Djaballah, technicien en cartographie au Département de géographie de l'UQAM.



Chapitre 1

Géographie et climat en Basse-Côte-Nord



Ce chapitre propose une incursion au sein de la géographie singulière de la Basse-Côte-Nord et de son climat. Il se penche sur ses paysages naturels et culturels, les communautés qui y vivent et leur histoire de peuplement en mettant de l'avant leurs particularités, notamment en termes de services essentiels et d'infrastructures de transport. Il présente certains indices climatiques qui façonnent le quotidien de ses habitant·e·s. Ce chapitre jette les bases nécessaires à la compréhension des impacts des changements climatiques dans cette région.

1.1 Paysages naturels et culturels bas-côtiers

Situé sur le bouclier canadien, dans la province géologique de Greenville, le relief de la Basse-Côte-Nord est constitué d'un plateau dans l'arrière-pays, puis d'un littoral rocheux composé d'îles et dominé par des buttes tourbeuses accueillant des éricacées et des lichens (Ibrahim, 2011). Ces dernières sont propices à la croissance de l'airelle (aussi nommée graine rouge, *berri*, *partridgeberry*, *lingonberry*, *redberry*), de la chicoutai (plaquebère, *bakeapple*, *cloudberry*), de la canneberge, de la camarine noire (baie noire, *crowberry*, *blackberry*), du bleuet et de la framboise, petits fruits emblématiques de cette région de la boréale. Plus encore, elles accueillent des plantes aux vertus médicinales, le bourgeon de sapin et d'épinette noire, le thé du Labrador et le myrique baumier entre autres.

Plusieurs rivières - dont la rivière du Petit Mécatina, la Pakua Shipu (rivière Saint-Augustin), la Olaman, la Coxipi, la Saint-Paul (nommée Quitzezaqui, signifiant « grande rivière », par les Inuit, Aisimeu Shipu « rivière aux Esquimaux » par les Naskapis et Aiahtshimeu Hipu du même sens par les Innuat¹) - et des lacs encaissés dans les vallées forment son réseau hydrographique. Ces rivières et leurs tributaires traversent la région dans un axe nord-sud et elles se jettent toutes dans le Golfe-du-Saint-Laurent où se trouvent d'importantes tourbières à proximité de l'embouchure des rivières. Plus au Sud, le domaine bioclimatique de la pessière à mousses est caractérisée par un couvert forestier de conifères, dominé par l'épinette noire. De manière plus marginale, à l'extrémité Est de la région, le domaine bioclimatique de la toundra forestière fait place à une végétation de toundra (Gouvernement du Québec, 2022). Ce territoire est aussi l'habitat d'une diversité d'espèces fauniques et halieutiques, dont le caribou des bois, le saumon atlantique, la morue, le flétan, le capelan, le hareng, le maquereau, le requin, le crabe, le homard, l'outarde, l'eider et autres canards marins, les oiseaux de rivages comme les fous de Bassan, les macareux, les loups-marins, les baleines, la martre d'Amérique, le renard roux, le renard arctique, le vison, le castor entre autres.

Plusieurs vagues de migrations humaines se sont succédées sur ce territoire qu'est nommé aujourd'hui Basse-Côte-Nord. Les premières traces d'occupation par les Premières Nations remontent à un peu plus de 8 000 ans avant aujourd'hui et elles se trouvent dans la région de Blanc-Sablon (Chevrier, 1996a ; Pintal, 1998), et autour de 7 500 ans dans la partie plus orientale de la Côte-Nord (Chevrier, 1996a). Cette présence serait tournée d'abord vers une adaptation au territoire façonnée surtout par les ressources maritimes, et elle aurait graduellement transitée vers une occupation à l'intérieur des terres pour la chasse au caribou et pour la pêche (Duhaime, 2001). Elle s'est perpétrée jusqu'à aujourd'hui. Les

¹ Information tirée du site Web de la Commission de toponymie du Québec.

descendant·e·s de ces chasseurs nomades, les Innuat de la région bas-côtière, sont désormais sédentarisé·e·s à Pakua Shipi et à Unamen Shipu (Chevrier, 1996b), mais ils/elles entretiennent toujours une relation intime avec nutshimit (la vie à l'intérieur des terres). Si la sédentarisation forcée a engendré d'incommensurables conséquences sur le mode de vie des Innuat, la pratique d'innu-aitun (culture Innu) et d'innu-aimun (langue Innu) est très vivante dans ces communautés, favorisée par la géographie et l'isolement des communautés.

Plus récemment, les Inuit ont fréquenté la partie orientale de la Basse-Côte-Nord pour y chasser le phoque et le caribou, d'abord il y a 3 000 ans, ensuite entre 1 300 et 1 500 (Chevrier, 1996a). Bien qu'ils ne soient plus présents comme groupe ethnoculturel distinct dans cette région, quelques personnes de leur descendance sont natives de Saint-Augustin, Vieux-Fort et Rivière-Saint-Paul (Duhaime, 2001).

Au tournant du XV^e, jusqu'à la fin du XVI^e siècle, les morutiers français fréquentent intensivement la région, en passant par le détroit de Belle-Isle, détroit aussi utilisé par les baleiniers basques, particulièrement actifs en Basse-Côte-Nord entre 1 550 et 1 600, puis les morutiers jerseyais près de Blanc-Sablon à partir de 1784 et qui restèrent près d'un siècle (Duhaime, 2001). Ces fréquentations tournées vers la mer ne donnèrent pas lieu à des établissements permanents, mais elles ont toutefois façonné le peuplement eurocanadien de la Basse-Côte-Nord, en provenance de l'île Jersey, de l'Écosse, de l'Angleterre et de la France. Quittant des terres agricoles et des paroisses surpeuplées, se sont ajoutées entre 1840 et 1860, une vingtaine de familles provenant de Montmagny, L'Islet, Bellechasse et la ville de Québec, dont certaines sont reparties vers le sud (Charest, 1970). Une migration d'une trentaine de familles terre-neuviennes en Basse-Côte-Nord, venues surtout dans les années 1870 et 1880 pour la pêche à la morue, explique essentiellement le peuplement anglophone de la région (*ibid.*). Ainsi, les postes de pêche et de traite ont façonné la distribution spatiale du peuplement bas-côtier, de même que les identités régionales (Remiggi, 1980).

L'installation terre-neuvienne représente la dernière grande migration en Basse-Côte-Nord, qui a connu malgré tout une croissance démographique s'expliquant par l'accroissement naturel jusqu'aux années 1970. Depuis, la situation sociodémographique est fragilisée par un exode de la population en quête d'un emploi ou pour les études par exemple. En témoigne la fermeture du village d'Aylmer Sound en 2006 en raison du déclin démographique et d'une rationalisation des services (MRC du Golfe-du-Saint-Laurent, 2017). Le moratoire sur la pêche à la morue décrété en 1992 a aussi grandement fragilisé l'économie de la région.

Cette précarité, qui se reflète dans les données économiques et démographiques régionales, inquiète la plupart des personnes que nous avons rencontrées dans le cadre de cette recherche. Le revenu total médian (revenu avant impôt) des personnes âgées de 18 ans et plus en 2022 était de 44 700 \$ et le taux de travailleur·euse·s de 25 à 64 ans pour la même année était 66 %, comparativement à 81 % pour l'ensemble du Québec (Institut de la statistique du Québec (ISQ), 2024). Le taux d'accroissement annuel moyen de la population sur 5 ans est

de -5,5². Avec une valeur de -10,83, la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent se situe dans le 5^e quintile au Québec en ce qui concerne l'indice de vitalité économique, ce qui la place dans les territoires les moins vitalisés du Québec³ (ISQ, 2024). La situation est comparable à Pakua Shipi et à Unamen Shipu où l'indice de vitalité économique était respectivement de -10,2 et -12,9 en 2020, et où le revenu médian était de 35 926 \$ et 30 718 \$ avec un taux de travailleur·euse·s de 59 % et 52 % (ISQ, 2023). En revanche, les communautés des Innuat de Pakua Shipi et d'Unamen Shipu connaissent plutôt une forte et rapide croissance démographique depuis la sédentarisation dans les années 1960.

Les îlots de peuplement permanent de la Basse-Côte-Nord sont formés des communautés Innuat de Pakua Shipi et Unamen Shipu, des communautés francophones de Tête-à-la-Baleine et Lourdes-de-Blanc-Sablon, de la communauté francophone et Wolastoqey (malécite) de La Romaine, et des communautés anglophones de Kegaska, Chevery, Harrington Harbour, Mutton Bay, La Tabatière, Saint-Augustin, Old-Fort, St-Paul's River, Middle Bay, Brador et Blanc-Sablon. L'histoire de peuplement de chacune de ces communautés est singulière et marquée par les transformations socioterritoriales locales et régionales. Et malgré une faible densité démographique sur un grand territoire, soit près de 400 kilomètres de littoral, rappelons-le, une forte conscience régionale allant depuis Blanc-Sablon jusqu'à Kegaska caractérise la Basse-Côte-Nord. Cette conscience régionale est d'autant plus marquée par le besoin de se mobiliser pour un meilleur accès à des services essentiels qui passent par un transport efficace et accessible, et ce, particulièrement dans le contexte des changements climatiques et des enjeux sociodémographiques et économiques multiformes que connaît la région.

1.2 Historique de peuplement, transport et services locaux

Aujourd'hui, les unités de peuplements de la Basse-Côte-Nord sont les deux communautés Innuat de Pakua Shipi et Unamen Shipu ainsi que les cinq municipalités qui regroupent plusieurs communautés. Cette partie les décrit de manière générale en fonction de leur historique de peuplement, de leur desserte en transport et de certains de services locaux⁴.

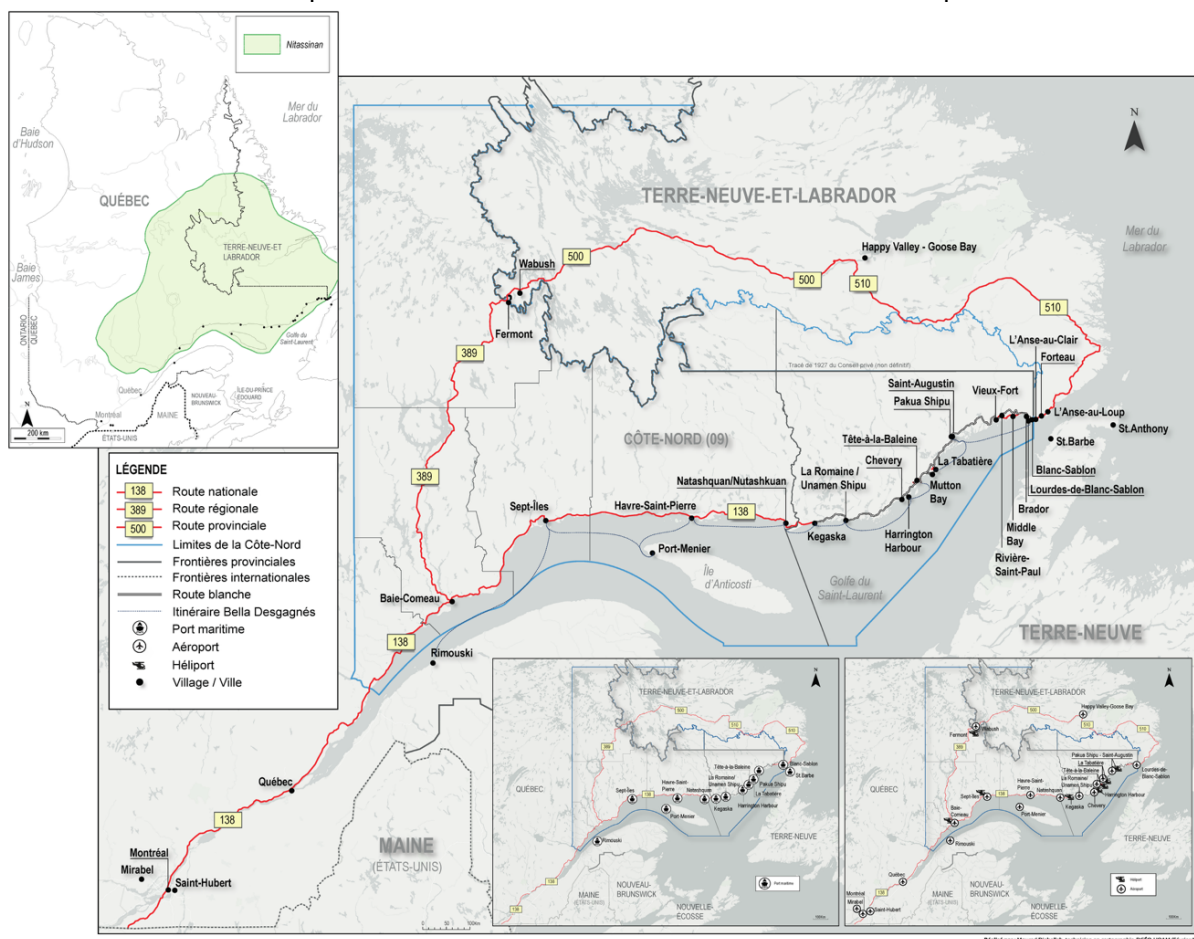
² Le taux d'accroissement annuel moyen de la population, exprimé en pour mille, « représente la variation annuelle moyenne sur cinq ans de l'effectif de la population rapportée à la population moyenne de la période pour un territoire donné » (ISQ, 2024). Cette compilation de données exclut celles des communautés de Pakua Shipi et d'Unamen Shipu.

³ L'indice de vitalité économique « représente la moyenne géométrique des variables normalisées de trois indicateurs, à savoir le taux de travailleurs de 25 à 64 ans, le revenu total médian des 18 ans et plus et le taux d'accroissement annuel moyen (TAAM) de la population sur 5 ans, lesquels représentent chacun une dimension essentielle de la vitalité, soit respectivement le marché du travail, le niveau de vie et la dynamique démographique. [...] La valeur de l'indice de vitalité économique peut être soit négative, soit positive. Une valeur négative signifie généralement que la MRC accuse un retard en matière de vitalité économique par rapport à la majorité des MRC québécoises et, à l'inverse, une valeur positive indique que la MRC présente un résultat supérieur à celui de la plupart des MRC » (ISQ, 2023).

⁴ Afin de ne pas alourdir la présentation, seuls les services de santé, services sociaux, éducation et les infrastructures de transports sont mentionnés. La plupart des communautés ont minimalement un magasin général, une offre d'hébergement, un service de sécurité publique (innu, provincial ou fédéral) et autres services municipaux de base, un service postal, un centre de services Desjardins, une église, certaines infrastructures touristiques (par ex.: panneaux ou centres d'interprétation, musée, cafés ou restaurants, sentiers pédestres...).

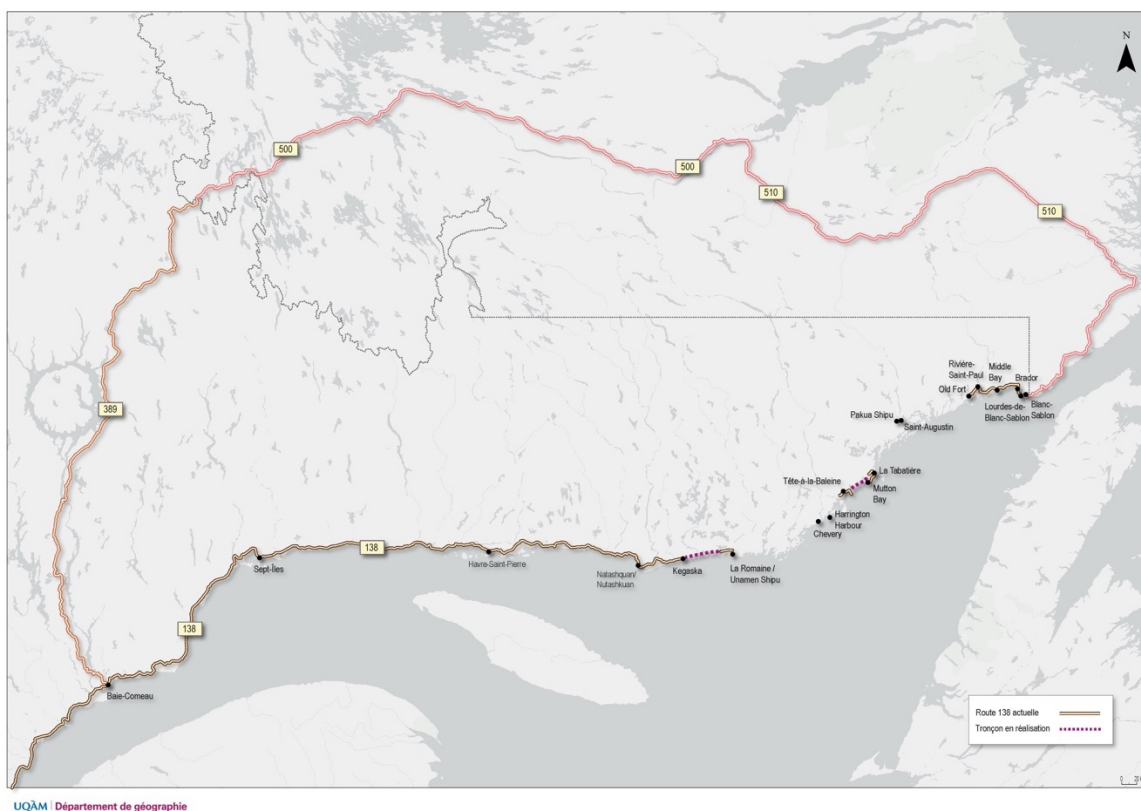
La carte 1 représente le territoire Innu sur lequel est situé la Basse-Côte-Nord, le Nitassinan, ainsi qu'une vue d'ensemble régionale, incluant les infrastructures de transport terrestre, maritime et aérien, tout en géolocalisant la Basse-Côte-Nord dans son contexte extrarégional.

Carte 1 : Nitassinan ainsi que la Basse-Côte-Nord et ses infrastructures de transport

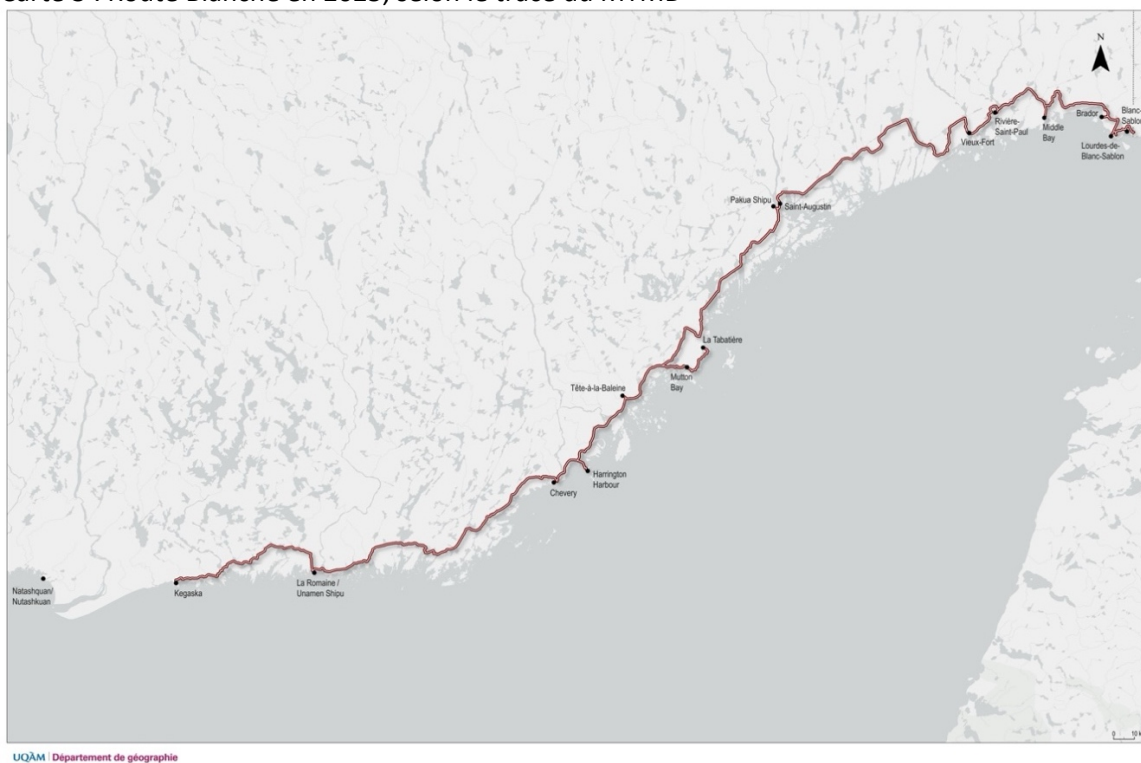


La carte 2 représente la route 138 et la route Translabradorienne (389 au Québec et 500, 501 à Terre-Neuve-et-Labrador), ainsi que les tronçons de la 138 en cours de construction en Basse-Côte-Nord. La carte 3 désigne la Route Blanche, le sentier de motoneige balisé et entretenu par le ministère des Transports et de la mobilité durable du Québec (MTMD).

Carte 2 : Liens routiers aux extrémités est et ouest de la Basse-Côte-Nord et autres tronçons de la route 138 discontinue



Carte 3 : Route Blanche en 2025, selon le tracé du MTMD



En Basse-Côte-Nord, le transport aérien est crucial pour les déplacements quotidiens en lien avec les rendez-vous médicaux, les visites familiales ou sociales, le travail ou l’approvisionnement. En 2024, le service aérien s’organise ainsi :

- La plupart des communautés sont desservies par avion. La compagnie Air Liaison a le monopole, sauf à Lourdes-de-Blanc-Sablon qui est aussi desservie par PAL Airlines⁵.
- Tête-à-la-Baleine et La Tabatière sont desservies par hélicoptères seulement, dont le service est assuré par Héli Express, partenaire d’Air Liaison.
- La Société des Traversiers du Québec (STQ) gère les transports à l’année entre Harrington Harbour et Chevery, soit le bateau-taxi, et, en période de gel et de dégel, l’hélicoptère, dont le service est offert par Héli-Express. Depuis quelques années, même si la route Blanche est ouverte, l’hélicoptère fonctionne quand même pour les populations plus vulnérables.
- La STQ gère les transports à l’année entre Saint-Augustin et Pakua Shipi. Un aéronef est en opération toute l’année, sauf quand la route Blanche est ouverte. En période de gel et de dégel ou quand la barge locale est remisee, la STQ fait appel à l’hélicoptère qui devient alors en charge du transport des marchandises.
- Chaque communauté a accès à un aéroport et/ou à un héliport pour les évacuations d’urgence par MédÉvac ou, dans des cas extrêmes, par l’armée canadienne.

Pakua Shipi

La communauté de Pakua Shipi est située à l’embouchure de la rivière à saumon Pakua Shipu, rivière Saint-Augustin de son nom colonial. Pakua Shipi signifie, en innu-aimun, rivière de sable en référence à ses fonds sablonneux, mais aussi rivière « peu profonde », « à sec » ou « asséchée » (Commission de toponymie Québec [CTQ], 2024 et Dictionnaire Innu-aimun-mashinaikan dictionary, 2025). Les Innuat la naviguent vers le Nord depuis des millénaires pour atteindre les territoires de chasse et de pêche à l’intérieur des terres, nutshimit, et vers le Sud pour la saison estivale. La construction d’un poste de traite commerciale des fourrures établi par la Compagnie de la Baie-d’Hudson au 18^e siècle à l’embouchure de la rivière, couplée aux efforts soutenus d’évangélisation, transforment ce mode de vie.

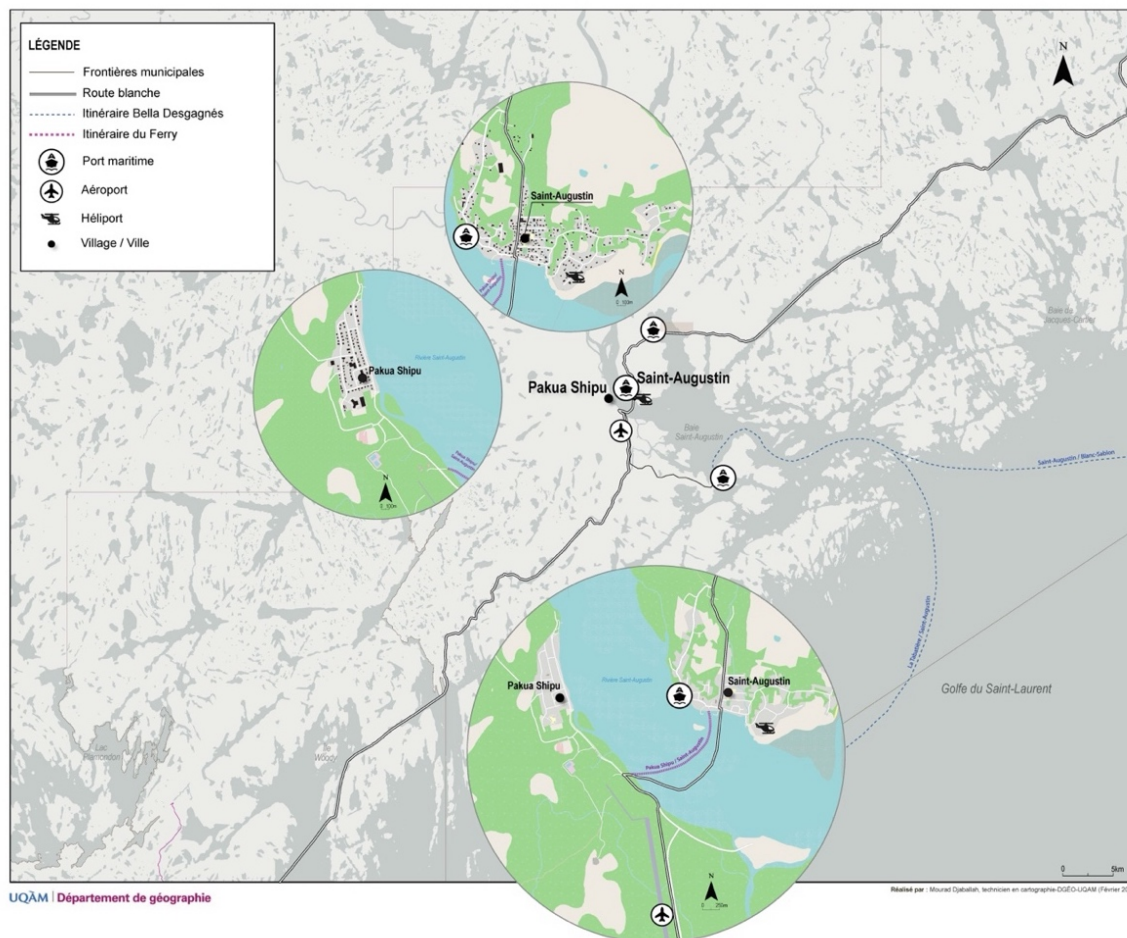
En 1961, le gouvernement fédéral, appuyé par le prêtre missionnaire de la région, orchestre la déportation de 65 Innuat de Pakua Shipi vers la communauté d’Unamen Shipu. L’intention était de rassembler les Innuat de la Basse-Côte-Nord dans une seule communauté, projet aux visées assimilatrices qui a échoué. Dans un acte de résistance et d’affirmation, une vingtaine de personnes sont retournées à Pakua Shipi à pied en 1963, et d’autres ont suivi de près, par d’autres moyens de locomotion dans les années subséquentes (Jérôme et al. 2022). En 1971,

⁵ Depuis janvier 2026, la compagnie Central Mountain Air offre des vols réguliers en Basse-Côte-Nord bonifiant ainsi l’offre de services aérien dans la région. Elle dessert certains villages, mais la compagnie ne dispose que d’un Dash-8, qui n’est pas toujours adapté à certaines conditions de vol, car il nécessite un plafond plus élevé pour atterrir.

des maisons furent construites par le gouvernement fédéral. Depuis, la communauté a le statut « d'établissement indien », ce qui signifie qu'elle ne détient aucune terre de réserve, contrairement à la plupart des communautés des Premières Nations non conventionnées du Québec. En 2023, 384 Pakua-shipiunnuat y vivent (Ministère des Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, 2023).

Près de Pakua Shipi, se trouvent un aéroport, un hélicopter ainsi qu'un quai fédéral (Carte 4). Un aéronef, l'Esprit-de-Pakuashipi pouvant transporter 16 passagers, les embarcations personnelles (moto marine, chaloupe) et la motoneige en hiver permettent le déplacement entre Pakua Shipi et la municipalité de Saint-Augustin localisée sur la rive opposée de la rivière. La communauté de Pakua Shipi accueille une école primaire et secondaire et un centre de la petite enfance. Le Centre de santé de Pakua Shipi bénéficie d'une autonomie depuis 1999 en raison d'une entente de financement globale entre le Conseil des Innus de Pakua Shipi et Santé Canada (Centre de santé de Pakua Shipi, 2025).

Carte 4 : Carte locale de Pakua Shipi et de Saint-Augustin



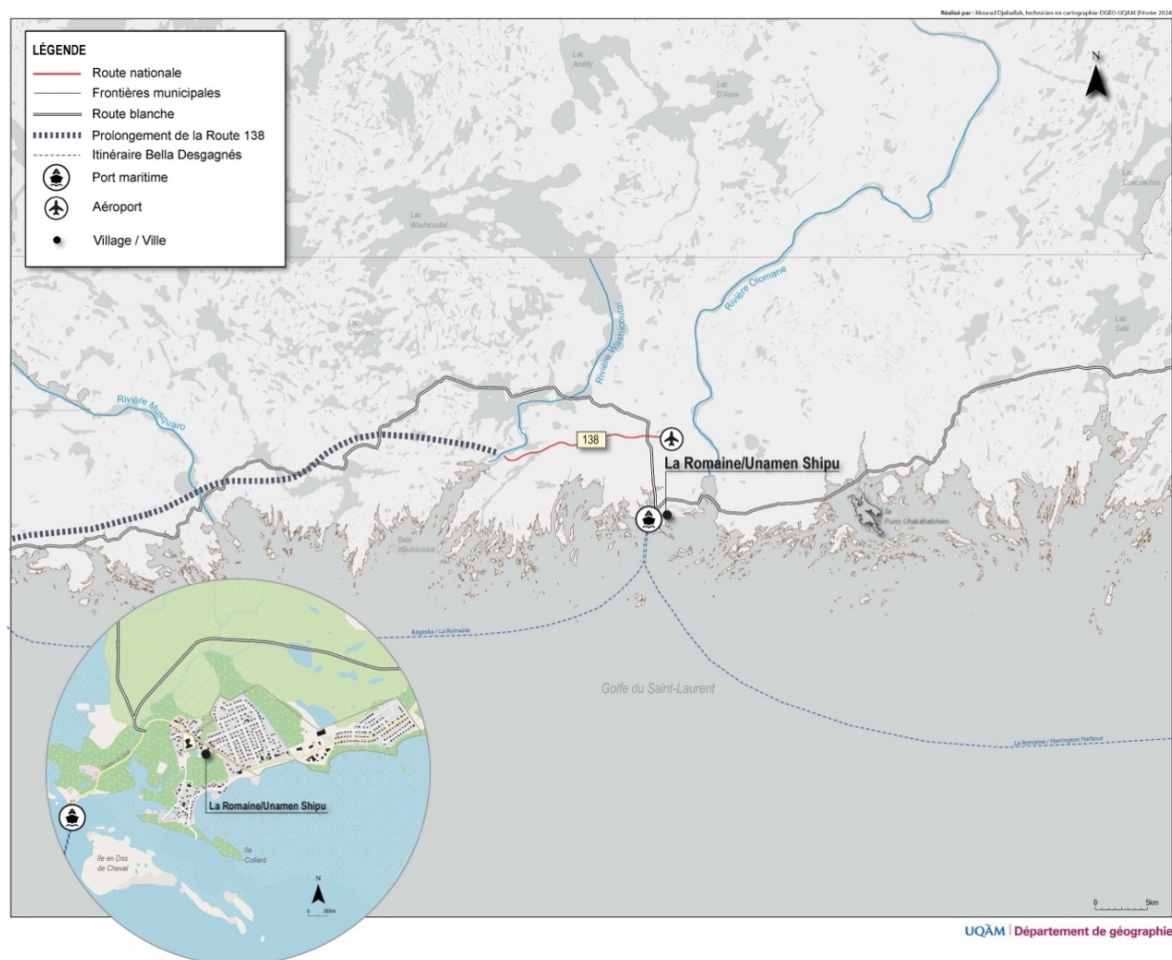
Unamen Shipu

La communauté d'Unamen Shipu se trouve à l'embouchure de la rivière Olaman qui se jette dans le golfe du Saint-Laurent. Le nom Unamen Shipu est dérivé du toponyme Olamen, qui

réfère aux dépôts de l'ocre rouge identifié sur les bords de la rivière. Ce site est fréquenté depuis des millénaires par les ancêtres nomades des Innuat d'Unamen Shipu, et plus récemment par les Français qui y établirent un poste de pêche et de traite vers 1710, repris par la Labrador Company of Québec en 1780, puis par la Compagnie de la Baie d'Hudson de 1922 à 1925 (CTQ, 2025). Les Unaman-shipiunnu ont été officiellement sédentarisés par le gouvernement canadien et les missionnaires en 1956, date de la création de la réserve au sens de la loi sur les Indiens.

En 2023, la population d'Unamen Shipu dénombrait 1 198 personnes, auxquelles s'ajoutent 79 membres non-résidents (ministère des Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, 2023). Un aéroport, un héliport et un quai fédéral desservent la communauté (Carte 5). Au moment d'écrire ces lignes, le tronçon de route entre la communauté de Kegaska plus à l'ouest, et Unamen Shipu-La Romaine est en construction. Un centre de la petite enfance, deux écoles accueillant des classes de niveaux préscolaire, primaire et secondaire, un centre de santé et de services sociaux, une radio communautaire desservent les Unaman-shipiunnu. À La Romaine, à quelques mètres d'Unamen Shipu, on trouve un centre d'éducation des adultes et d'autres services publics et privés pour les deux communautés.

Carte 5 : Carte locale d'Unamen Shipu et de La Romaine



Blanc-Sablon

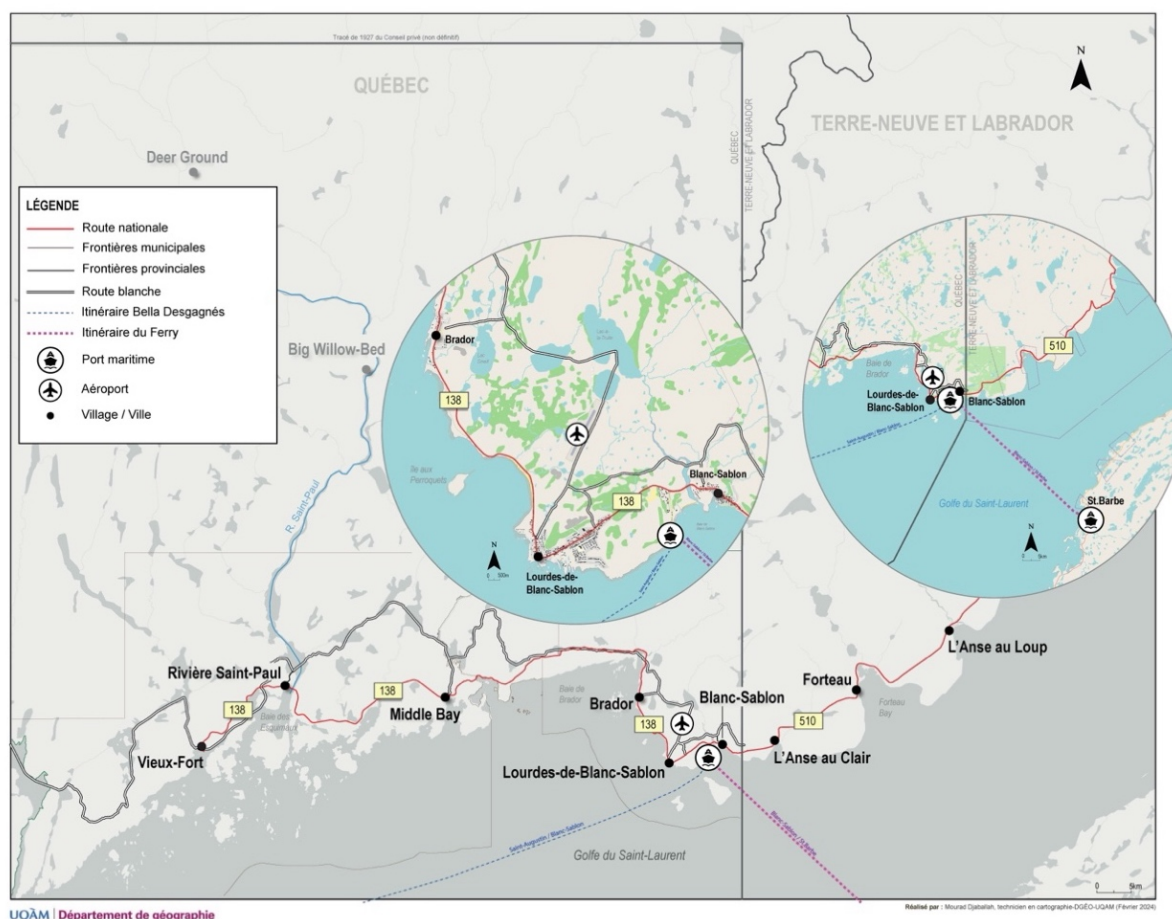
Blanc-Sablon, Lourdes-de-Blanc-Sablon et Brador

Blanc-Sablon est la municipalité la plus à l'est de la Basse-Côte-Nord, à la frontière du Labrador. Important port de pêche à la morue, d'abord saisonnier à partir des années 1500, ensuite plus permanent aux 19^e siècle avec l'arrivée et l'installation de Canadiens-Français de Montmagny et de Québec notamment, d'Acadiens et de migrants de l'île de Jersey, puis celle de pêcheurs terreneuviens, Blanc-Sablon accueille une population anglophone et francophone. La municipalité agit comme centre régional de services de la Basse-Côte-Nord. Le toponyme Blanc-Sablon aurait été nommé par les premiers Européens à fréquenter la région et il réfère aux sables fins blancs formant les longues plages sablonneuses qui caractérisent le paysage (CTQ, 2025).

Après une restructuration administrative de la Basse-Côte-Nord qui rassemblait tous les villages bas-côtiers au sein de la municipalité Côte-Nord du Golfe Saint-Laurent entre 1963 et 1990, la municipalité de Blanc-Sablon a été créée en 1990. Elle est composée des communautés de Lourdes-de-Blanc-Sablon, de Blanc-Sablon et de Brador qui totalisent 1081 personnes (ISQ, 2025). Ces dernières ont accès au Centre multiservices de santé et de services sociaux de la Basse-Côte-Nord, accueillant des patient·e·s de tout le territoire de la Basse-Côte-Nord, à un centre de la petite enfance, une école du préscolaire au 5^e secondaire, un centre d'éducation des adultes, un centre de services scolaires, ainsi qu'une radio communautaire.

En termes d'infrastructures de transport, Blanc-Sablon assure, par navette fluviale traversant le détroit de Belle Isle, la liaison maritime entre l'île de Terre-Neuve, la Basse-Côte-Nord et le Labrador (Carte 6). En plus du quai fédéral, la municipalité est dotée d'un aéroport, d'un héliport, et d'une route permettant de se rendre à Baie-Comeau et ailleurs au Québec via la translabrador highway. Blanc-Sablon est liée à la municipalité de Bonne-Espérance plus à l'ouest via un segment de route 138 de 69 kilomètres.

Carte 6 : Carte locale de Blanc-Sablon



Bonne-Espérance

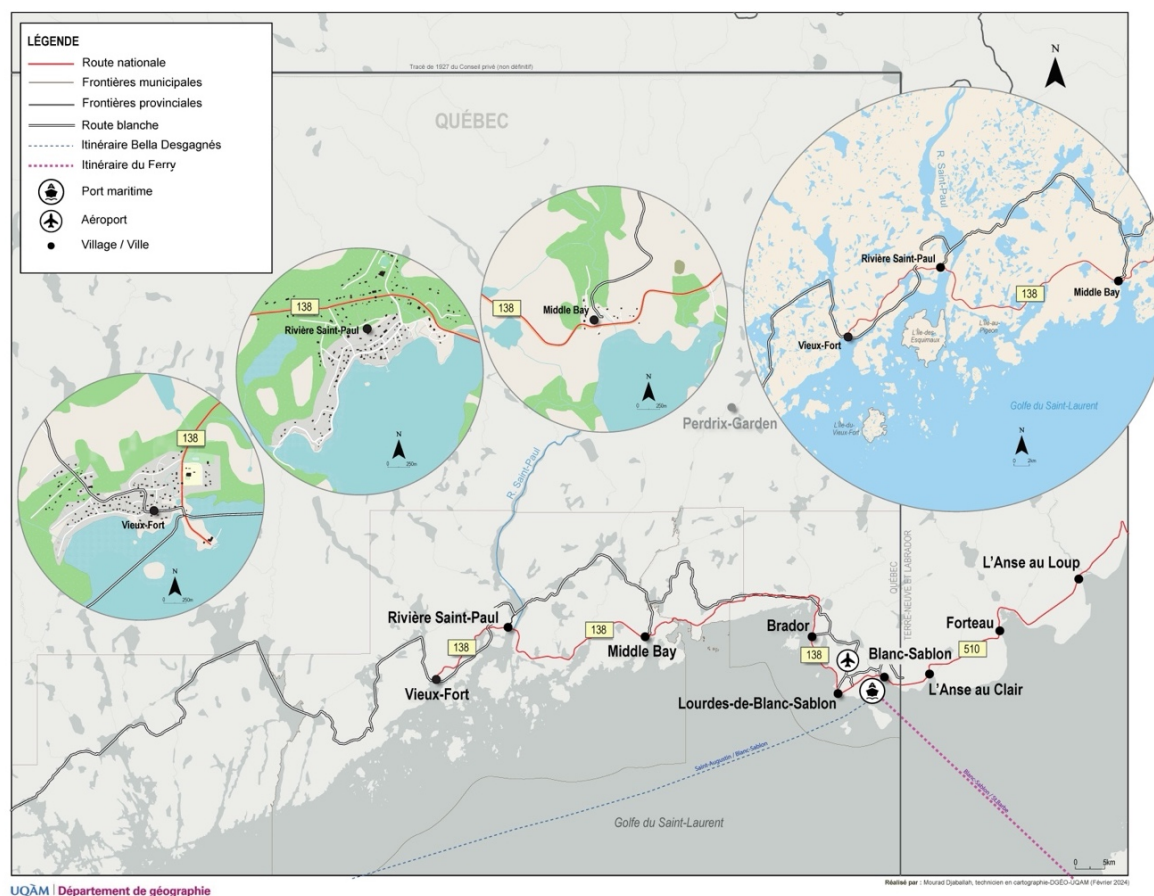
Middle Bay, Rivière-Saint-Paul et Vieux-Fort

La municipalité de Bonne-Espérance regroupe depuis 1990, les communautés anglophones de Middle Bay, Rivière-Saint-Paul et de Vieux-Fort qui étaient, tout comme celles de Blanc-Sablon, rattachées à la municipalité Côte-Nord du Golfe Saint-Laurent depuis 1963. Ces communautés ont évolué autour des ports de pêche et de traite logés dans les îles et les baies longeant le littoral. La chasse au loup-marin, la pêche au saumon, puis la pêche à la morue ont été déterminantes dans l'histoire et l'économie de ce territoire qui a accueilli des personnes migrantes originaires des îles de Jersey, de Gaspé, et de terre-neuve ayant pratiqué la transhumance entre le continent et les îles près des sites de pêche (Abbott, 2023). Leurs descendant·e·s occupent toujours les îles au large, surtout à des fins de villégiature (Abbott, 2025). Des familles venues depuis les postes de pêche voisins, voire depuis Blanc-Sablon s'y sont aussi établies (Charest, 1970, 83). L'origine du toponyme Bonne-Espérance resterait à démontrer selon le toponymiste Jean Poirier (1993). La population totale de Bonne-Espérance en 2024 est de 677 personnes (ISQ, 2025).

Le segment de la route 138 qui relie les municipalités Bonne-Espérance et Blanc-Sablon s'arrête à Vieux-Fort (Carte 7). Il n'existe aucun service aéroportuaire dans la municipalité de Bonne-Espérance. Les résident·e·s doivent se déplacer à l'aéroport ou à l'héliport de Blanc-Sablon par la route 138. Il s'en va de même pour accéder aux services du navire cargo-passager le Bella Desgagnés qui accoste seulement à Blanc-Sablon.

À Rivière-Saint-Paul, se trouve un centre local de services communautaires qui dessert les communautés de Vieux-Fort et de Middle Bay, ainsi qu'une école secondaire et un centre d'éducation des adultes. Vieux-Fort rassemble dans son école les élèves de niveaux préscolaires jusqu'à la 6^e année des communautés voisines.

Carte 7 : Carte locale de Bonne-Espérance



Saint-Augustin

L'origine du village de Saint-Augustin date de l'établissement d'un poste de traite par la Compagnie de la Baie d'Hudson au 18^e siècle. Il tire son nom de Augustin Le Gardeur de Courtemanche, premier concessionnaire nommé « commandant de roi de la côte du Labrador en 1714 » (CTQ, 2025). Au fil des années, des activités de chasse au loup-marin, de pêche au saumon et à la morue ont attiré des personnes migrantes originaires d'Angleterre, d'ailleurs au Québec et de Terre-Neuve. Son héritage linguistique est anglophone et c'est la langue qui y est principalement parlée encore aujourd'hui. Les communautés riveraines de

Pakua Shipi et de Saint-Augustin cohabitent depuis l'établissement de ces nouvelles populations bas-côtières. Saint-Augustin fut officiellement municipalisée le 1^{er} janvier 1993, après un retrait de la municipalité Côte-Nord du Golfe Saint-Laurent à laquelle elle faisait partie depuis 1963. La population de Saint-Augustin est composée de 427 personnes en 2024 (ISQ, 2025).

En termes de service aérien, seul l'héliport permet d'atteindre directement la communauté par les airs (Carte 1). L'aéroport et le quai fédéral se trouvent sur l'autre rive de la rivière Pakua Shipu Saint-Augustin qui peut être traversée par aéroglisseur, par embarcations personnelles (moto marine, chaloupe) ou en motoneige. À Saint-Augustin, on retrouve une école desservant les élèves de la prématernelle au secondaire 5, un centre d'éducation des adultes, un centre local de services communautaires ainsi qu'une radio communautaire.

Gros-Mécatina

La Tabatière et Mutton Bay

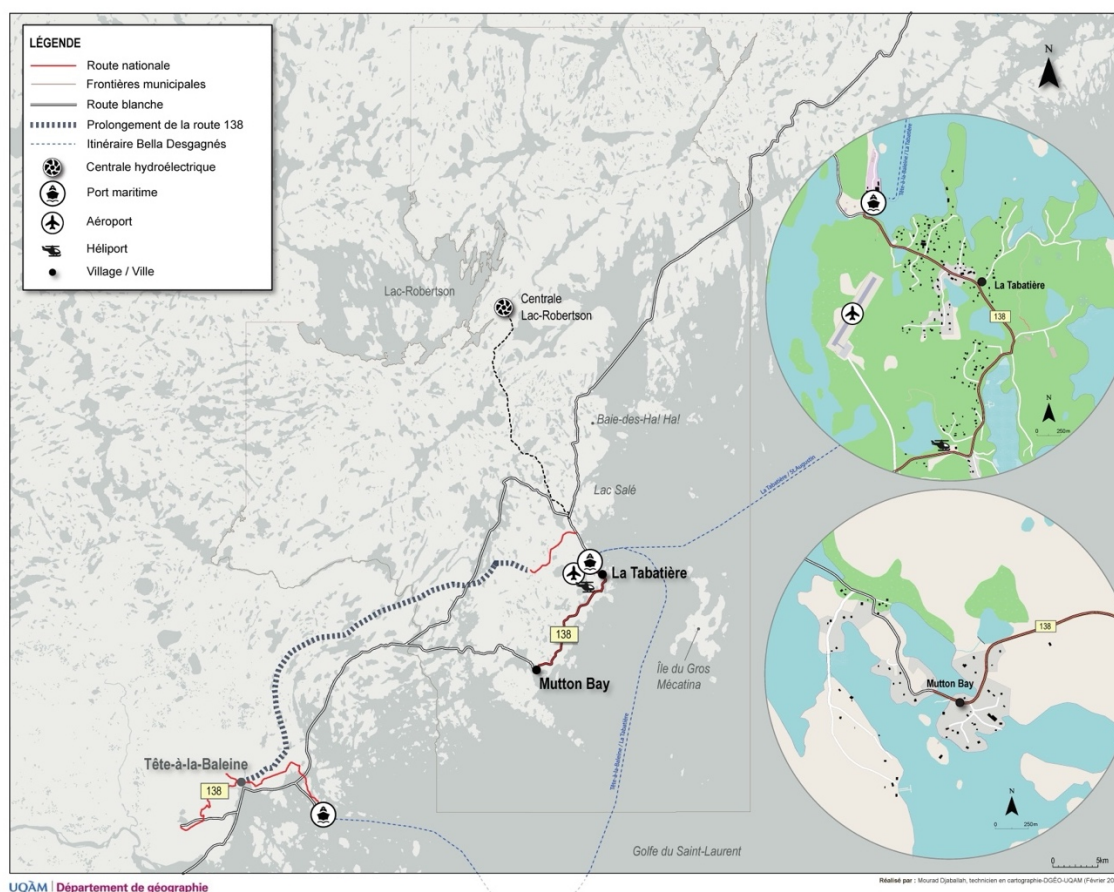
La municipalité de Gros-Mécatina, constituée en 1994, regroupe les communautés de La Tabatière et de Mutton Bay, jadis rattachées à la municipalité de Côte-Nord du Golfe Saint-Laurent depuis 1963. En 2024, 343 personnes vivent dans la municipalité de Gros-Mécatina (ISQ, 2025). D'après la CTQ, le mot innu *makatinau*, qui signifie « c'est une grosse montagne », serait à l'origine du nom Gros-Mécatina (2025).

En 1820, Samuel Robertson, un pêcheur écossais, y fonde un établissement permanent, auquel se sont joint des Jersiais en 1855, suivis de familles terre-neuviennes, pour la pêche au loup-marin (Bonnière et Perrault, 1960) et à la morue. Selon la CTQ, l'origine du toponyme La Tabatière serait innu *tabaquen*, devenu *tapatienne*, puis Tabatière, qui signifie sorcier (2025). Aujourd'hui, l'anglais est la langue d'usage à La Tabatière, tout comme à Mutton Bay.

En effet, des familles originaires de Terre-Neuve se sont établies à Mutton Bay dans les années 1870 pour la pêche. Deux hypothèses pourraient expliquer l'origine du toponyme « Baie-Mouton » : « la métaphore [de] l'écume blanchissante des vagues » [ou] « les collines qui circonscrivent la baie » (CTQ, 2025).

Mutton Bay accueille un héliport, un centre local de services communautaires, un centre d'éducation des adultes, alors que La Tabatière compte sur un centre local de services communautaires, une école de niveaux préscolaire à secondaire 5, ainsi qu'un aéroport et un héliport qui desservent les deux communautés (Carte 8). Les deux communautés sont reliées entre elles par un segment asphalté de 9 kilomètres (route 138). Des travaux de déboisement ont été amorcés en 2024 pour rattacher ces communautés à celle de Tête-à-la-Baleine, toujours en cours au moment d'écrire ces lignes.

Carte 8 : Carte locale de Gros-Mécatina



Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent

Entre 1963 et 1990, tous les villages de la Basse-Côte-Nord font partie de la municipalité de la Côte-Nord du Golfe Saint-Laurent qui est gérée par un administrateur désigné par le ministère des Affaires municipales (MRC du Golfe-du-Saint-Laurent, 2017). Après une restructuration majeure dans les années 1990 en Basse-Côte-Nord, les cinq municipalités actuelles ont été créées. Celle désormais nommée Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent regroupe les cinq communautés de Tête-à-la-Baleine, Harrington Harbour, Chevery, La Romaine et Kegaska, qui dénombrent au total 767 personnes (ISQ, 2025), sur une distance d'environ 195 kilomètres selon le tracé de la Route Blanche du MTMD. Chacune d'entre elle détient un comité local municipal assurant les liens entre la communauté et la municipalité, dont les bureaux sont situés à Chevery.

Tête-à-la-Baleine

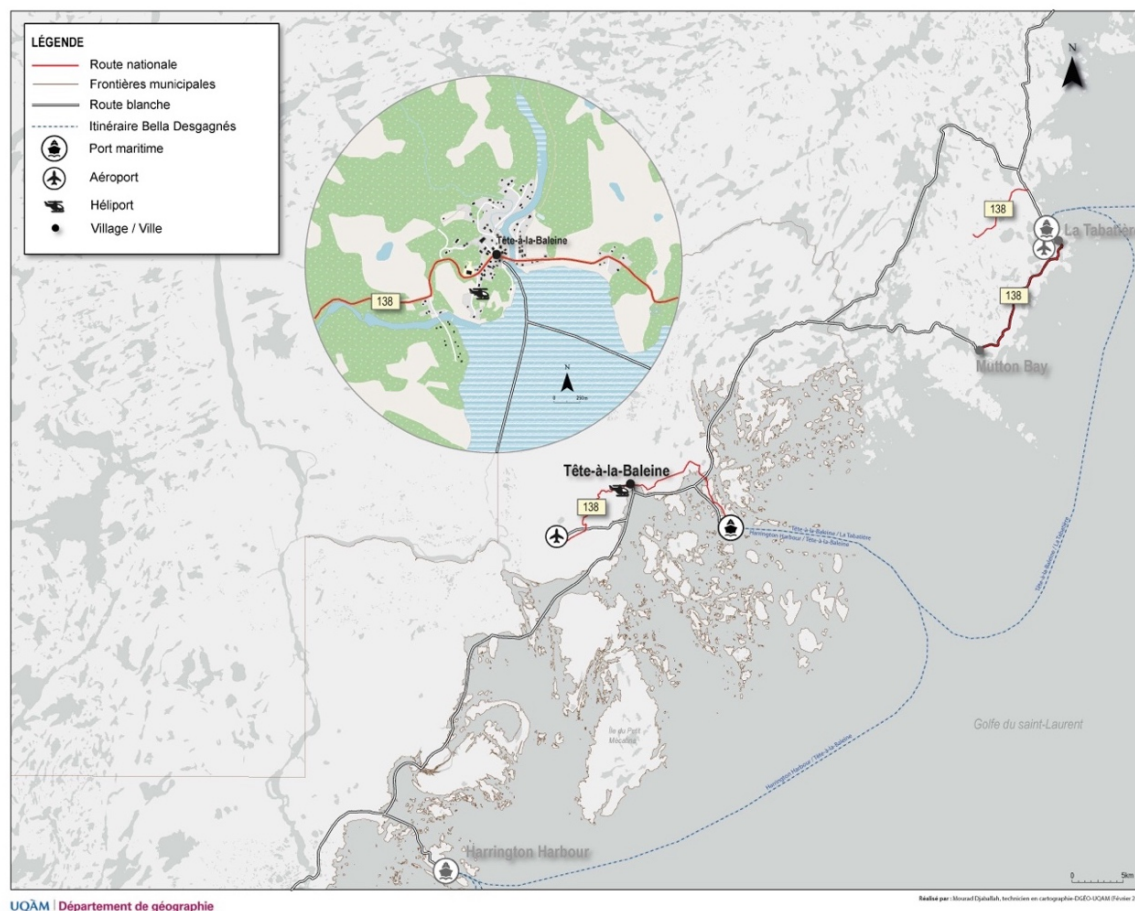
Il y a plus de 200 ans et au fil des décennies, s'installent sur les îles de l'archipel au large de Tête-à-la-Baleine, les premiers peuplements permanents baleinois. En raison des conditions de vie difficiles pendant la saison hivernale, les familles se relogent progressivement sur la terre ferme. Ces peuplements, dont les résident·e·s proviennent des îles Jersey, de Berthier-

sur-Mer, de Saint-Michel-de-Bellechasse, de Québec et plus récemment de Terre-Neuve, sont dispersés entre les îles et la terre ferme (Lévesque, 2021). Ces familles se regroupent éventuellement face à la baie Plate où fut fondé le village de Tête-à-la-Baleine. Les liens étroits avec les îles ne sont pas rompus car les villageois·e·s ont pratiqué la transhumance, migration saisonnière entre la terre-ferme et les îles près des sites de pêche (Bonnière et Perrault, 1960). Les Baleinois·e·s continuent aujourd’hui de fréquenter les îles l’été. Malgré ses origines francophones et anglophones, le français est la principale langue parlée aujourd’hui à Tête-à-la-Baleine.

Le toponyme émanerait de la dénomination de l’« Île de la Tête à la Baleine qui désignait autrefois l’île Mercier. Dans Labrador et Anticosti, l’abbé Victor-Alphonse Huard note en 1897 que : « L’une des îles de cet archipel ressemble à une tête de baleine se soulevant au-dessus des eaux; et cela suffit pour faire comprendre l’à-propos de l’appellation qui s’est étendue plus tard à la localité toute entière » (CTQ, 2025).

À Tête-à-la-Baleine se trouve un centre local de services communautaires, une école primaire et secondaire, un centre d’éducation des adultes, une radio communautaire, un aéroport, un héliport, un quai fédéral (Carte 9).

Carte 9 : Carte locale de Tête-à-la-Baleine (municipalité Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent)

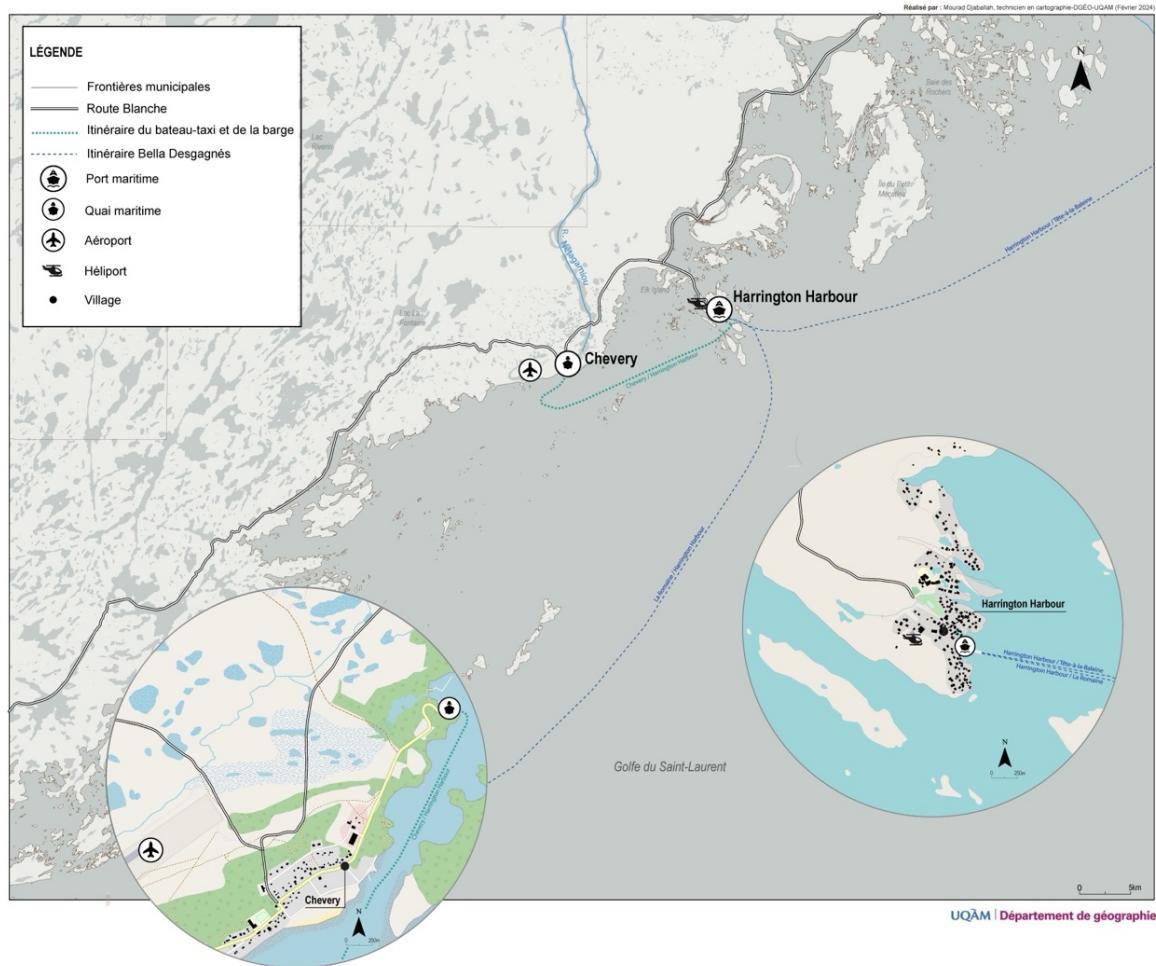


Harrington Harbour

Pendant des millénaires, l'île est fréquentée pour la pêche par les peuples autochtones, et européens au tournant du 15^e siècle. C'est en 1871 qu'un établissement permanent se profile, avec l'arrivée de personnes migrantes originaires du sud-ouest de Terre-Neuve (Association touristique de Harrington Harbour, s.d.). La pêche à la morue et la chasse au loup-marlin y sont pratiquées pendant des décennies. Par ailleurs, la transhumance caractérise le mode de vie de plusieurs familles dans l'archipel d'Harrington.

Les insulaires d'Harrington Harbour ont accès aujourd'hui à un centre local de services communautaires, un centre d'hébergement et de soins longue durée, une école du préscolaire à la 3^e secondaire et un centre d'éducation des adultes. En termes de transport, on retrouve le navire-cargo le Bella Desgagnés qui y accoste pendant la saison d'opération, ainsi que la navette fluviale, les Eaux Scintillantes, et un service de transport de marchandises par barge, le Mécatina II, tous deux reliant les quais des communautés d'Harrington Harbour et de Chevery, selon les conditions de glace entre autres. S'y trouve aussi un héliport, permettant de voyager les passager·ère·s entre l'île et Chevery (Carte 10).

Carte 10 : Carte locale de Chevery et d'Harrington Harbour (municipalité Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent)



Chevery

Le premier établissement permanent sur le territoire nommé aujourd'hui Chevery date des années 1930. Une ferme expérimentale y est établie près de la rivière Cross par la famille Anderson, avec un appui du gouvernement fédéral. Cette ferme demeura active jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale (Voyages Coste, 2025). Dans les années 1950, plusieurs familles des hameaux de pêcheurs sur le littoral avoisinant réclament une communauté permanente pour avoir accès à de meilleurs services scolaires et de santé notamment. C'est ainsi que le village de Chevery est fondé en 1960, ce qui en fait le plus récent îlot de peuplement bas-côtier. Le toponyme Chevery fait référence au nom du capitaine Jean-Baptiste Chevery (CTQ, 2025) qui a fait naufrage près de là en 1747 (Association touristique de Harrington Harbour, s.d.).

Chevery est le centre administratif de la Basse-Côte-Nord, avec le siège social de la MRC Golfe-du-Saint-Laurent, et les bureaux de la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent. La communauté est dotée d'un centre local de services communautaires, d'une école allant du préscolaire au secondaire, d'un centre d'éducation des adultes, un centre de services scolaires, un aéroport et un hélicoptère. De plus, un système de navette fluviale (bateau-taxi) pour le transport de passager·ère·s (Les Eaux scintillantes avec une capacité de 12 passager·ère·s) et de matériel (barge Mécatina II) est mis en place pour les déplacements entre Chevery et Harrington Harbour (Carte 10).

La Romaine

Le peuplement allochtone du village actuel de La Romaine s'est fait progressivement près des postes de traite et de pêche pour la pêche au saumon et à la morue, la chasse au loup-marin et la trappe. La colonisation aurait débuté plus intensivement autour de 1860 (La Romaine, s.d.), essentiellement par des pêcheurs en provenance de Québec, Berthier-sur-Mer, et des îles avoisinantes habitées pendant la saison estivale. Quelques descendant·e·s de la communauté de Musquaro sont reconnus Wolastoqiyik (Malécites) depuis les années 1990⁶.

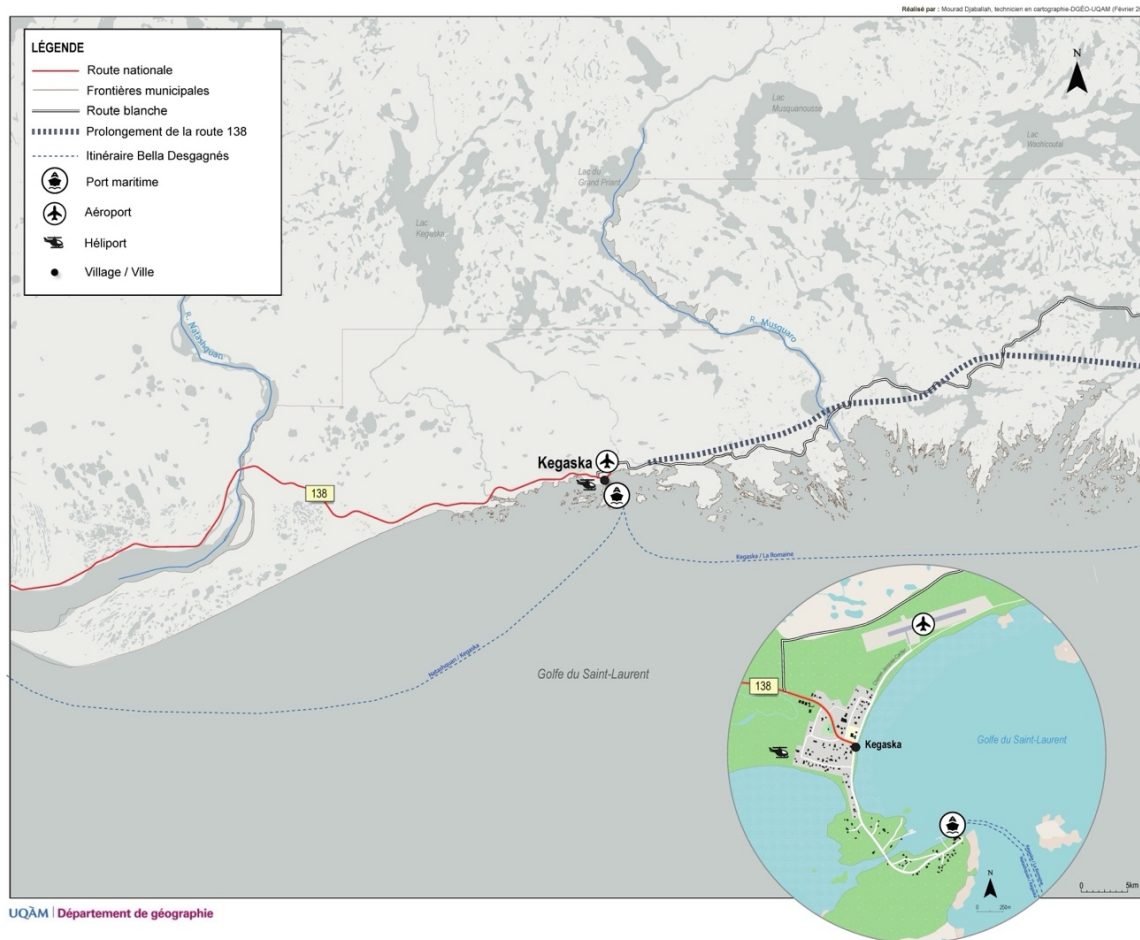
Sur le plan de la santé et des services sociaux, il n'y a plus, à La Romaine, de services locaux, mais les résident·e·s de La Romaine peuvent utiliser les services de la communauté Innu voisine d'Unamen Shipu en raison d'une entente de services. Un centre de formation des adultes offre ce service éducatif aux deux communautés locales. Un aéroport et un quai fédéral desservent les deux communautés (Carte 5). La construction du tronçon de la route 138 reliant La Romaine et Unamen Shipu à Kegaska et au reste du Québec est en cours.

⁶ Pour l'histoire du hameau de Musquaro, dont plusieurs personnes de La Romaine y trouvent racines et y entretiennent encore des liens aujourd'hui, ainsi que l'histoire des Jenniss de La Romaine, reconnus dans les années 1990 comme appartenant à la Première nation malécite de Viger (Wolastoqiyik Wahsipekuk), voir le rapport de Michaux (2008).

Kegaska

Kegaska est la communauté la plus à l'ouest de la Basse-Côte-Nord. En 1852, quelques familles acadiennes des Îles-de-la-Madeleine s'y sont installées, mais elles quittèrent une vingtaine d'années plus tard, remplacées par des pêcheurs terre-neuviens qui désertèrent aussi à la fin des années 1880 (CTQ, 2025 ; Charest, 1970). D'autres familles de descendance terre-neuviennes s'y établirent subséquemment, ce qui en fait une communauté anglophone encore aujourd'hui. Kegaska fait partie de la municipalité Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent depuis 1963. En 2013, elle devient physiquement rattachée à Natashquan et au reste du Québec par la route 138. On y trouve actuellement une école primaire et secondaire (jusqu'à secondaire 3), un centre d'éducation des adultes, un centre local de services communautaires, un aéroport, un héliport, puis un quai fédéral où s'accoste le Bella Desgagnés (Carte 11).

Carte 11 : Carte locale de Kegaska (municipalité Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent)



1.3 Un climat qui se réchauffe

Selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, il est probable que les régions polaires du globe connaissent un réchauffement deux fois plus rapides que celui du reste de la planète (GIEC, 2021). Au Québec, la **température moyenne annuelle** a

augmenté de 1,1°C dans les 70 dernières années, alors que la température moyenne annuelle à l'échelle mondiale a augmenté de 0,8°C (Ouranos, 2025a). L'ensemble du Nitassinan des Innuat en est bouleversé (Saint-Arnaud et al. 2024). À l'échelle de la Basse-Côte-Nord, les projections climatiques pour la portion habitée de la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent indiquent une augmentation de la moyenne annuelle des températures quotidiennes allant de 1,3°C à 4°C (*ibid.*)⁷.

La suite de cette partie détaille les projections de certains **indicateurs climatiques clés**, qui se sont imposés d'eux-mêmes par les témoignages livrés lors des entrevues et des ateliers de cartographie participative en Basse-Côte-Nord, pour la MRC dans le cas d'un scénario d'émissions élevées (SSP2-7.0) aux horizons allant de 2050 à 2100⁸, ainsi que leurs conséquences sur les événements climatiques (crues, inondations, érosion côtière, feux de forêts et biodiversité) et sur certaines réalités propres à la vie en Basse-Côte-Nord (mobilité, Route Blanche, récolte de bois et accès aux ressources alimentaires), qui se verront assurément chamboulées par ces transformations.

D'abord, le réchauffement annonce principalement des transformations importantes du régime de températures hivernales. En effet, le **nombre de jours marqués par des événements de gel-dégel** durant les mois de décembre à février augmenteraient de 4 à 10 jours en moyenne (Ouranos, 2025a). Cet indicateur influence l'épaisseur et la durée du couvert de glace en milieu côtier comme fluvial, ce qui joue un rôle majeur dans la protection des berges et des côtes meubles face à l'action érosive des vagues (Galbraith et al., 2021). À cela s'ajoute la hausse prévue du niveau marin relatif (Boyer-Villemaire et al., 2016; James et al., 2014) et une multiplication des tempêtes et des événements de vents forts (RNCREQ, 2015). Une diminution de sa durabilité du couvert de glace pourrait ainsi augmenter la vulnérabilité des côtes aux épisodes d'érosion. De plus, la viabilité et la prévisibilité de la Route Blanche, sentier de motoneige empruntant des zones humides et de nombreuses traverses de cours d'eau, sont menacées, ce qui complique déjà et compliquera encore davantage les déplacements en période hivernale. D'ailleurs, son ouverture a souvent été compromise depuis une quinzaine d'années, tel qu'il sera discuté plus en profondeur au chapitre 4 (4.3.1.5).

En ce qui concerne les précipitations, on s'attend à une augmentation de la **quantité totale annuelle de pluie** allant de 112 mm à 226 mm en moyenne pour le territoire côtier habité de

⁷ L'équipe de recherche s'est principalement appuyée sur les travaux de Hermoso de Mendoza et al. (2023) pour orienter son analyse des tendances climatiques passées, actuelles et projetées en Basse-Côte-Nord. Le portail Portraits climatiques du Consortium Ouranos (Ouranos, 2025a) a été utilisé pour générer des projections climatiques à l'échelle de la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent, en plus de sa zone habitée en milieux côtiers plus spécifiquement.

⁸ Le portail d'Ouranos utilise la période de référence 1991-2020 pour calculer les normales climatiques, en accord avec la recommandation de L'Organisation météorologique mondiale (Ouranos, 2024). Ouranos propose plusieurs horizons temporels des projections climatiques allant de 2001 à 2100 (2024). Selon Ouranos, « il importe d'utiliser au moins 30 ans de données climatiques pour distinguer les cycles de variabilité naturelle ainsi que le changement climatique » (2024). Il faut garder en tête que plus l'horizon temporel est loin dans le futur, plus l'incertitude quant aux projections s'accroît (*ibid.*). Pour en savoir plus sur le portail Portraits climatiques du Consortium Ouranos, sur ses sources de données climatiques et sa méthodologie, référez-vous à <https://portraits.ouranos.ca/fr/sources?e=CMIP6&src=espog>

la MRC, alors que la **quantité totale annuelle de précipitations solides (neige)** pourrait subir une diminution moyenne de 28 mm à 94 mm (Ouranos, 2025a). Cette inversion de la proportion liquide/solide des précipitations annuelles est une conséquence directe du réchauffement des températures moyennes. Ces deux tendances causent un décalage de l'occurrence des crues plus tôt dans l'année, et des débâcles de glace qui leur sont associées. Bien que ces dernières étaient historiquement plus importantes et plus dommageables pour les communautés riveraines (épisodes d'inondation fluviale et d'érosion des berges), on assiste présentement à une augmentation de la fréquence et de l'intensité des crues automnales et hivernales, qui sont particulièrement liées aux précipitations liquides en automne et en hiver. Avec leur augmentation, la pluie peine à s'infiltrer dans le sol qui a commencé à geler, et ruisselle directement vers les cours d'eau plutôt que d'être absorbée par les sols meubles. L'augmentation des événements de gel-dégel se combine à cette tendance et cause des crues inhabituelles pour les riverain·e·s, marquées par des débâcles de glace de rivière, intenses et particulièrement rapides, avec des risques accrus de gel des eaux dans les zones inondées, incluant à l'intérieur des bâtiments et des habitations.

Ensuite, la **fréquence et l'ampleur des feux de forêt** risque également d'être accentuées par les changements climatiques, comme il est possible d'observer depuis quelques années dans les forêts boréales de la Côte-Nord et ailleurs au Québec, notamment à Eeyou Istchee Baie-James et en Abitibi. En plus de leurs conséquences sur les activités en forêt, ces incendies menacent la sécurité civile dans les communautés de la Basse-Côte-Nord, dont l'isolement est déjà important et la mobilité en cas de catastrophe, très limitée.

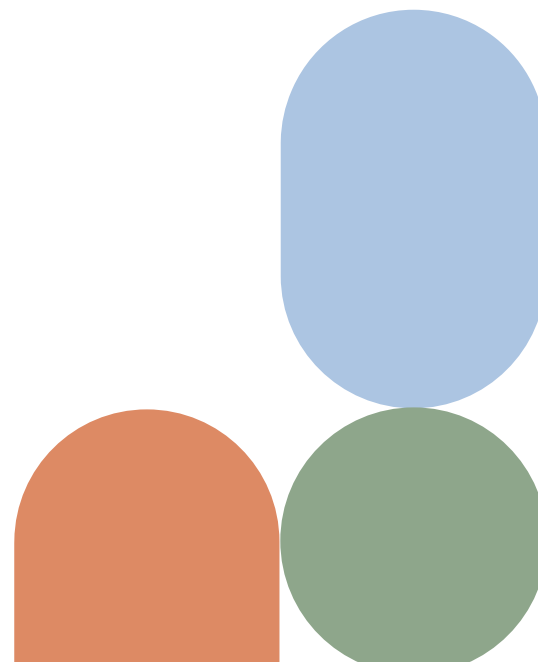
Enfin, l'ensemble de ces transformations climatiques devrait entraîner des conséquences sur la **distribution et les patrons migratoires des espèces floristiques, fruitières et fauniques**. Les perturbations causées par les épidémies d'insectes (p. ex. la tordeuse des bourgeons de l'épinette dont le cycle de vie sera avantagé par les changements climatiques) devraient s'intensifier et se multiplier (RNCREQ, 2015), entraînant des défis importants pour les activités en forêt entre autres. Les activités de cueillette de petits fruits, si chères aux cueilleuse·s de la Basse-Côte-Nord (Doonan, 2019), seront également perturbées par les changements dans leur distribution et leur saisonnalité. Le cycle biologique et la migration de plusieurs espèces aquatiques (loup-marin, salmonidé, morue, flétan, maquereau, hareng, capelan, crustacés, canards et oiseaux marins, etc.), qui sont à la base du mode de vie et de l'économie liés à la pêche en Basse-Côte-Nord, devraient également être perturbés, transformant les pratiques de pêche dans la région (zones, stocks, méthodes, etc.). De manière similaire, des transformations sont attendues sur la distribution et les déplacements des gibiers (castor, lièvre, renard, etc.) et de la grande faune (orignal, caribou, etc.), qui entraîneront des conséquences sur les pratiques de chasse et de trappe en Basse-Côte-Nord. L'accès à ces ressources alimentaires, halieutiques et cynégétiques demandera assurément de grandes adaptations dans un climat et en pleine transformation.

Pour conclure, cet aperçu des communautés de la Basse-Côte-Nord souligne que chacune a un accès limité à certains services essentiels, qui s'explique notamment par les moyens de transport disponibles et l'état des infrastructures de transport. Ces enjeux sont exacerbés par les effets multiformes et grandissants des changements climatiques actuels qui affectent très fortement ce territoire auxquels ses habitant·e·s font déjà face.



Chapitre 2

Une approche multiméthodes pour étudier
l'expérience des changements
climatiques en Basse-Côte-Nord



Un ensemble de méthodes qualitatives et quantitatives complémentaires ont été employées pour documenter comment les changements climatiques transforment le milieu de vie qu'est la Basse-Côte-Nord et nuqshimut. La démarche méthodologique s'appuie sur deux catégories de sources d'information : la collecte et l'analyse de données primaires, et la collecte et la mise en forme de données secondaires. Les données primaires sont des données originales récoltées par l'équipe de recherche, essentiellement sur le terrain en Basse-Côte-Nord, par opposition aux données secondaires qui sont des données préexistantes accessibles, tel que des rapports de recherches antérieures. Il y a eu des aller-retours constants avec les partenaires du projet pour l'approbation et l'appui dans la collecte de données, et la validation des résultats.

2.1 Collecte de données primaires

L'équipe de recherche a obtenu une certification éthique de la part du Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (CIEREH) de l'UQAM (no. de certificat : 2024-6407) et le consentement oral des Conseils des Innus de Pakua Shipu et d'Unamen Shipu pour l'ensemble de la collecte de données primaires de ce projet.

La majeure partie de la collecte de données s'est effectuée durant un séjour de cinq semaines en Basse-Côte-Nord en février et mars 2024, à l'occasion duquel l'équipe de recherche s'est arrêtée dans les 14 villages de la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent et les deux communautés Innuat du territoire. Il se peut qu'un biais possible réside du fait que le travail de terrain a été réalisé pendant l'hiver, et que l'hiver 2024 fut particulièrement doux. Par exemple, il n'était pas rare que des précipitations de pluie, plutôt que de neige, venaient modifier les projets de déplacement des personnes rencontrées. Cela étant dit, nous nous sommes assurées de poser des questions touchant d'autres saisons et d'autres années et elles étaient généralement très volubiles sur l'ensemble des dynamiques saisonnières, bien au-delà de celles hivernales et printanières.

Pour l'ensemble des méthodes présentées ci-dessous, les critères d'inclusion des personnes participantes étaient les suivants : 1) Être âgé·e de 18 ans ou plus⁹ ; 2) Être résident·e permanent·e ou travailleur·euse en Basse-Côte-Nord depuis au moins un an, ou occuper un poste pouvant informer sur les objectifs de la recherche dans le secteur des services essentiels ou du transport.

Au total, l'équipe de recherche a entendu les témoignages de **217 personnes**¹⁰ pour l'ensemble de la collecte de données primaires (sans compter les personnes rencontrées

⁹ À l'exception d'une capsule vidéo tournée avec une enfant accompagnée de son entraîneur de hockey pour illustrer l'impact des changements climatiques sur l'ensemble des générations. L'équipe de recherche a obtenu le consentement parental de l'enfant.

¹⁰ À noter qu'il est normal que le total des personnes participantes, toutes méthodes confondues (217 personnes), ne corresponde pas au total obtenu par l'addition du nombre de personnes par méthode. Ceci s'explique par le fait que certaines personnes ont participé à la recherche par plus d'une méthode. Par exemple, presque l'entièreté des personnes qui pris part aux capsules vidéo ont été rencontrées dans le cadre des ateliers collectifs de cartographie. De plus, il est possible que certaines personnes rencontrées en entrevue ou en atelier de cartographie aient aussi répondu au sondage en ligne, de sorte que le nombre réel de personnes s'étant exprimées

spontanément grâce à l’observation participante et lors des activités de tous les jours sur le terrain). Il s’agit d’une proportion non-négligeable, représentant 4,5 % de l’ensemble de la population basse-côtière et Innu dénombrée à 4 877 personnes (ISQ, 2025 ; Ministère des Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, 2023).

Un engouement évident pour le sujet de recherche et un besoin de s’exprimer sur celui-ci a été fortement ressenti sur le terrain, tel qu’en témoignage le Tableau 1. En effet, pour la presque totalité des méthodes, le nombre de personnes participantes a dépassé les attentes. Pour le sondage en ligne, le taux de participation réel est légèrement inférieur au taux prévu. Ceci demeure toutefois amplement suffisant pour pouvoir tirer de grandes tendances locales et régionales à partir de ces données.

Tableau 1 Nombre d’activités prévues et réalisées pour chaque méthode

Méthode	Prévu	Réalisé
Entrevues individuelles semi-dirigées	12	42
Ateliers collectifs de cartographie	9	17
Capsules vidéo	12	20
Sondage en ligne	135	112

2.1.1 Méthode 1 – Entrevues individuelles semi-dirigées

Au total, **42 entrevues individuelles semi-dirigées** ont été réalisées, d’une durée de 40 à 90 minutes chacune. Elles ont été conduites majoritairement en personne sur le terrain, et quelques-unes en visioconférence au retour. Elles ont toutes été enregistrées à l’audio avec l’accord des participant·e·s, afin de permettre une retranscription fidèle de leurs propos, laissant ainsi place à l’émergence des thématiques centrales à la compréhension des enjeux locaux et régionaux étudiés.

Les entrevues ont été menées auprès de trois groupes-cibles, soit 1) des résident·e·s de la Basse-Côte-Nord, dont la quasi-totalité occupent un poste en lien avec les thématiques de la présente recherche (31 personnes), 2) des élu·e·s municipaux en poste et des employé·e·s de la fonction publique municipale¹¹ (8 personnes), et 3) des acteurs et actrices-clé des secteurs de la santé et du transport à l’échelle régionale (3 personnes).

La grille d’entrevue utilisée couvre les sujets suivants : les perceptions des transformations du mode de vie en Basse-Côte-Nord en lien avec les changements climatiques ; les impacts positifs et négatifs des changements climatiques ; les pratiques traditionnelles et savoirs locaux ; les besoins et les stratégies d’adaptation en place ou souhaitées ; les enjeux spécifiques et partagés en Basse-Côte-Nord et les visions d’avenir pour la région. À noter que les personnes participantes issues du troisième groupe-cible n’ont pas été soumises à la

soit légèrement plus bas qu’indiqué ici. Comme le sondage était anonyme, il est impossible de quantifier le nombre exact avec certitude de personnes qui ont doublement participé à la recherche.

¹¹ Les élu·e·s municipaux actuels et les employé·e·s de la fonction publique municipale sont également résident·e·s de la Basse-Côte-Nord. La distinction entre les deux groupes est pertinente dans la mesure où une attention particulière a été portée aux questions de la grille d’entrevue portant sur le mandat de l’organisation et les enjeux de gouvernance à l’échelle locale et régionale pour le second groupe.

grille d'entrevue, étant donné qu'elles ont été rencontrées dans le but d'obtenir des statistiques pouvant informer le présent rapport.

À son arrivée dans chaque village, l'équipe de recherche s'est d'abord rendue au bureau des partenaires municipaux afin d'identifier des personnes-ressources à rencontrer, issue à la fois des groupes-cibles un et deux, puis ces personnes ont été sollicitées directement par courriel ou par téléphone. De plus, afin d'élargir le bassin de personnes rencontrées, les résident·e·s ont également été sollicité·e·s via des émissions de radios locales – pratiques courantes dans la région –, par des publications Facebook sur les pages officielles des municipalités, villages et communautés Innuat, par l'entremise d'affiches apposées dans les commerces locaux, et via un sondage en ligne. Afin d'encourager la participation et pour souligner la contribution, un montant symbolique a été offert pour chaque personne participante, sauf dans le cas où l'entrevue entraine dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions (groupes-cibles 2 et 3).

Le **profil sociodémographique** des personnes participantes aux entrevues se présente ainsi. Nous disposons d'informations concernant 40 personnes sur les 42 qui ont participé à des entrevues. Ce profil se fonde sur cet échantillon de 40 personnes (98 % du total). Les femmes y sont sous-représentées (un peu plus d'un tiers) par rapport aux hommes, de même que les 18-29 ans (2,5 %). Les 30 ans et plus couvrent plus de 80 % des participant·e·s, et près de la moitié de ces dernier·ère·s ont entre 50 et 64 ans.

La majorité des personnes interviewées a passé l'essentiel de leur jeunesse (80 %) ou de leur vie adulte (85 %) en Basse-Côte-Nord. La quasi-totalité (95%) ont déclaré une résidence permanente en Basse-Côte-Nord. Les cinq municipalités et les deux communautés Innuat sont représentées dans cet échantillon. Ainsi, la majorité des interlocuteur·trice·s vit ou travaille en Basse-Côte-Nord depuis 20 ans et plus (78%). La moitié des 22% restants n'a pas répondu à la question. La moitié des participant·e·s sont salarié·e·s et plus d'un quart sont retraité·e·s ou semi-retraité·e·s.

Les interlocuteur·trice·s s'identifient avant tout comme Bas-Côtier·ère·s (70%), parfois comme Innuat (5%), les autres s'identifient à d'autres territoires québécois ou au Québec (7,5%), ou n'ont pas répondu (17,5%).

2.1.2 Méthode 2 – Ateliers collectif de cartographie participative

Plus libre et spontanée que l'entrevue semi-dirigée, la cartographie participative, telle que nous l'avons mobilisée dans cette recherche, se veut un exercice d'interprétation collective du milieu de vie à l'aide de cartes géographiques. Nous avons ainsi utilisé de grandes cartes locales et régionale imprimées (Cartes 1, 4 à 11), où les personnes participantes étaient invitées à partager leur vécu du territoire, identifier les lieux sensibles aux changements climatiques, et dessiner leurs déplacements tel qu'ils s'effectuaient par le passé et dans le présent (Figure 4).

Sur le terrain, il s'est rapidement révélé qu'il était aidant d'utiliser les cartes locales et régionales en entrevue individuelle, de même qu'il était utile de se référer à la grille d'entrevue individuelle lors des ateliers de cartographie, de sorte que la distinction entre les

deux méthodes s'est avérée moins pertinente qu'anticipée. Il n'en reste pas moins que, d'un côté, le caractère collectif des ateliers de cartographie a conduit à des discussions riches qui ne seraient probablement pas survenues uniquement avec les entrevues individuelles. De l'autre, les entrevues individuelles ont permis de discuter librement, sans influence potentielle du groupe.

Ainsi, **17 ateliers** collectifs de cartographie participative ont été menés en Basse-Côte-Nord, réunissant entre deux et huit personnes chaque fois, pour un total de 56 personnes rencontrées. Les ateliers duraient en moyenne deux heures. Les personnes participantes aux ateliers ont été recrutées de la même manière que les celles participant aux entrevues individuelles et ont bénéficié de la même compensation symbolique. Les ateliers ont été enregistrés à l'audio avec leur accord.

Figure 4 : Exemples de deux ateliers de cartographie participative



En ce qui concerne le **profil sociodémographique**, nous disposons d'informations concernant 36 personnes sur les 56 qui ont participé à des ateliers de cartographie participative. Il s'agit d'un échantillon de 36 personnes (62 % du total). Hommes et femmes y sont représentés presque à parts égales (19 hommes, 17 femmes). Parmi les 90 % environ qui ont donné leur année de naissance, plus de 40 % ont 65 ans et plus, et les autres sont répartis à peu près également parmi les 30-49 ans et les 50-64 ans. Les trois-quarts des participant·e·s ont passé leur jeunesse en Basse-Côte-Nord et un peu plus des deux-tiers y ont passé l'essentiel de leur vie adulte, alors que 17 % ont passé l'essentiel de leur vie adulte en dehors de la Côte-Nord. La forte majorité (89 %) a renseigné une résidence permanente en Basse-Côte-Nord, lesquelles se situent dans chacune des cinq municipalités et des deux communautés Innuat.

Les trois-quarts des interlocuteur·trice·s vivent ou travaillent en Basse-Côte-Nord depuis 20 ans et plus, soit la même proportion que pour les entrevues, auxquels s'ajoutent 8 % y ayant vécu ou travaillé entre 15 et 20 ans. Les autres sont là depuis moins de 9 ans (6 %) ou n'ont pas répondu. Les participant·e·s sont surtout salarié·e·s (39 %) et à la retraite (36 %).

Comme pour les entrevues, la majorité des participant·e·s s'identifient comme Bas-Côtière·s (les deux-tiers) et quelques-uns comme Innuat (8 %), auxquels s'ajoute une personne s'identifiant aux deux catégories, mais le reste des participant·e·s s'identifie plus diversement : Malécite, Métis ou autre.

2.1.3 Méthode 3 – Capsules vidéo

En plus des entrevues et des ateliers, des capsules vidéo ont été tournées sur place avec des résident·e·s de la Basse-Côte-Nord, afin de faire entendre leur voix. Ces capsules, d'une durée de deux à cinq minutes, ont été filmées dans des lieux sensibles aux changements climatiques, identifiés par les personnes participantes (Figure 5).

Un total de **20 capsules** vidéo ont été tournées sur le terrain avec 17 personnes. Elles sont réparties ainsi : Lourdes-de-Blanc-Sablon (1), Rivière-Saint-Paul (1), Saint-Augustin (1), Pakua Shipi (2), Mutton Bay et La Tabatière (1), Tête-à-la-Baleine (2), Harrington Harbour (4), Chevery (3), La Romaine (1), Unamen Shipu (1), Kegaska (2), sur les eaux du golfe du Saint-Laurent (1).

Le processus de recrutement s'est effectué lors des entrevues individuelles et des ateliers collectifs de cartographie participative. Les personnes participantes étaient invitées à prendre part à un court tournage à la suite de l'activité. Afin d'encourager la participation et pour souligner la contribution, une compensation symbolique a été offerte aux personnes participantes. Un soin a été pris afin de favoriser une diversité de discours, de thématiques et de profils sociodémographiques. Ajoutons que dans quelques cas spécifiques, les personnes filmées n'ont pas participé ni à l'entrevue ni à l'atelier.

Figure 5 : Exemples de tournages



Le montage des capsules vidéo, agrémentées d'images d'archives a été effectué au retour du terrain et au fil des analyses. Elles ont été approuvées par les personnes interviewées et les partenaires du projet, avant d'être intégrées à la carte narrative et au présent rapport.

2.1.4 Méthode 4 – Sondage en ligne

Les personnes résidentes de la Basse-Côte-Nord étaient également invitées à prendre part à un court sondage anonyme en ligne sur les pratiques de mobilité et l'accès aux services essentiels en contexte de changements climatiques. La plateforme Lime Survey a été retenue pour ce projet, car elle permet d'héberger les données de manière sécuritaire sur les serveurs institutionnels de l'UQAM.

Cette méthode a permis de récolter des données quantitatives sur l'ensemble du territoire à l'étude. Au total, **112 personnes** ont répondu au sondage, provenant de toutes les municipalités et communautés Innuat.

La sollicitation s'est effectuée via les radios locales, les pages Facebook officielles des municipalités, villages et communautés, et par l'entremise d'affiches apposées dans les commerces locaux (Figure 6). Afin d'encourager la participation et pour souligner la contribution, un tirage d'une carte-cadeau provenant d'un commerce local a été organisé pour l'ensemble des personnes participantes au sondage.

Figure 6 : Affiche distribuée sur le Web et dans les lieux publics en Basse-Côte-Nord

Vivre au quotidien les changements climatiques en Basse-Côte-Nord
HIER, AUJOURD'HUI ET DEMAIN

Eshiniuiak anutshish, ute utah kie nete nikan e uauitakan tshishuk miakustshipan

Living Daily with Climate Change on the Lower North Shore
YESTERDAY, TODAY AND TOMORROW

La MRC du Golfe-du-Saint-Laurent a mandaté la Chaire de recherche du Canada avec les milieux de vie du Nord pour mener un projet visant à documenter **à quel point les changements climatiques transforment votre milieu de vie et influencent votre quotidien**, en termes d'accessibilité et de déplacements.

Notre équipe sera en Basse-Côte-Nord du 20 février au 28 mars 2024. Au plaisir de vous rencontrer !

The Golfe-du-Saint-Laurent RCM has commissioned the Canada Research Chair With Living Environments of the North to conduct a project to document **the extent to which climate change is transforming your living environment and influencing your daily life**, in terms of accessibility and travel.

Our team will be on the Lower North Shore from February 20th to March 28th, 2024. We are looking forward to meeting you!

Remplissez le sondage confidentiel en ligne et courez la chance de remporter une **carte-cadeau d'une valeur de 100 \$** à la boutique Projet138 !
-> sondage.uqam.ca/8351622/lang-fr

Complete the confidential online survey for a chance to win a **100\$ gift card** at the Projet138 store!
-> sondage.uqam.ca/8351622/lang-en

Contact Maude Normandin Bellefeuille
Facebook Messenger / normandin_bellefeuille.maude@uqam.ca

MRC du Golfe-du-Saint-Laurent UQAM | Département de géographie
Chaire de recherche du Canada avec les milieux de vie du Nord

Le profil des personnes ayant répondu au sondage se décline ainsi : 80 % sont des femmes ou s'identifient comme tel, et 20 % sont des hommes ou s'identifient comme tel. Les âges varient de 20 à 82 ans, avec une prédominance de 50-64 ans (39 %) et un quart de 30-49 ans (26 %), suivi de près par les 65 ans et plus (21 %). La plupart s'identifient comme Bas-Côtiens (80 %), tandis que le reste se répartit équitablement entre Innuat d'une part, et d'autres appartenances d'autre part. Toutes les communautés de la Basse-Côte-Nord sont représentées au moins une fois, y compris la communauté fermée d'Aylmer Sound.

La quasi-totalité des personnes ont leur résidence permanente en Basse-Côte-Nord, et 85 % ont passé l'essentiel de leur vie adulte au sein de la MRC, dont près de la moitié à Rivière-Saint-Paul, Lourdes-de-Blanc-Sablon ou Harrington Harbour. De même, 90 % ont passé la majeure partie de leur jeunesse en Basse-Côte-Nord, dont 40 % à La Tabatière, Harrington Harbour ou Rivière-Saint-Paul.

Plus des deux-tiers vivent ou travaillent en Basse-Côte-Nord depuis plus de 20 ans, et une minorité depuis 15 à 20 ans. Enfin, les deux-tiers des répondant·e·s sont salarié·e·s dans les

secteurs du transport, de l'approvisionnement, de la santé et des services sociaux, de l'éducation, du tourisme, de la pêche commerciale. Une minorité est à la retraite, et un peu moins du tiers sont étudiant·e·s ou au chômage au moment de répondre au sondage.

2.1.5 Méthode 5 – Observation participante

La collecte de données primaires s'est opérée dans un contexte d'observation participante sur le terrain par l'équipe de la recherche. Des observations quant aux conditions géographiques, socioculturelles et politiques du territoire ont ainsi pu être colligées pour la saison hivernale, particulièrement en lien avec les interruptions de services de transport et la praticabilité de la Route Blanche. À noter que la professeure Laurie Guimond travaille dans la région depuis près de 25 ans et peut donc compléter les observations pour l'ensemble des saisons. Par ailleurs, l'observation participante a également été l'occasion de recueillir des témoignages spontanés sur place, au-delà des entrevues formelles. Il convient toutefois de souligner que l'équipe se trouvait dans une posture d'observation participante non effacée, c'est-à-dire que leur présence sur le terrain était annoncée publiquement, ce qui a pu influencer les discours de certaines personnes, pour diverses raisons.

2.1.6 Analyse des données primaires

L'analyse de données primaires s'est effectuée au retour du terrain. Les entrevues individuelles, les ateliers collectifs de cartographie, les questions à développement du sondage en ligne et les notes de terrain ont été retranscrits intégralement par six transcriptrices, puis ont été codés par thématiques dans le logiciel d'analyse qualitative *NVivo* par une équipe de trois analystes. Ces thématiques ont émergé de la grille d'entrevue et de l'ensemble des données récoltées par l'entremise de toutes les méthodes. Les données codées ont ensuite fait l'objet d'analyses rigoureuses par une équipe de six analystes, soit pour chaque thème : 1) une analyse horizontale (cas par cas) ; 2) une analyse verticale (tableau de fréquence, compilant les récurrences) ; 3) une analyse transversale et comparative afin de faire ressortir les grandes tendances. Ces analyses qualitatives ont ensuite été juxtaposées à l'analyse des tracés cartographiques produits par les participant·e·s sur le terrain, en vue de la production d'un récit visuel du territoire co-construit par les gens qui y habitent.

L'analyse qualitative s'est vue complétée par une analyse quantitative des données issues du sondage en ligne. Pour chaque thématique, des statistiques ont été produites. Ainsi, dans ce rapport, les données de sondage sont présentées en complément aux analyses qualitatives lorsqu'elles sont disponibles et lorsque cela s'applique.

2.2 Collecte de données secondaires

Les données secondaires n'ont pas été récoltées par notre équipe de recherche, car elles existent déjà. Ces dernières permettent ainsi de nous référer à d'autres travaux réalisés en Basse-Côte-Nord, soit des études universitaires, des enquêtes publiques, des données de recensement, des données statistiques ou climatiques, ou d'autres écrits scientifiques ou issus

de la littérature grise¹². Ces données sont essentiellement présentées dans le chapitre 1 de ce rapport. À notre connaissance, peu de recherches en sciences humaines ont été réalisées sur les enjeux spécifiques en matière de transformation du milieu de vie par les changements climatiques en Basse-Côte-Nord. Notons toutefois l'étude sur le plan d'adaptation aux changements climatiques commandée par le Conseil des Innus de Pakua Shipi (AECOM, s.d). Nous tenons à apporter ici quelques précisions concernant la recension d'archives institutionnelles et personnelles mobilisées dans le cadre de notre recherche.

2.2.1 Méthode 6 – Recension d'archives institutionnelles et personnelles

Une recension d'archives institutionnelles à la Société historique de la Côte-Nord à Baie-Comeau et aux Archives nationales à Sept-Îles a été réalisée dans le but de dynamiser les cartes narratives et les capsules vidéo avec des images et des textes historiques. Dans la même optique, l'équipe de recherche a également fait un appel à la population de la Basse-Côte-Nord via les réseaux sociaux pour obtenir des photos et vidéos personnelles, passées et contemporaines, illustrant des sujets spécifiques abordés en entrevues et lors des ateliers. Ici aussi, il y eu un fort taux de participation avec **124 photos et vidéos personnelles reçues** de 20 personnes. Afin d'inciter à la participation et pour souligner la contribution, un tirage d'une carte-cadeau provenant d'un commerce local a été organisé parmi les personnes ayant envoyés des archives personnelles.

Nous avons également eu accès aux données anonymisées récoltées en 2023 par l'administration de la MRC Golfe-du-Saint-Laurent (MRC du Golfe-du-Saint-Laurent, 2023). Il s'agit d'un appel à témoignages auprès de la population de la Basse-Côte-Nord concernant la crise des transports. Quelques-uns de ces témoignages figurent dans ce rapport.

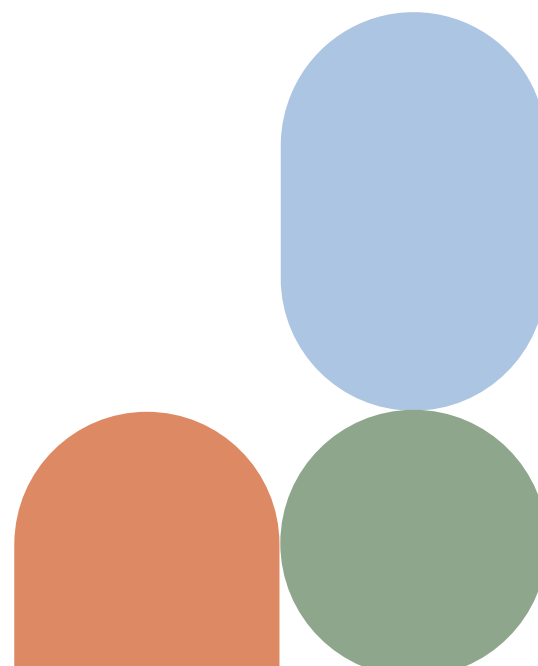
En conclusion, l'intégration des données qualitatives et quantitatives - issues de sources primaires et secondaires - a permis de dégager avec une forte confiance les grandes tendances émergentes du matériel empirique, et ce pour chaque thématique étudiée, qui ont ensuite servi à mettre en forme les divers livrables. Réitérons que l'équipe de recherche a collecté les témoignages de 4,5 % du total de la population basse-côtière et Innu, jetant les bases d'un travail inédit sur les changements climatiques vécus en Basse-Côte-Nord. Les prochains chapitres présentent les résultats qui en ressortent.

¹² « La littérature grise correspond à tout type de document produit par le gouvernement, l'administration, l'enseignement et la recherche, le commerce et l'industrie, en format papier ou numérique, protégé par les droits de propriété intellectuelle, de qualité suffisante pour être collecté et conservé par une bibliothèque ou une archive institutionnelle, et qui n'est pas contrôlé par l'édition commerciale » (Schöpfel, 2012).



Chapitre 3

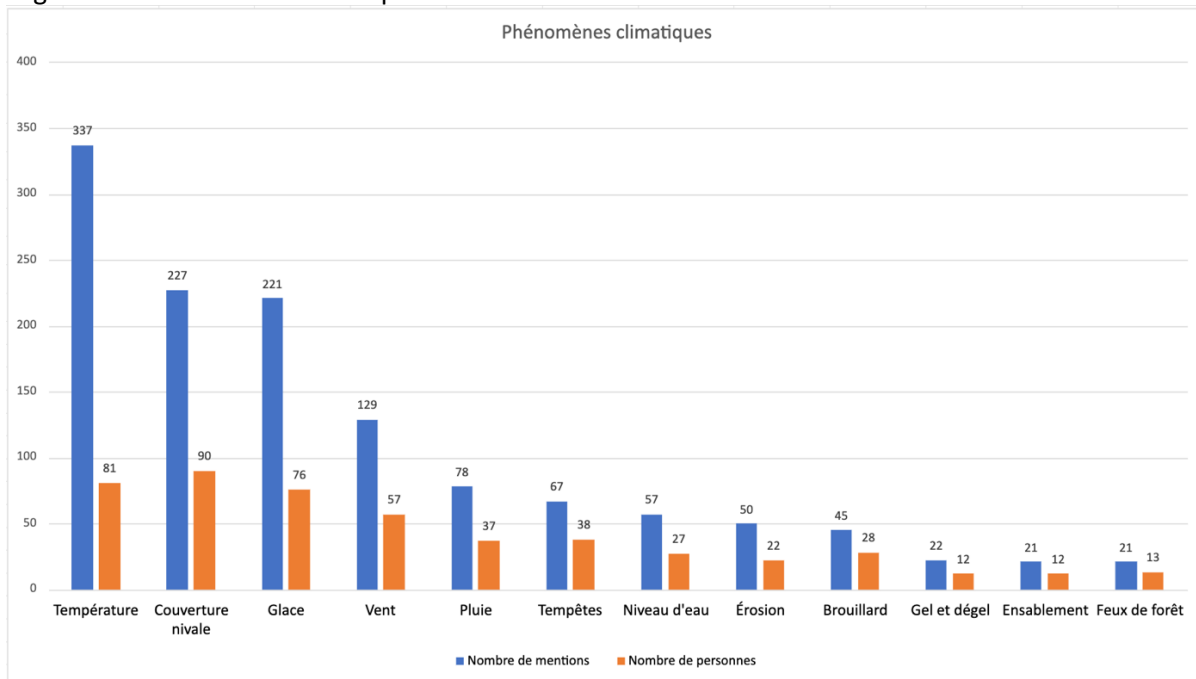
Phénomènes climatiques observés
et lieux sensibles



Ce chapitre plonge au cœur des résultats qui concernent les phénomènes climatiques, et débouche sur les lieux précis qui en sont impactés selon les participant·e·s à la recherche. L'analyse des témoignages récoltés sur les changements observés en lien avec le climat permet de recenser plusieurs phénomènes climatiques - plus ou moins fortement vécus en Basse-Côte-Nord - et de les classer en **12 grandes catégories**. Ces dernières se déclinent dans l'ordre décroissant suivant, selon le nombre de mentions : 1) la température, 2) la couverture nivale, 3) la glace, 4) le vent, 5) la pluie, 6) les tempêtes, 7) le niveau d'eau, 8) l'érosion, 9) le brouillard, 10) le gel et le dégel, 11) l'ensablement, et 12) les feux de forêt. La Figure 7 présente le nombre de mentions (en bleu) et le nombre de personnes (en orange) pour chaque phénomène climatique vécu en Basse-Côte-Nord.

La température ressort clairement en première position avec 337 mentions par 81 personnes. En deuxième et troisième positions, on retrouve respectivement la couverture nivale (227 mentions, 90 personnes) et la glace (221 mentions, 76 personnes). **L'écart entre le nombre de mentions et de personnes est révélateur de l'intensité à laquelle ces phénomènes sont vécus** ; les personnes rencontrées ont en moyenne mentionné 4 fois chacune la température, 2,5 fois chacune la couverture nivale et 3 fois chacune la glace comme phénomène où elles ont observé un changement au cours des dernières années, ou ayant un impact sur leur mode de vie. L'intensité diminue à mesure qu'on s'éloigne des phénomènes prédominants.

Figure 7 : Phénomènes climatiques observés en Basse-Côte-Nord



Les grandes tendances pour chacune des 12 catégories climatiques sont présentées ici successivement pour plus de clarté, mais il est à noter qu'en réalité les phénomènes décrits sont interconnectés et s'influencent. À la partie 3.13, les lieux jugés les plus sensibles aux changements climatiques par la population sont brièvement présentés.

3.1 Température

Pour cette catégorie, la tendance principale observée est **une augmentation des températures**. Ceci se manifeste par plusieurs constats dans le discours des participant·e·s, avec une prédominance du nombre de mentions pour une augmentation générale de la température ambiante *ex aequo* avec une augmentation de la température de l'eau :

Les eaux sont beaucoup plus chaudes qu'auparavant (La Tabatière 4)¹³.

Autrefois, on avait parfois une année plus chaude. Aujourd'hui, on a de temps en temps une année froide (Bonne-Espérance 4D).

Sur l'ensemble des mentions abordant la température, un peu plus de la moitié renvoient à une variation de la saisonnalité, principalement des hivers plus courts – à la fois commençant plus tard et finissant plus tôt – et moins froids, où la moitié des mentions spécifie une diminution des grands froids, oscillant entre – 20 °C et – 40 °C selon les participant·e·s. Les étés plus chauds sont également prédominants dans les discours, avec une minorité de personnes évoquant des étés plus longs. Pour ce qui est du printemps et de l'automne, les tendances sont moins fortes, avec une minorité de mentions pour un automne plus chaud et plus long, et pour un printemps plus long. Les propos recueillis mettent en évidence ces transformations météorologiques et climatiques observées au fil du temps :

La météo a changé, disons dans les dix dernières années. Il y a...l'hiver est très court (Harrington Harbour 39).

Mais depuis 2010...tu sais on retient en quelque sorte notre souffle et on attend que l'hiver commence, mais il ne vient pas. C'est comme, comme si on est en automne ou au printemps en permanence (Chevery 31).

C'est définitivement plus doux, la température n'est plus aussi froide. Dans le passé, on avait des – 20 presque tout le temps, de décembre à la fin février et maintenant, on en a en partie en janvier et un petit peu en février (Blanc-Sablon 5).

On a des hivers plus doux, plus doux, plus doux (Saint-Augustin 15).

L'automne dure beaucoup plus tard (La Tabatière 46).

Les hivers sont pas comme dans le temps. Dans le temps on avait des – 30, pendant des semaines de temps, tu sais là, on n'a pas eu ça de l'hiver. Peut-être des – 25 une fois ou deux, – 20 une couple de jours et pis *that's it* [c'est ça] ! (La Tabatière 48).

¹³ Pour des raisons de confidentialité et d'anonymat, seuls le nom de la communauté et le code de la personne participante sont identifiés. Ce code réfère à l'ordre chronologique des activités empiriques. La lettre désigne une personne participante lorsqu'elles sont plus d'une lors des ateliers de cartographie participative. Pour les personnes-ressources de l'extérieur de la Basse-Côte-Nord, elles sont identifiées par un O (pour organisation), suivi du numéro de l'activité. Pour les citations issues des données d'une enquête préalablement réalisée par la MRC, il est indiqué TÉM MRC (pour témoignage MRC).

À cela s'ajoute des constats en faibles proportions sur l'inconstance de la météo, le décalage des saisons de manière générale, l'augmentation des conditions météorologiques extrêmes¹⁴, l'augmentation de l'humidité et du mauvais temps. De manière plus marginale des personnes nomment également une diminution du nombre de vagues de chaleur, des étés frais, des printemps plus froids, des hivers incertains, des printemps plus courts, des changements dans le printemps et un climat plus sec.

3.2 Couverture nivale

La **diminution de la quantité de neige au sol** ressort loin devant parmi les mentions concernant la couverture nivale, avec un peu moins de la moitié des mentions y faisant référence. Certaines personnes vont plus loin en affirmant qu'il n'y a carrément pas ou plus de neige. Sans surprise, le discours sur la couverture nivale est souvent associé à l'état des hivers. Ainsi, les personnes participantes mentionnent fréquemment que les hivers sont plus courts qu'autrefois, ce qui est en concordance avec les constats ressortis dans le phénomène précédent concernant la température. Plus faiblement, les gens soulignent des hivers plus cléments. Dans ce même ordre de grandeur, il est estimé que la quantité de neige varie d'un hiver à l'autre dans les dernières années avec certains hivers où il y a eu beaucoup de neige et d'autres où il y en a eu très peu ; de la neige qui arrive plus tard dans la saison et qui fond plus tôt ; des hivers imprévisibles ou instables ; et des tempêtes de neige moins fréquentes :

Comme cette année [2024] a été vraiment, vraiment... [hésitation], probablement un des pires hivers qu'on a vu en matière de neige (Bonne-Espérance 2A).

D'énormes changements (Bonne-Espérance 6C).

On n'a plus de neige aujourd'hui, pas comme avant, comme dans le temps de nos grands-pères (Bonne-Espérance 6D).

Y'a pas de neige (Saint-Augustin 16).

Les gens remarquent beaucoup la température et la diminution de neige (Pakua Shipi 12).

La neige, des grands changements au fil du temps, c'est certain (Saint-Augustin 64).

Désormais les hivers, on n'en a pratiquement pu (La Tabatière 43).

On est le 15 mars et je n'ai pas de problème à me promener sur la route en camion si je le veux. Même s'il neige, ça n'apportera pas l'hiver. Ah, chaque année les hivers raccourcissent. La glace, la Route Blanche n'est plus ouverte longtemps. On peut l'avoir quelques mois, grâce à la glace (Chevery 32).

Tu sais avant on se promenait en skidoo, jusqu'à la fin d'avril là (La Romaine 24).

À cela s'ajoutent des constats plus isolés, mais tout de même révélateurs, soit des hivers dits différents qu'autrefois, sans préciser de quelle manière, de la neige qui arrive plus tôt dans la

¹⁴ Lorsqu'une personne mentionnait des changements dans la météo "*weather*" sans préciser, cela a été analysé comme étant un changement de température.

saison, ou des changements dans la texture de la neige : « *Même la neige n'est plus pareille. [...] Le type de neige est différent, [...] c'est comme marcher dans du sel ou du sucre* » (Mutton Bay 53). D'autres parlent de la pluie mélangée aux précipitations neigeuses, la neige qui se déplace plus au Nord à l'intérieure des terres, l'hiver en dents de scies, la neige qui ne tombe pas de manière uniforme à travers la Basse-Côte-Nord avec certains villages qui en reçoivent moins que d'autres, et une mention affirmant qu'il y a encore de la neige et des tempêtes de neige. En guise d'exemple, ces photos illustrent à quel point la couverture nivale est changeante selon les années (Figure 8).

Figure 8 : Segment de la route 138 à l'entrée de Mutton Bay qui se transforme habituellement en Route Blanche l'hiver. Passage connu sous le nom de "The Cut"



Photos de gauche et du centre : Michaël Després.

3.3 Glace

Il est impressionnant de constater la finesse avec laquelle les personnes décrivent les transformations observées au sujet de la glace, allant jusqu'à décrire quel type de plan d'eau est affecté de quelle façon. De manière générale, elles notent, en ordre décroissant, **la diminution de la glace *ex aequo* avec l'absence de glace**, le gel tardif, la diminution de l'épaisseur de la glace, la fonte hâtive, la saison plus courte et l'inconstance de l'état de la glace :

C'est vraiment pas solide, le fond est pas assez fort [...] pis s'il y a une chute, ça peut être défoncé facilement là (La Tabatière 45A).

La rivière Olomane... les deux dernières années, elle n'a presque pas gelé. Elle a gelé, mais très tard (Unamen Shipu 20A).

Il y avait toujours beaucoup de glace au printemps, des gros icebergs et tout ça. Tout gelait...aussi loin que tu peux voir. Tu pouvais voyager d'un village à l'autre par la mer parce que c'était toujours gelé. Tu vois plus ça maintenant. Je vis ici depuis environ 30 ans et j'ai peut-être vécu ça une fois ? (Kegaska 25).

Euh la glace...des lieux parcourus pendant des années, soudainement ne gèlent plus comme avant (Blanc-Sablon 1).

Si on décortique les aléas dominants, on remarque que les personnes parlent de la **diminution de la glace** majoritairement de manière générale (« *Et cette année était exceptionnel, on n'a pratiquement eu aucune glace!* » (Blanc-Sablon 65), puis en nommant le pont de glace, les

baies, les ruisseaux, la glace de mer, les icebergs, les rivières, les étangs, le golfe et étonnamment les mornes de La Romaine. Pour ce qui est **de l'absence de glace**, on retrouve sensiblement les mêmes mentions avec des mentions générales, le pont de glace, le golfe, les baies, les rivières, la glace de mer, les rapides des rivières, les ruisseaux et les lacs, les étangs, les rochers, le port de Harrington Harbour et le quai de La Romaine.

De plus, certains endroits sont nommés plus fréquemment comme étant affectés par les transformations de la glace. Le pont de glace¹⁵ reliant Chevery à Harrington Harbour est en tête de file, sans grande surprise, les habitant·e·s de l'île étant fortement dépendant·e·s du pont de glace pour se déplacer en motoneige l'hiver. On y note une absence de glace, une diminution de la présence de la glace et de son épaisseur, une saison d'ouverture plus courte, une instabilité du pont de glace, un couvert de glace non uniforme et la fonte hâtive :

Cet hiver, je sais, ça pas duré bien longtemps la barre de glace, je dirais peut-être, je sais même pas si ça duré deux semaines, peut-être environ (Chevery 28).

Et comme ça se présente, je pense que d'ici quelques années il n'y aura plus de glace là-bas...Pour les déplacements en tout cas. [...] On dirait que chaque année, y'en a de moins en moins (Harrington Harbour 40).

S'ensuit les baies. La Basse-Côte-Nord comprend de nombreuses baies et quelques-unes ont été explicitement nommées par les personnes participantes, dont la baie de La Romaine, Salmon Bay, baie de Blanc-Sablon, baie de Brador, baie de Chevery, baie Plate (Figure 9). Selon leurs dires, elles gèlent plus tardivement, elles gèlent moins ou pas du tout ou elles fondent plus tôt :

On avait l'habitude de traverser la baie, de passer par Middle Bay pour arriver ici et de continuer pour aller directement à Old-Fort, mais on ne peut plus. C'est impossible depuis les 15 dernières années au moins. Aucune manière de se déplacer par là. La glace ne reste pas. Ça peut geler une journée ou deux et le lendemain, c'est parti. Avant, je venais ici en décembre et ça restait jusqu'à mai, fin mai, début juin certaines années. Ça n'arrive plus du tout, du tout (Blanc-Sablon 7A).

On pouvait aller à Salmon Bay probablement en...à la mi-janvier dans le passé. Et la semaine dernière, ils essayaient encore de mesurer la glace pour y aller. Et on est presque en mars (Bonne-Espérance 2B).

¹⁵ Pour fin d'analyse, à chaque fois qu'un·e résident·e de Harrington Harbour mentionnait une transformation de la glace, celle-ci a été comptabilisée comme faisant référence au pont de glace, même si cela n'était pas explicitement nommé. Le contexte culturel et géographique de Harrington Harbour laisse croire qu'il s'agit là d'un risque d'erreur négligeable.

Figure 9 : Exemples de baies autrefois bien gelées en mars : Baie Plate devant le village de Tête-à-la-Baleine (gauche) (2024) et baie devant La Romaine – Unamen Shipu (droite) (2024)



Photo de gauche : Raphaëlle Ainsley-Vincent.

La rivière Saint-Augustin arrive en troisième position des lieux les plus affectés par la glace. Les personnes participantes mentionnent que la glace de la rivière fond plus tôt et gèle plus tard. Il y a une diminution de la présence de glace et de son épaisseur. D'autres nomment la qualité de la glace « *houleuse* » (« *choppy* »), la glace présente mais sans neige, les embâcles et les débâcles plus courtes (Figure 10) :

Normalement...à l'automne, [en] novembre, c'est gelé. Maintenant, cette année, en janvier, en décembre, la glace est partie de la rivière ! À cause de la pluie. Tout est parti. La glace avait environ, peut-être...10, 12 pouces d'épais. Tout a débordé, comme en été. Je suis allé sur ma ligne de trappe en décembre, en [...] bateau, c'est juste...j'ai jamais... Personne ici n'a jamais vu ça, à ce temps-ci de l'année, la glace qui part de la rivière (Saint-Augustin 14).

Figure 10 : Rivière avant la crue de 2022 ayant causé une inondation à Saint-Augustin



Photos : Valérie Driscoll

Les autres plans d'eau nommés, moins fréquemment, sont dans l'ordre décroissant : les rivières, le golfe du Saint-Laurent, la glace de mer (eau salée), les étangs, les ruisseaux et les lacs.

Finalement, les personnes rencontrées ont à l'occasion fait part de certains constats plus isolés, tel que la diminution ou l'absence de « *glaces du Nord* », décrites comme étant « *la banquise printanière en provenance du Labrador* » (Bonne-Espérance 75) (Capsule vidéo 1) ou, dans un cas, de la présence de glaces du Nord, d'une diminution et absence de glace à la dérive au printemps, de fonte de la calotte glaciaire, de rivières qui gèlent plus tôt.

Capsule vidéo 1 : Mode de vie, traditions, Route Blanche et tourisme (Bonne-Espérance)



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A28

3.4 Vent

Lorsque les personnes parlent des transformations observées en lien avec le vent, il ressort en première position une **augmentation de l'intensité des vents**. Les termes mobilisés pour décrire ce phénomène sont par exemple « *des vents violents* », « *des vents vraiment forts* », « *on n'a jamais eu des vents comme ça avant* », « *des gros vents, des trop gros vents* ». Plusieurs personnes vont jusqu'à préciser la vélocité des vents pour appuyer leurs propos. Une d'entre elle raconte, en guise d'exemple de cette intensité des vents, que le toit de l'aréna de Chevery s'est effondré (Figure 11). Trois personnes nomment ce qu'est une vitesse de vent considérée « *normale* » aujourd'hui en Basse-Côte-Nord (30-50 km/h, 40-70 km/h pour une tempête, sous 90 km/h pour Blanc-Sablon), et neuf personnes quantifient la vitesse des vents forts (25 km/h, 80 km/h, 100-135 km/h, 150 km/h). Les témoignages recueillis illustrent clairement une intensification des vents en Basse-Côte-Nord :

Je dis juste qu'on voit beaucoup plus de vents violents de nos jours. Tu sais, comme...Blanc-Sablon, j'ai des amis là-bas qui disent que tout ce qui est inférieur à 90 [km/h] est...Ils appellent ça une brise (Chevery 32).

C'est des gros changements, y vente beaucoup plus, des rafales à 100 pis 110 pis 115 [km/h], on en a beaucoup plus qu'avant, y en avait pareil avant, mais là c'est beaucoup plus, pis souvent (La Romaine 22).

J'ai déjà entendu parler de... quelqu'un qui est allé à son chalet et qui a trouvé que sa remise avait disparu ! [...] Elle avait été emportée par le vent ! Et ma nièce, il y a environ 8 ou 9 ans, son mari lui avait construit un chalet flambant neuf, il était magnifique, et quand ils sont arrivés au printemps : il avait disparu ! Ils l'ont retrouvé quelque part dans une baie, retourné à l'envers. Il avait été emporté par le vent, renversé, oui (Saint-Augustin 8).

On retrouve en deuxième position des tendances dominantes, l'augmentation de la présence de vent avec des mentions telles que « *beaucoup de vent* », « *plus de vent* ». S'ensuit, dans l'ordre, l'augmentation de la force et de la fréquence des tempêtes de vents, des vents

constants « *toujours venteux* », des « *vents du sud* », des vents plus fréquents, des vents soufflant dans toutes les directions, un vent déréglé, et des « *vents du nord-est* ». Il est intéressant de noter que dans l'ensemble des mentions reliées au vent, presque les trois-quarts ne sont pas associés à une saison en particulier, une minorité sont associées à l'été, très peu sont associées à l'automne et à l'hiver, et une seule est associée au printemps, tels que le révèlent ces extraits :

On vit dans l'vent pratiquement quotidiennement là. Sans ça... sans que ce soit des tempêtes, mais des... des journées calmes, on n'a... on n'en a pratiquement pu là (La Tabatière 43).

Depuis les 10 à 12 dernières années, le vent semble toujours souffler. Il y a toujours des forts vents...dans toutes les directions (Saint-Augustin 16).

Avant ça tu avais des tempêtes, deux, trois tempêtes à l'automne, pis là c'est l'été, quasiment, quasiment à toutes les semaines des vents forts (La Tabatière 47).

Figure 11 : Toit de l'aréna de Chevery arraché par les vents



Photo : Karine Monger

3.5 Pluie

Les principaux changements mentionnés par les personnes rencontrées sont qu'il y a maintenant **plus de pluie en hiver**, plus de pluie en général et des épisodes de pluie plus abondantes¹⁶. De même, les interlocuteur·trice·s font état de tempêtes¹⁷ de pluie à l'hiver et de la pluie mélangée à la neige. À ce sujet, une minorité disent qu'il y a déjà eu des hivers pluvieux par le passé et que ce n'est donc pas un phénomène nouveau. Les autres saisons sont également nommées comme étant plus pluvieuses qu'autrefois, mais en très faible proportion, soit trois mentions pour le printemps (toutes au mois de mars), et deux mentions pour l'automne et l'été. Plus marginalement, les personnes participantes ont parlé de pluie verglaçante, de pluie plus fréquente, de pluie sur de plus longue période, de grêle en hiver et

¹⁶ À noter qu'il y a eu un épisode de forte pluie lorsque l'équipe de recherche était sur le terrain (29 février 2024), ce qui a pu influencer le discours des personnes participantes.

¹⁷ La fréquence des mentions des tempêtes de pluie vs de la pluie abondante est à interpréter avec une certaine précaution. En effet, lorsque les personnes participantes ont utilisé l'expression « *tempête de pluie* » elle a été comptabilisée sous « *tempête* », mais lorsqu'elle utilisait plutôt le vocabulaire « *pluie forte* » ou « *grosse pluie* », elle a été comptabilisée sous « *pluie abondante* ». Il se pourrait que cela soit simplement une différence dans la façon de s'exprimer et non une réelle différence dans l'idée exprimée.

de précipitations qui tombent sous forme de pluie ou de grêle à Unamen Shipu alors qu'elles tombent sous forme de neige à Saint-Augustin :

Beaucoup plus de pluie dans les mois d'hiver parce que c'est plus doux (Bonne-Espérance 3C).

C'est de la pluie, de la pluie, de la pluie, de la pluie tout le temps (Unamen Shipu 19B).

Il y a eu peut-être une fois cet hiver qu'on a eu de la neige qu'on a pas eu de la pluie avec [...] on a 20 cm de neige mais après ça on a 15 millimètres de pluie par-dessus, des fois plus fait que... ça donne de la *slush* [mélange de neige, d'eau et de sable ou de sels abrasifs qui se forme l'hiver sur les routes, les sentiers ou les trottoirs] (La Tabatière 48).

3.6 Tempête

Pour ce qui est des tempêtes, elles sont principalement qualifiées comme **plus puissantes et plus fréquentes**. Une minorité de personnes ont mentionné qu'il y avait des tempêtes, sans les qualifier. Lorsqu'une saison est précisée, il s'agit majoritairement de l'automne, suivi de l'été, avec des mentions uniques pour le printemps et l'hiver. Fait intéressant, les tempêtes sont caractérisées par une augmentation de la force et de la fréquence des marées de tempêtes et de la hauteur des vagues amplifiées par les vents (« *vague de marée ou onde de tempête* », « *onde de marée* », « *vague scélérate*¹⁸ »), par des ouragans, par des vents puissants¹⁹, et comme causant l'érosion. En faible proportion, des personnes soulignent des tempêtes commençant plus tôt dans la saison, qu'il y a eu des tempêtes plus fortes dans le passé que celles que nous avons aujourd'hui, le verglas de 1998, et que les tempêtes sont moins fréquentes mais plus violentes de nos jours :

Et il n'y a pas de petites tempêtes, c'est toutes de plus grosses tempêtes. [...] Quand y vente, y vente ! (Saint-Augustin 64).

Il semble qu'on a plus de vent et...plus fort...des tempêtes plus grosses qu'à la normale (La Tabatière 52).

Avec les changements climatiques, il y a plus de tempêtes maintenant, ici, surtout l'automne...(Kegaska 26A).

Maintenant, il y a une onde de tempête chaque...presque chaque fois qu'on a une tempête (Kegaska 25).

¹⁸ La vague scélérate *rogue wave* est une vague océanique extrêmement haute et soudaine, non liée à une tempête (Office québécois de la langue française, 2010).

¹⁹ Il s'agit des mentions qui font explicitement le lien entre les vents puissants et les tempêtes. Dans le cas où seulement la puissance des vents était nommée, cela a été comptabilisé dans la catégorie « *vent* », ce qui fait qu'en réalité il se pourrait que plus de personnes caractérisent les tempêtes par l'augmentation de vents puissants.

3.7 Niveau de l'eau

En ce qui a trait au niveau de l'eau, selon les interlocuteur·trice·s **la tendance générale est à la hausse**. Fait intéressant, une distinction des tendances selon le type de plan d'eau est notée. Alors que la totalité des mentions concernant la mer annonce une augmentation du niveau de l'eau, les résultats sont plus mitigés pour les rivières, les lacs et les étangs, avec quasiment le même nombre de mentions annonçant une augmentation et une diminution du niveau de l'eau, de sorte qu'il n'est pas possible de ressortir une tendance pour ces plans d'eau. Des personnes soulignent également, en faible nombre, l'augmentation des marées hautes, de même que la présence d'inondations, surtout au printemps :

Maintenant, je constate que quand on a, mettons, une tempête majeure, à 100, 120 kilomètres de l'eau, comme le niveau de la mer, surtout la marée haute...l'eau va plus loin dans les terres (Blanc-Sablon 65).

Il y a des marées plus hautes [dans la rivière à l'intérieur des terres] depuis...depuis les dernières années [...] l'eau monte si haut, c'est irréel. Et ça se produit tard à l'automne (Saint-Augustin 14).

Dans les communautés, même les lacs et les étangs que tu vois en passant, tu vas remarquer que dans plusieurs, le niveau de l'eau a beaucoup baissé, alors qu'il a beaucoup monté dans la baie (Bonne-Espérance 3B).

3.8 Érosion

Pour ce qui est de l'érosion, les personnes interrogées ne décrivent pas ou très peu le phénomène en tant que tel, mais nomment plutôt des **lieux qui y sont sensibles**. Certains villages paraissent plus touchés que d'autres. Kegaska (Capsule vidéo 2) et Blanc-Sablon²⁰ sont en tête de file, suivi de Chevery (Capsule vidéo 3), Saint-Augustin (Figure 12), Harrington Harbour, Pakua Shipi, Unamen Shipu, La Romaine et Lourdes-de-Blanc-Sablon. Pour les trois villages les plus affectés, des lieux spécifiques sont identifiés comme étant touchés ou à risque d'érosion. À Kegaska les personnes rencontrées parlent de la plage, notamment de la section reliant le village à la presqu'île où se trouve le quai fédéral (Figure 13), de la route longeant la plage, de bancs de sable et du littoral. À Blanc-Sablon il est question de la plage, de la route entre Blanc-Sablon et Brador et du littoral. À Chevery, les personnes participantes nomment les plages, les falaises et les dunes de sables du littoral :

Et beaucoup plus d'érosion, des deux côtés, la rive ouest et la rive est. L'érosion est...si rien n'est fait sur ce côté, le côté est, comme, ici? Si on a une autre tempête majeure comme celle qu'on a eu il y a deux ans, j'ai peur que ça parte. Une autre île pourrait apparaître (Kegaska 27A).

À Kegaska là, depuis 2021, y'ont perdu des berges, je sais pas combien de mètres. Tu sais les tempêtes là ont mangé la plage (La Romaine 24).

²⁰ Le village de Blanc-Sablon et la municipalité de Blanc-Sablon, dont le village fait partie, ont été comptabilisés de manière non-différenciée.

Aujourd'hui il y a à peine d'espace sur la plage, la côte descend plus drastiquement et tombe dans l'eau (Blanc-Sablon 55).

Érosion sur toute la longueur de la plage. Le vent sud ou sud-ouest ravage les maisons sur le bord de l'eau, parce qu'elles ne sont pas protégées par un banc de sable. Ils ont déjà dû relocaliser deux maisons et un bâtiment de la commission scolaire (Chevery 56).

Figure 12 : Exemple de site en érosion sur les berges de la rivière Saint-Augustin-Pakua Shipu



Figure 13 : Kegaska et la presqu'île où se trouve le quai accueillant le Bella Desgagnés



Photo : Scott Orborne

Capsule vidéo 2 : Érosion à Kegaska



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A12

Capsule vidéo 3 : Érosion des berges et relocalisation à Chevery



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A3

3.9 Brouillard

À noter que cette catégorie comprend le brouillard et la brume de façon non-différenciée²¹. Les tendances principales sont à l'**augmentation du brouillard**, avec une augmentation en été ou une augmentation générale, sans préciser la saison. La présence du brouillard en hiver est explicitement nommée plusieurs fois, avec la précision qu'il s'agit d'un phénomène nouveau. En effet, des participant·e·s mentionnent que par le passé le brouillard se limitait surtout à l'été, avec le mois de juillet étant le plus affecté. Pour l'augmentation du brouillard, l'automne est peu souligné et le printemps n'est pas mentionné. Ces extraits décrivent ces « *anomalies* » en lien avec le brouillard :

Bien y'avait de la brume pareille avant, tout cas, au mois d'août y'avait tout le temps de la brume, au mois d'août. Mais là c'est pas juste au mois d'août, c'est souvent,

²¹ Le brouillard et la brume font référence au même phénomène, ce n'est que la visibilité qui diffère. On parle de brouillard lorsque la visibilité à la surface du globe est de moins d'un kilomètre, et de brume si elle est supérieure (Organisation météorologique mondiale, 2025).

souvent, souvent. Je dirais que ça doit être dix fois pire icitte qu'avant, pour la brume là. Avant ça on avait tout le temps, toute le monde disait : au mois d'août c'est un mois à brume. Au début d'août là, ça durait peut-être une semaine, dix jours, mais là ça peut être au mois de juin, juillet, août, septembre, la brume, régulièrement. On est pris avec ça. Je pense c'est les changements climatiques qui fait ça, je suis pas mal sûr (La Romaine 22).

Tu as probablement vue du brouillard [cet hiver], ce qui est très...pas normal, comparé aux dernières, disons, cinq années (Harrington Harbour 26).

La météo oui, euh, des conditions brumeuses, et on a du brouillard en...en hiver. Tu sais, c'est...on n'est pas...je ne devrais pas dire que ce n'est pas supposé mais...on a du brouillard en hiver, trois à quatre jours de brouillard, cinq ou six jours de brouillard. C'est la météo de juillet (Saint-Augustin 16).

Là maintenant [en hiver] la pluie, la brume. C'est ça les changements climatiques (Pakua Shipi 13).

En plus faible proportion, les personnes participantes mentionnent des périodes de brouillard plus longues principalement en été, mais aussi de façon générale (« *du brouillard constant* » (Blanc-Sablon 7C)), et très peu en hiver. Une minorité de personnes soulève que les épisodes de brouillard sont plus fréquents toutes saisons confondues (Figure 14). De manière marginale, une personne parle d'une absence anormale de brouillard et une de la diminution de brouillard en hiver.

Et je n'ai jamais vu ça. On a eu du brouillard ici avant, mais peut-être deux, maximum trois jours. Mais cette fois, c'était huit jours, c'était...impossible pour les avions de voler, d'atterrir ou de décoller. C'est du jamais vu. [...] Et moins de deux semaines plus tard [...] on a été pris ici durant trois jours à cause du brouillard (Chevery 30).

Justement d'ailleurs l'été dernier il y a eu cinq jours de brouillard au mois de juin vers la fin de... vers la fête de la Saint-Jean, ben il a fait brouillard cinq jours de temps (Unamen Shipu 59).

Figure 14 : Brouillard en hiver



Photo : Karine Monger

3.10 Gel et dégel

Le phénomène de gel-dégel est nommé en relation avec **les redoux, principalement à l'hiver et au printemps** et parfois à l'automne. Les personnes rencontrées mentionnent aussi que les fluctuations rapides de température engendrent des épisodes de neige, de pluie et de glace en alternance :

Il peut faire – 20° Celsius. Deux jours plus tard, ça réchauffe (Blanc-Sablon 65).

Ça change. Ça gèle moins. Quand y gèle, y comme, y... quand y gèle, des fois y dégèle rapidement. Mais comme aujourd'hui quand on était parti c'était très froid. Tout d'un coup ça change ! (Pakua Shipi 13).

3.11 Ensablement

L'ensablement ne semble pas être un phénomène régional, mais plutôt spécifique à certaines localités. **Saint-Augustin ressort en première position.** Les résident·e·s de ce village sont préoccupé·e·s par l'ensablement de la rivière Saint-Augustin-Pakua Shipu et de son embouchure, communément appelé “*the bay*” (Capsule vidéo 4). Ils/elles s'inquiètent de la difficulté, voire de l'impossibilité de navigation à marée basse, et de l'ensablement associé à la diminution de la glace, nécessaire pour creuser un chenal à la débâcle du printemps :

Une année, le niveau de l'eau était exceptionnellement bas [dans la rivière]. Et même quand les marées du printemps sont arrivées, les marées hautes et les marées basses, même un petit bateau ne pouvait pas passer (Saint-Augustin 8).

C'est pour ça que le sable s'accumule, parce qu'il n'y a plus autant de glace qui part à cause des changements climatiques. On n'a plus...tu sais, l'hiver dernier, on n'a eu aucune neige. Juste de la glace et la glace a fondu plus haut sur la rivière et est descendu en petits morceaux. [...] Donc c'est comme ça que ça affecte, c'est comme ça que le sable arrive...si la glace [repartait en bloc], par une grande poussée, ça emporterait le sable, n'est-ce pas ? (Saint-Augustin 9).

Il faut aller dans ces baies, il y a juste du sable. Maintenant, il n'y a plus de chenal (Saint-Augustin 14).

Capsule vidéo 4 : Pakua Shipi : Rivière Pakua Shipu, feux de forêt, déplacements locaux et accès à *nutshimit*



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A29

Unamen Shipu est mentionné à deux reprises, soit pour l'accumulation de sable au fond de l'eau et la formation de bancs de sable sur le littoral du golfe du Saint-Laurent en raison de l'érosion des berges, rendant la navigation difficile à marée basse, voire à marée haute.

La communauté de Tête-à-la-Baleine est énoncée à deux reprises, d'abord pour l'augmentation du sable à marée basse, et de façon plus surprenante, pour la disparition de dunes qui autrefois protégeaient la glace des vents, rendant l'accès aux îles plus difficiles aujourd'hui. À Kegaska, il y a deux mentions d'ensablement à l'ancien site du phare, qui connaît aussi un enjeu d'érosion important. Finalement, Chevery et Blanc-Sablon ont chacun une mention unique.

3.12 Feux de forêt

Lorsque les personnes parlent de feux de forêt, elles font principalement référence à **une augmentation des feux de forêt et une augmentation du risque associé à leur propagation**. Des facteurs de risques sont d'ailleurs identifiés, soit un climat plus sec et l'augmentation des grands vents. D'autres facteurs sont nommés de façon marginale : climat plus chaud, diminution des précipitations, éclairs. On dénote une certaine crainte face à l'augmentation des feux de forêts (Capsule vidéo 4) :

On a vu l'an passé beaucoup de feux de forêts, on n'est pas à l'abri de ça non plus. Voyez ici y'a beaucoup d'arbres près des maisons, donc si jamais y'avait un feu qui se déclarerait ça pourrait avoir un impact, donc c'est des choses auxquelles à un moment donné y va falloir y penser (Chevery 33).

Ils s'inquiètent donc plus, par exemple, quand ils savent qu'une grosse tempête approche ou que des feux sont allumés en été, etc. (Mutton Bay 51).

L'ensemble de ces tendances climatiques engendrent plusieurs impacts différents affectant tantôt les déplacements sur le territoire et à l'extérieur, tantôt l'accès aux services essentiels en Basse-Côte-Nord. Ils viennent toucher intimement au mode de vie bas-côtier et Innu.

3.13 Lieux sensibles

Lors des entrevues et des ateliers de cartographie participative, nous avons demandé aux participant·e·s d'identifier les lieux jugés sensibles aux changements climatiques, à l'échelle locale. L'objectif était de géolocaliser ces points névralgiques²².

Plusieurs lieux sont nommés, et ce, au sein de l'ensemble des communautés présentées dans la liste de l'Annexe 1. Il en ressort tout de même que certaines sont plus affectées que d'autres, à différentes saisons. Il est d'ailleurs intéressant de constater que ce ne sont pas seulement les personnes résidentes du village en question qui mentionnent ces lieux comme étant sensibles, ce qui est révélateur d'une forte mobilité et d'une conscience régionale à travers la Basse-Côte-Nord. À titre d'exemple, voici un témoignage d'une personne résidant à Kegaska :

Je sais qu'à Saint-Augustin, ils ont un aéroglisseur qui fait la navette entre les deux rives à cause du gel et du dégel. Et puis, ils utilisent un hélicoptère pour faire la navette. Comme à Harrington Harbour. Ils ont un hélicoptère, c'est dommage, car ces gens devraient au moins avoir un pont, quelque chose qui les relie à Chevery. Ils se battent corps et âme depuis des années, à cause du changement climatique, ou peu importe... Ils appellent ça une barre. C'est une barre de glace (*ice bar*), ou une route de glace qui, qui, qui, a besoin du froid pour rester en place. Et c'est leur seule façon de quitter l'île. Ils vivent sur une île. Et, euh, ils l'ont eu, je crois, cette année, pendant quelques jours ou une semaine, ou peu importe, et maintenant il n'y en a plus. Alors, ils sont à nouveau coincés sur l'île. Et ils se battent corps et âme pour obtenir un pont ou quelque chose comme ça pour les aider, mais ça n'arrivera jamais. Comme je l'ai dit, ici, nous sommes des oubliés (Kegaska 25).

Le pont de glace reliant Chevery à Harrington Harbour est le lieu le plus mentionné comme étant sensible aux changements climatiques durant l'hiver. L'augmentation des températures et la diminution du couvert de glace et de la neige qui en résulte limitent le nombre de jours d'ouverture de ce tronçon de la Route Blanche. En effet, il n'a pas été ouvert du tout dans les deux dernières saisons hivernales (2022-2023, 2023-2024) (MTQ, 2024).

La rivière Saint-Augustin Pakua Shipu est également identifiée comme lieu hautement sensible par des personnes de plusieurs villages, et ce, à la fois durant l'hiver et l'été. En hiver, le tronçon de la Route Blanche reliant les communautés de Saint-Augustin et de Pakua Shipu ne gèle pas comme autrefois et est plus fréquemment fermé. En été, l'ensablement de la rivière rend la traversée difficile, voire non praticable à marée basse. Les épisodes plus fréquents de gel-dégel affectent également les périodes de transition entre les saisons où aucun moyen de transport ne semble complètement adapté. Dans tous les cas, les phénomènes climatiques engendrent d'importants enjeux de mobilité, coupant l'accès aux villages bas-côtiers.

²² Rappelons que ce rapport n'a pas la prétention de cartographier l'ensemble des lieux sensibles aux changements climatiques en Basse-Côte-Nord. Il s'agit plutôt de donner la parole aux Bas-Côtier·ère·s et aux Innuat, afin de représenter leur réalité. Cette liste n'est donc pas exhaustive.

En troisième position ce sont **les îles de Rivière-Saint-Paul**, qui ne sont plus accessibles en hiver depuis de nombreuses années en raison de la diminution ou de l'absence de glace (Figure 15). Fait important, ce sont uniquement des résident-e-s de la municipalité de Bonne-Espérance qui ont nommé ce lieu comme étant sensible aux changements climatiques, contrairement aux deux cas précédents. La forte occurrence des mentions pour les îles de Rivière-Saint-Paul peut s'expliquer par le fait que plusieurs entrevues de groupe ont été réalisées dans ce village, ce qui tend à augmenter la représentation d'un lieu :

4D - En camion. [...] On roule sur la glace. Vous ne pouvez pas faire ça [depuis] je dirais même il y a 30 ans, pas 40 mais 30 ans.

4A - En camion, je dirais qu'il y a 25 ans, nous avons contourné Whale Island. [...] On pouvait s'y rendre en motoneige. [...]

4B – Les îles ici [il pointe les îles], on pouvait se déplacer en motoneige tout l'hiver. Elles sont parties... Rivière-Saint-Paul [...] Et maintenant, on ne peut plus... comme jamais... (4ABD).

Figure 15 : Carte annotée tirée d'un atelier de cartographie participative à Rivière-Saint-Paul (février 2024)



À noter qu'à l'analyse des données, il n'était pas si évident de déterminer les lieux précis, étant souvent associés à une municipalité plutôt qu'un village (dans le cas de Blanc-Sablon et de Bonne-Espérance) ou encore associés aux déplacements entre eux. Ceci est une donnée en soi, et démontre que l'enjeu de la mobilité est au cœur des impacts des changements climatiques vécus en Basse-Côte-Nord.

3.14 Perception générale des impacts des changements climatiques

Selon les personnes interrogées, l'expression « changements climatiques » génère différentes images et fait appel à différentes connaissances et expériences. De même, la perception des changements climatiques n'est pas unanime et un important flou demeure quant à la compréhension scientifique et factuelle globale, soit les causes et les conséquences, mais aussi les emballements, les points de bascule ou les interrelations entre les différents phénomènes par exemple.

Spécifions que dans la présente recherche, les questions ont été posées de manière à faire ressortir les perturbations vécues aux échelles locale et régionale. Il est peut-être normal que les changements climatiques soient perçus comme tels et non comme un ensemble de phénomènes à grande échelle, mondialement interreliés.

Pour certaines personnes, les changements climatiques sont perçus comme un cycle naturel du climat, qui évolue depuis la dernière glaciation. Une prise de conscience semble toutefois s'opérer et les elles notent que les choses ne seront plus comme elles l'étaient jadis :

Et ça arrive plus vite que les gens pensent. [...] depuis la dernière glaciation, ça se réchauffe. C'est normal. Sinon, on serait encore dans la glaciation. La seule chose maintenant, c'est que, je pense, c'est que ça va plus vite que ça devrait. [...] Et moins il fait froid, plus on dirait que ça va vite (Saint-Augustin 14).

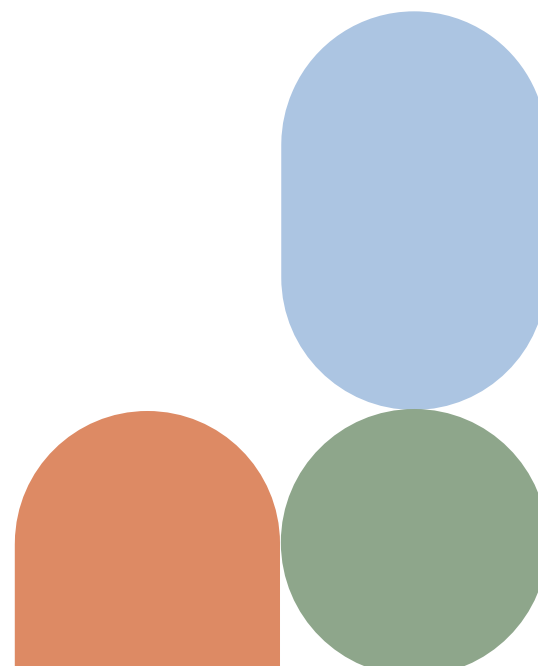
Les effets tangibles des changements climatiques, tels que la diminution de la neige ou les perturbations des activités importantes pour les communautés (pêche, motoneige), agissent comme des « réveils » ; ils incitent à une prise de conscience et à une réflexion sur ces enjeux : « *je pense que le changement climatique est un signal d'alarme pour nous et pour tout le monde sur la planète* » (Bonne-Espérance 6A).

Les phénomènes climatiques observés et décrits par les résident·e·s de la Basse-Côte-Nord engendrent d'importants impacts de toutes sortes sur le mode de vie. Les grandes tendances climatiques exposées dans ce chapitre, et les lieux sensibles particulièrement affectés sont à garder en tête pour la suite de ce rapport, car leur transversalité fait qu'ils refont surface continuellement.



Chapitre 4

Enjeux de transport et de mobilité



Le transport et la mobilité affectent grandement la vie quotidienne en Basse-Côte-Nord, et ce tant aux échelles locale que régionale et interrégionale. Nous verrons qu'à l'intérieur même d'une communauté, l'accès à certains lieux névralgiques est parfois compromis. Étant des communautés isolées ou éloignées les unes aux autres et pour la plupart non reliées aux réseaux routiers du Québec ou de Terre-Neuve-et-Labrador, le transport est la clé pour l'accès aux services essentiels, et pour la mobilité intra, inter et extrarégionale.

Ce chapitre est un état des lieux des pratiques de mobilité des gens de la Basse-Côte-Nord, de leurs habitudes de déplacements, de la qualité des transports et de l'impact des changements climatiques sur ces services. À l'aide des différentes clés d'analyse, dont l'évaluation de l'offre de services faite par les personnes participantes à la recherche, le besoin d'amélioration des services de transport sera mis en lumière.

4.1 Besoins principaux : la route 138 et des transports améliorés

À travers les entrevues, les ateliers de cartographie ainsi que le sondage, les participant·e·s ont été questionné·e·s sur les besoins jugés prioritaires pour la Basse-Côte-Nord. Sans surprise, le principal besoin nommé est la **route 138**. Compte tenu l'importance qu'elle revêt et sa transversalité de tous les enjeux abordés dans le cadre de cette recherche, une grande partie du chapitre 7 y est consacrée. Le second besoin le plus identifié est **l'amélioration des transports existants**, qui sera explicité plus en profondeur ci-bas :

Là, on est vraiment esclave de nos compagnies de transport. Au moins, si on avait la... la possibilité de voyager quand qu'on veut, ça serait déjà un très gros changement (La Tabatière 43).

S'il pouvait y avoir de la fréquence pis de la stabilité, ben ça serait bien... (Unamen Shipu 59).

Je pense que... l'accès, tout d'abord, comme je l'ai dit... aux transports, c'est présentement la priorité numéro 1. Que ce soit pour l'alimentation, que ce soit... parce que les services de santé sont... c'est difficile. Si vous êtes malade, c'est très difficile. Euh... donc cela doit être amélioré (La Tabatière 54).

Nous donner plus d'accès. On pourrait voyager peut-être deux fois par semaine au lieu d'une fois par semaine. Les avions : il pourrait y avoir plus de vols (Saint-Augustin 64).

4.2 Portrait des déplacements : moyens de transport empruntés et usages

Les résultats du sondage en ligne permettent de broser le portrait des moyens de transport utilisés ainsi que la satisfaction des répondants·e·s face à ces moyens, pour les déplacements

locaux, régionaux et extrarégionaux. Puisqu'il s'agit des résultats du sondage, les proportions en pourcentages sont données pour faciliter la présentation des grandes tendances²³.

Une grande diversité de moyens de transport est utilisée par les répondant·e·s au quotidien. La **motoneige** et la **voiture** sont les plus fréquemment mentionnées, employées tant pour les déplacements locaux (respectivement 58 % et 55 %) que régionaux (39 % et 21 %) et extrarégionaux (15 % et 33 %). Pour tous ces types de déplacement, le **Bella Desgagnés** et l'**hélicoptère** sont également importants pour 14 à 29 % des répondant·e·s. Le **traversier (navette fluviale ou bateau-taxi) entre Chevery et Harrington Harbour, Les Eaux Scintillantes**, permet les déplacements locaux à extrarégionaux pour 13 % à 17 % des répondant·e·s, et ce, essentiellement dans ces deux communautés.

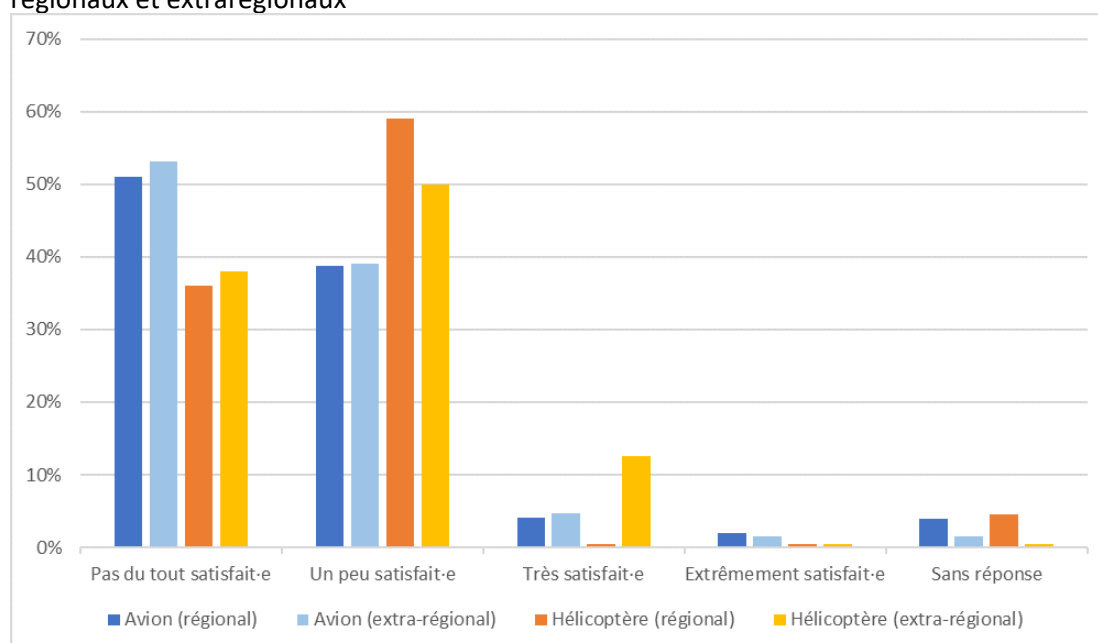
L'**avion** est très utilisé en Basse-Côte-Nord, puisqu'il concerne 57 % des répondant·e·s pour les trajets extrarégionaux, 44 % pour les déplacements régionaux et 31 % pour des déplacements locaux²⁴. Les déplacements locaux reposent également sur le **bateau personnel** (39 %), la **marche** (31 %) et le **véhicule tout-terrain (VTT)** (29 %). L'**aéroglysseur entre Saint-Augustin et Pakua Shipi, L'Esprit-de-Pakuashipi**, est également employé par 10 % des personnes participantes au sondage, et ce surtout en provenance de ces deux communautés. Enfin, mentionnons que 21 % des répondant·e·s utilisent aussi le **bateau personnel** pour ses déplacements régionaux.

Dans l'ensemble, les répondant·e·s s'estiment très satisfait·e·s à extrêmement satisfait·e·s quant aux **moyens de transport personnels** (motoneige, bateau personnel, VTT...). En revanche, les personnes sont moins satisfaites, et parfois insatisfaites, du **Bella Desgagnés** et de la **navette fluviale entre Chevery-Harrington Harbour**. L'**hélicoptère** génère encore davantage d'insatisfaction (27 % des utilisateur·trice·s se disent pas du tout satisfait·e·s pour les déplacements locaux, 36 % pour les déplacements régionaux et 38 % pour les déplacements extrarégionaux) et plus de la moitié des répondant·e·s s'en disent peu satisfait·e·s (respectivement 60, 59 et 50 % pour les trois échelles) (Figure 16). Le mode de transport le plus critiqué est l'**avion**, avec 51 à 53 % d'utilisateur·trice·s insatisfait·e·s et 39 à 40 % peu satisfait·e·s, qu'importe le niveau de déplacement.

²³ Les totaux ne sont pas nécessairement les mêmes pour chaque question du sondage, car les 112 personnes sondées n'ont pas systématiquement répondu à chaque question. Par conséquent, les pourcentages indiqués sont basés sur les données disponibles et peuvent être légèrement sous-estimés.

²⁴ Ce pourcentage en ce qui concerne les déplacements aériens locaux est plutôt surprenant. Nous posons l'hypothèse que pour certaines personnes, le terme *local* pourrait référer à *régional*.

Figure 16 : Taux de satisfaction des utilisateur·trice·s de transports aériens pour les déplacements régionaux et extrarégionaux



Pour ce qui est de l'utilisation des moyens de transport par la population bas-côtière, du point de vue des usages personnels, tels que les visites, les loisirs et l'approvisionnement, la **motoneige**, la **voiture**, le **VTT** et la **marche** sont les moyens les plus fréquemment utilisés. Le **bateau personnel** est également polyvalent, bien que moins, et sert avant tout aux pratiques de subsistance, culturelles ou spirituelles, aux loisirs ou aux visites. Le **Bella Desgagnés** et le **traversier** peuvent être employés pour tous types de pratiques, mais le sont avant tout pour les visites, l'approvisionnement et les loisirs. Le **bateau-taxi Les Eaux Scintillantes** est plus employé pour des raisons médicales et professionnelles que le Bella Desgagnés. L'**aéroglysseur**, quant à lui, sert principalement à l'approvisionnement, pour des raisons professionnelles et des visites. Enfin, les motivations pour l'utilisation de l'**avion** et de l'**hélicoptère** sont avant tout les raisons médicales et les visites, puis les raisons professionnelles et les loisirs. Les autres usages sont plus limités, en particulier pour l'avion.

4.3 Transport et infrastructures de transport

Cette partie débute en présentant un portrait général tiré du sondage en ce qui concerne l'influence des changements climatiques sur la vie quotidienne en Basse-Côte-Nord, en ce qui concerne les annulations et les ruptures de services, notamment selon la saisonnalité. Ensuite, à des fins de clarté, elle est organisée par moyens de transport, et les infrastructures qui les accueillent : aériens (avions, aéroport, hélicoptère et héliport); maritimes (navire cargo-passagers Bella Desgagnés, embarcations personnelles, navettes fluviales, ports et quai); terrestre (motoneige et Route Blanche; voiture et routes locales, route 138 et Translabradorienne).

Les données tirées des entrevues, des ateliers de cartographie participative et de l'observation participante permettent de mieux comprendre la situation du transport et de ses

infrastructures en Basse-Côte-Nord, et ce, à partir des dimensions que sont : le coût, l'horaire et la fréquence, la desserte et l'itinéraire, la gestion, les politiques et les programmes, les appareils et finalement l'isolement qui chevauche chacune d'elles. Les résultats démontrent clairement que l'offre et l'état déficients des services de transport sont fortement vécus et explicitement nommés par toutes et tous. Ce portrait met de l'avant les différents enjeux liés aux transports, qui ne sont pas causés uniquement par les changements climatiques, mais qui peuvent être aggravés par ceux-ci.

4.3.1 Changements climatiques et transports

À la question du sondage *Comment les changements climatiques influencent-ils la vie quotidienne en Basse-Côte-Nord*, les trois premières réponses sont quasi *ex æquo* en termes de récurrence, suivies de près par les autres réponses. La première est liée aux conditions météorologiques engendrant des déplacements non sécuritaires (55 %). La seconde concerne la non fiabilité des services de transport, dont les retards, les interruptions, les annulations ou carrément l'absence de service (54 %). La troisième relève de l'accès aux autres communautés de la Basse-Côte-Nord (54 %). La quatrième met l'accent sur la livraison de la marchandise (48 %). La cinquième évoque l'accès plus compliqué à l'intérieur des terres et aux îles (40 %). En sixième, l'accès à l'extérieur de la Basse-Côte-Nord est affecté (39 %), suivi des bris d'infrastructures ou d'équipements dus à la météo (26 %). **Pour tout moyens de transport et services de desserte confondus, ces données soulignent les impacts significatifs des changements climatiques sur le transport en Basse-Côte-Nord.** De manière marginale, un seul point positif est soulevé en entrevue concernant les infrastructures aéroportuaires et les changements climatiques. Les hivers plus doux diminuent l'utilisation de dégivreur sur les pistes d'atterrissage, et moins de déneigement est requis.

C'est avant tout sur les déplacements locaux que les changements climatiques semblent affecter davantage la vie quotidienne des répondant·e·s au sondage. En effet, près de la moitié (47 %) déclarent que les changements climatiques les ont empêchés de se déplacer localement au moins cinq fois dans l'année et 20 % l'ont vécu plus de 15 fois. Pour les déplacements régionaux, seuls 37 % des répondant·e·s déclarent au moins cinq empêchements dus aux changements climatiques dans l'année, et 30 % pour les déplacements extrarégionaux alors que 17 % et 9 %, respectivement, disent l'avoir vécu plus de 15 fois.

Pour ce qui est des réponses à la question *À votre avis, quels modes de transport ou infrastructures sont davantage touchés par les changements climatiques*, l'ordre décroissant est le suivant : motoneige (53 %) ; Route Blanche (53 %) ; avion et aéroport (41 %) ; Bella Desgagnés (40 %) ; pont de glace entre Harrington Harbour et Chevery (29 %) ; hélicoptère et héliport (22 %) ; bateau personnel (19 %), traversier entre Chevery et Harrington Harbour (16 %) ; route 138 (14 %) ; aéroglisseur entre Saint-Augustin et Pakua Shipi (12 %) ; route municipale (10 %) ; puis, voiture, VTT, digue et quai (4 % chacun). Il va sans dire que **les changements climatiques affectent chaque moyen de transport et chaque infrastructure de transport, et ce à des degrés variés, en Basse-Côte-Nord.**

4.3.1.1 Annulation de déplacements

Nous avons demandé aux personnes sondées de comptabiliser le nombre de fois que leurs déplacements avaient été annulés dans la dernière année en raison des changements climatiques ayant causé des bris, des retards, ou pour des enjeux de sécurité, tout moyen de transport confondu. Pour ce qui est des déplacements à l'intérieur de leur communauté, à l'intérieur des terres ou sur les îles, seulement 14 % des personnes participantes n'ont pas eu à annuler de déplacement pendant cette période, alors que 37 % ont dû le faire entre une et quatre fois, 22 % entre cinq et neuf fois, puis 25 % plus de dix fois. Pour les déplacements dans une autre communauté de la Basse-Côte-Nord, que 11 % n'ont pas dû annuler de déplacement, contre 45 % entre une et quatre fois, 16 % entre cinq et neuf fois, puis 22 % plus de dix fois. Enfin, pour ce qui est des déplacements à l'extérieur de la région, seulement 7 % des participant·e·s n'ont pas eu à annuler de déplacement l'an dernier, comparativement à 39 % qui ont dû le faire entre une et quatre fois, 12 % entre cinq et neuf fois, et 9 % plus de dix fois. Il est clair que **la majorité des plans de voyage des résident·e·s de la Basse-Côte-Nord, qu'ils soient courts ou longs, près des communautés, dans la région ou à l'extérieur, sont fortement altérés par les changements climatiques, et ce plusieurs fois par année**. Cela peut engendrer des incidences majeures sur la qualité de vie, notamment en lien avec l'accès à des soins de santé, et sur les dépenses personnelles liées aux annulations (se référer à l'usage des moyens de transport plus haut). Nous y reviendrons sous peu.

4.3.1.2 Changements dans la saisonnalité

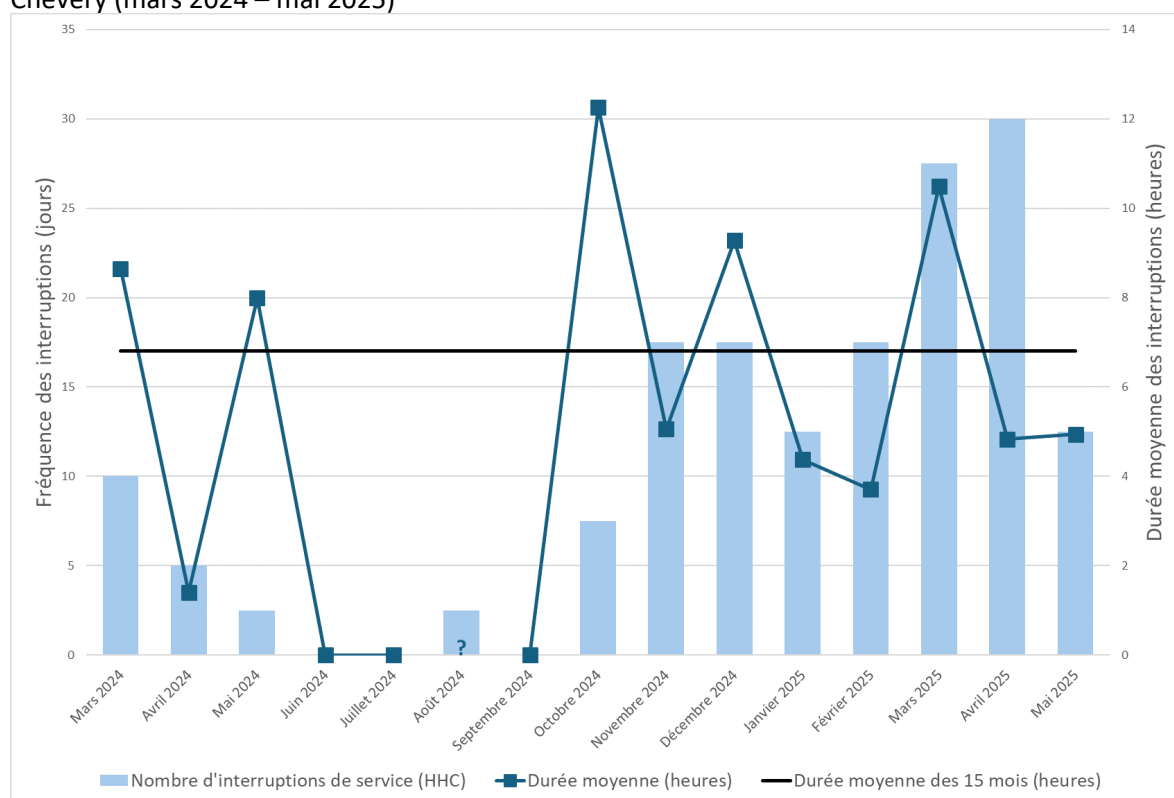
La temporalité relative au transport met en évidence les pressions climatiques en fonction des saisons. Par le passé, les saisons de transition que sont le printemps et l'automne étaient les plus instables à cause du gel et du dégel, rendant la mobilité plus imprévisible. Les gens remarquent que l'hiver et l'été sont dorénavant des saisons aussi imprévisibles, causant des interruptions significatives de services. Les hivers sont plus doux, plus courts avec moins de neige et plus de pluie. Ils constatent désormais du brouillard l'hiver et l'été et des rafales de vent plus fréquentes (voir chapitre 3). Il n'en demeure pas moins que les mois hivernaux semblent davantage affecter les interruptions et l'absence de services de transport en raison des changements climatiques. Les personnes sondées classent en ordre décroissant les mois de l'année ayant une plus importante absence ou interruption des services de transport en raison des changements climatiques : janvier, février, mars, décembre, avril, novembre, octobre, juillet, mai, septembre, août, juin.

Cela concorde généralement avec nos observations empiriques, comme le révèle une compilation des interruptions de services à partir des alertes par textos transmises par la STQ entre le 18 mars 2024 et le 14 mai 2025, soit une période d'environ 14 mois²⁵. Les résultats, présentés dans les figures 17 et 18, montrent que les mois les plus touchés sont ceux d'hiver et de printemps. Ainsi, les interruptions de service du traversier reliant Harrington Harbour à Chevery sont principalement concentrées entre novembre 2024 et mai 2025, avec une forte

²⁵ Après des tentatives infructueuses auprès de la STQ pour obtenir le registre des interruptions de services pour les traverses Chevery-Harrington Harbour et Pakua Shipi-Saint-Augustin, nous avons compilé et analysé les alertes émises par le transporteur. Ces alertes comportent des informations relatives aux dates, aux heures, à la durée ainsi qu'aux motifs des interruptions de services de ces deux traverses.

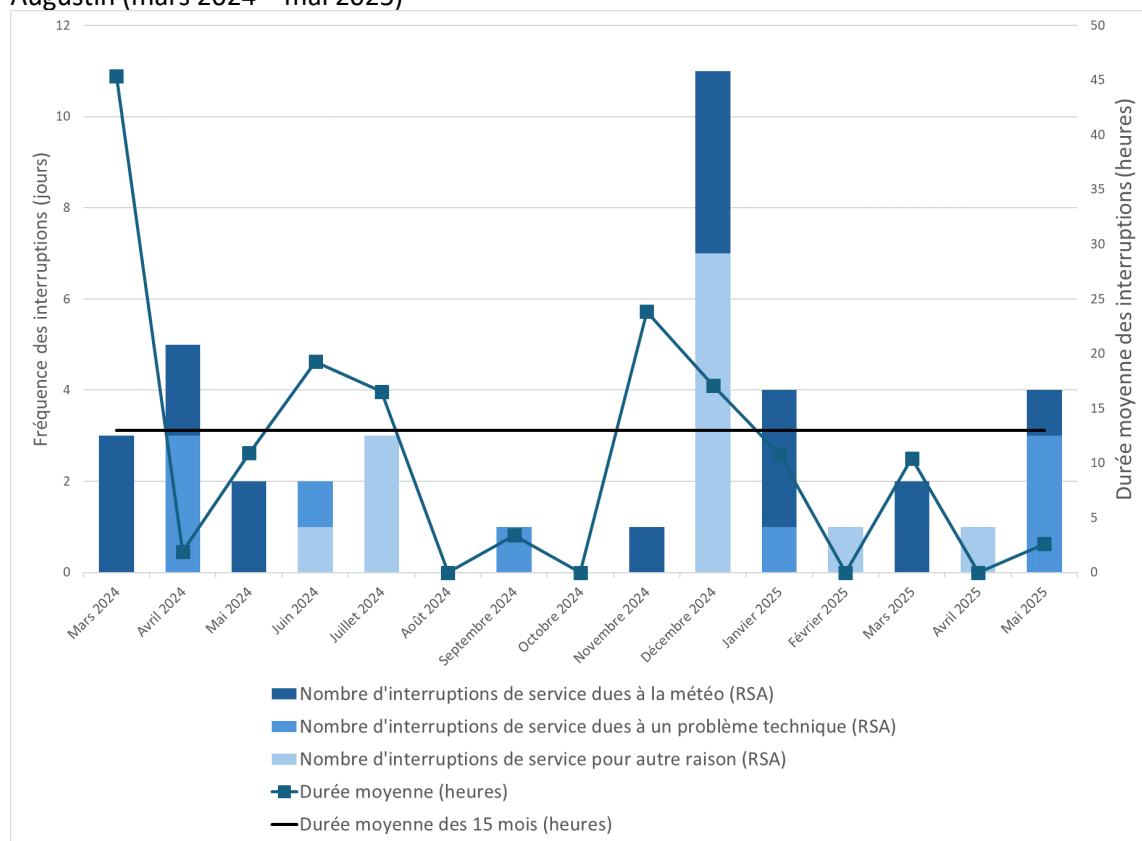
hausse en mars et avril. De plus, on constate des pics dans les durées moyennes des interruptions en mars, mai, octobre et décembre 2024 ainsi qu'en mars 2025. Quant à la liaison entre Pakua Shipi et Saint-Augustin, les interruptions dues à la météo semblent se concentrer de novembre à mai. Le mois de décembre 2024 a connu un nombre d'interruptions bien plus élevé que la moyenne, dont une bonne part n'a pas été justifiée. Il n'est donc pas possible de connaître la cause de ces interruptions non justifiées.

Figure 17 : Fréquence et durée moyenne des interruptions de service entre Harrington Harbour et Chevery (mars 2024 – mai 2025)



Compilation effectuée à partir des alertes par textos transmises par la STQ du 18 mars 2024 au 14 mai 2025.

Figure 18 : Fréquence et durée moyenne des interruptions de service entre Pakua Shipi et Saint-Augustin (mars 2024 – mai 2025)



Compilation effectuée à partir des alertes par textos transmises par la STQ du 18 mars 2024 au 14 mai 2025.

Les retards et les interruptions de service sont fréquents et les horaires restrictifs manquent de flexibilité face au contexte climatique. À part la motoneige et les bateaux personnels, tous les autres transports disponibles pour les communautés non reliées à la route sont soumis à un horaire, ce qui diminue la liberté de déplacements. La motoneige permet de relier les communautés et les familles de la Basse-Côte-Nord l'hiver. Mais sans les conditions météorologiques propices à l'utilisation de la motoneige, les gens sont retenus dans leur communauté.

4.3.1.3 Transport aérien

Avions et aéroports

Le transport aérien est disponible toute l'année. Selon les conditions climatiques et la saisonnalité, l'avion est parfois la seule option possible pour se déplacer, par exemple lorsque la Route Blanche est fermée en hiver. Cependant, selon les témoignages recueillis, l'offre de services n'est pas prévue pour répondre adéquatement aux demandes des utilisateur·trice·s. Ils/elles estiment que les horaires sont fortement imprévisibles et il existe une incertitude quant aux motifs des retards ou des changements d'itinéraires fréquents lorsque ceux-ci ne sont pas météorologiques (par ex. tempête ou brouillard). Cette imprévisibilité oblige les passager·ère·s à prévoir beaucoup de temps pour un déplacement, alors que ce moyen de

transport devrait être plus court et plus efficace, comparativement au Bella Desgagnés ou à la motoneige, par exemple :

Les automnes, nous avons de grosses tempêtes avec beaucoup de pluie et beaucoup de vent. Si vous voyagez en avion, ce n'est donc peut-être pas le bon moment. [...] C'est quelque chose... où... nous dépendons des compagnies aériennes pour... entrer et sortir pendant l'été, c'est quelque chose que nous n'avons jamais vu auparavant. Pas à ce point-là. [...] Cela affecte donc toujours non seulement les personnes qui reviennent, mais aussi celles qui partent. Et vous devez toujours adapter vos vacances... en fonction, vous le savez, des compagnies aériennes et de la météo (Chevery 30).

On est tellement habitué de planifier nos déplacements, que c'est une seconde nature pour nous autres de partir une semaine plus tôt si on a un vol à prendre à Québec par exemple (La Romaine 24).

Eh bien, tu as vraiment eu de la chance. Tu sais, par ici, les gens les appellent : “*Air Maybe*” [Air Peut-être] (Chevery 32).

J'ai de nombreuses histoires de membres de ma famille qui ont été retardés, déroutés ou déposés à mi-chemin de leur destination et qui ont dû attendre pendant des heures et des heures. Cela inclut des retards de six heures à Québec pour des problèmes mécaniques, des personnes qui ont dû prendre un bus de Québec à Montréal parce qu'il n'y avait pas d'avion disponible, et le fait de ne pas savoir dans quel terminal d'une compagnie aérienne vous arriverez pour des raisons inconnues (TÉMMRC 35).

Nous sommes restés toute la journée à Chevery sans aucune explication [...]. À 17 heures, j'ai reçu un message m'informant que le temps était mauvais. Le soleil brillait et il n'y avait pas un souffle de vent. Notre vol est arrivé à 11 heures le samedi matin et nous a coûté 1 800 \$ de plus pour changer notre vol de correspondance (TÉMMRC 30).

Spécifions que les avions volent essentiellement du lundi au vendredi et la quantité d'appareils ne semble pas suffisante lorsqu'il s'agit du seul moyen de transport possible. Cette offre de service insuffisante oblige même parfois les voyageur·euse·s à réserver des vols nolisés pour se déplacer la fin de semaine ou en périodes de fort achalandage, par exemple à la suite d'un événement climatique perturbateur qui empêche l'utilisation des autres transports. Les vols nolisés sont en quelque sorte un dernier recours très onéreux, en plus d'être soumis aux mêmes limites climatiques et aux retards ou annulations possibles.

Ajoutons qu'un professionnel en transport aérien spécifie que les aéroports de la région ne sont pas équipés d'une technologie qui permettrait aux avions d'atterrir dans des conditions de brouillard. Cela limite les vols dans un contexte de changements climatiques, où les épisodes de brouillard sont en croissance :

Nos aéroports ne sont équipés d'aucun système ILS [système d'atterrissage aux instruments]. Les avions ne peuvent pas atterrir par temps de brouillard ou, vous

savez, par temps couvert. Ils ne peuvent pas atterrir. Ils ne peuvent pas prendre de risque (Blanc-Sablon 65).

Considérant tous les retards et annulations de vols, les participant·e·s à la recherche dénotent l'aménagement et les services de base lacunaires offerts dans les aéroports du territoire. Ils/elles décrivent le manque de services alimentaires, d'eau potable, de table à langer, bref, d'accommodements nécessaires lorsqu'ils/elles doivent y passer plusieurs heures d'attente, la plupart du temps de manière imprévue.

Est aussi relevé : la perte complète de services aériens à Kegaska, qui n'a plus d'aéroport pour cause de l'arrivée de la route 138 ; le recours à l'hélicoptère plutôt qu'à l'avion (voir point suivant) ; l'absence d'aéroport à Saint-Augustin. À Blanc-Sablon et à Bonne-Espérance, l'accès à la route Translabradorienne facilite la mobilité, mais les mêmes doléances s'y font entendre, notamment en lien avec le besoin d'un service aérien efficace, surtout en cas d'évacuation. L'enjeu du transport aérien spécifiquement lié aux soins de santé sera abordé dans le chapitre 5.

Le coût des transports représente une inquiétude importante ou même un fardeau au sein des personnes rencontrées. L'avion ressort comme étant le moyen de transport causant le plus de dépenses pour la population, que ce soit pour les soins médicaux ou pour d'autres raisons (pour plus d'informations à ce titre, voir partie 6.5). Ces dépenses augmentent de manière significative à mesure que les conditions de la Route Blanche se dégradent. À ce titre, ne passons pas sous silence le Programme d'accès aérien aux régions (PAAR) financé par le gouvernement du Québec. Lors de la collecte de données sur le terrain à l'hiver 2024, c'est la version 2022 du programme qui était en vigueur. Celle-ci a toutefois été révisée et depuis le 3 février 2025, une simplification de l'achat des billets a été mise en place, ainsi qu'une réduction accrue du prix des billets²⁶. Cela a occasionné une hausse marquée du nombre de billets vendus sur les vols inter et intrarégionaux d'Air Liaison en Basse-Côte-Nord (Drouin, 2025). Certains enjeux soulevés dans les témoignages ont été pris en compte dans la nouvelle version du programme, comme l'application automatique du pourcentage de réduction à l'achat du billet. Ainsi, à l'hiver 2025, les résident·e·s des communautés de la Basse-Côte-Nord non reliées au réseau routier avaient accès à un retour en argent de 60 % de la valeur de leur billet (Ministère des Transports et de la mobilité durable (MTMD), 2025). À titre d'exemple, un vol aller-retour entre Saint-Augustin et Saint-Hubert (Montréal) en avril 2025 coûte environ 3 600 \$. Dans leurs témoignages, les usager·ère·s dénoncent le temps requis pour le remboursement, ce qui les oblige à avoir la liquidité lors de l'achat de billets, dont le coût est exorbitant. Le PAAR actuel couvre les vols des compagnies aériennes participantes de Montréal, Saint-Hubert et Québec en partance ou en provenance des régions éloignées ou isolées ciblées telles que la Côte-Nord. Le coût de ces vols sont d'une valeur de 500 \$ aller-retour ou 250 \$ aller simple (MTMD, 2025). Ces vols ne peuvent pas faire l'objet d'un remboursement par un employeur. Dans les entrevues, les usager·ère·s dénoncent également le fait que la destination la plus fréquente pour les Bas-Côtier·ère·s (Sept-Îles), ne permet pas d'acheter un billet d'avion à ce prix. Même avec 60 % de retour en argent, leur billet d'avion

²⁶ À noter que la version actuelle du PAAR s'achèvera le 31 mars 2027.

aller-retour peut revenir plus cher que celui subventionné à 500 \$ alloué aux gens se rendant à Montréal, Saint-Hubert ou Québec.

Hélicoptères et héliports

L'usage de l'hélicoptère est restreint essentiellement à des zones de transport plus complexes comme Saint-Augustin, Pakua Shipi, La Tabatière, Mutton Bay, Tête-à-la-Baleine, Harrington Harbour et Chevery. Les autres communautés ne dépendent pas de ce transport, sauf en cas d'éventuelles urgences où ne pourrait intervenir le service d'évacuation médicale d'urgence (Médevac). Selon les témoignages, en l'absence d'autres moyens de transport, le service d'hélicoptère semble utile et apprécié, mais avec plusieurs bémols, comme celui que le service n'est pas offert en permanence et que l'horaire est très restreint, car les vols peuvent être effectués de jour uniquement.

Les résident·e·s de Tête-à-la-Baleine et de La Tabatière doivent être hélicopté·e·s jusqu'à Chevery, car les pistes d'atterrissage de ces communautés seraient trop courtes pour les nouveaux avions. Entre Saint-Augustin et Pakua Shipi, c'est l'hélicoptère qui prend le relai quand l'aéroglysseur n'est pas fonctionnel, quand et les hauts fonds sableux limitent l'utilisation des embarcations personnelles pour traverser la rivière ou quand la Route Blanche est fermée en hiver. Finalement, les seuls moyens de locomotion entre Harrington Harbour et Chevery sont la navette fluviale (bateau-taxi) ou la motoneige l'hiver lorsque praticable. L'hélicoptère vient dépanner quand ces moyens ne sont pas accessibles. La taille de l'hélicoptère limite toutefois le nombre de passager·ère·s, et la quantité et le volume de marchandise pouvant être transportés :

Mais pour l'instant, nous sommes coincés avec l'hélicoptère. Et c'est le pilote qui décide quand il vole ou non, donc. Et souvent, nous chialons, parce que le temps semble assez clément pour voyager, mais ils refusent de nous transporter, donc... (Harrington Harbour 40).

De plus, les services offerts par la STQ ne répondent pas à nos besoins, car les possibilités offertes par l'hélicoptère sont limitées (Harrington Harbour 85).

Ils doivent fermer à 18 heures [...] Ils vont envoyer un hélicoptère, ils vont envoyer un service qui ne fonctionne pas à 100 % (Saint-Augustin 9).

4.3.1.4 Transport maritime

Bella Desgagnés

Le Bella Desgagnés est un navire-cargo qui dessert les ports de Sept-Îles, Port-Menier, Havre-Saint-Pierre, Natashquan, Kegaska, La Romaine, Harrington Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin et Blanc-Sablon en partance de Rimouski (Capsule vidéo 5). À son bord, il transporte de la marchandise et des passager·ère·s résident·e·s ou de passage (Figure 19). Lors de sa mise en service, d'avril à janvier, il effectue un seul trajet

aller-retour par semaine entre Rimouski et Blanc-Sablon²⁷. Cette fréquence cause un mécontentement et elle ne répond pas aux besoins des résident·e·s en Basse-Côte-Nord :

Avec un seul bateau par semaine, nous sommes les otages de notre région ! (TÉMMRC 1).

Le principal impact des changements climatiques est une perte de la prévisibilité des services qui est déjà faible sur le territoire en raison de l'éloignement. Par exemple, si le navire n'est pas en mesure de respecter son horaire une fois sur quatre à partir de l'automne, il est difficile d'être confiant que le déplacement se déroulera sans problèmes les autres fois (Tête-à-la-Baleine 66).

Capsule vidéo 5 : Navire cargo-passagers Bella Desgagnés



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A31

Figure 19 : Bella Desgagnés accosté à Blanc-Sablon et à Kegaska



Selon les témoignages, la desserte devient encore plus restreinte en raison des changements climatiques, et ce particulièrement lors de vents forts et de tempêtes. Bien que le Bella Desgagnés soit désormais équipé d'un GPS amélioré (système de géolocalisation par satellite), lui permettant de rester plus longtemps à son emplacement pour attendre que les vents violents se calment, certains quais demeurent difficiles d'accès en raison de la taille imposante du navire et de la hauteur de sa cargaison. Par exemple, les îles au large de Tête-à-la-Baleine compliquent la navigation si les conditions climatiques ne sont pas optimales. Il arrive donc que le Bella Desgagnés continue sa route et ne s'arrête qu'au retour de Blanc-

²⁷ La position du navire peut être consultée en direct : <https://relaisnordik.com/horaires-et-tarifs-traverser/position-du-navire/>

Sablon si les conditions se sont améliorées. L'incertitude nuit aux activités des gens ainsi qu'aux services dans les communautés, comme le relatent ces récits :

Mais pour la mer, pour le Bella Desgagnés, oui. Il y a eu beaucoup de problèmes. Beaucoup [...]. Le Bella est rarement à l'heure... Il y a eu de grosses tempêtes, ce qui l'a obligé à contourner certains villages. Cela peut être un sujet chaud pour beaucoup de villages. Au lieu d'attendre dans le port, il passe et... passe le port d'escale et se rend au suivant avec des denrées périssables, euh, des fruits et légumes, des provisions, tout ce dont les villages en bas ont besoin. Ce sont des produits de première nécessité pour la survie, une nécessité pour les entreprises (Kegaska 25).

[Le] début de l'hiver surtout parce que on dirait qu'on est moins préparé à ça là, fait que on a le bateau, mais qui... nous autres on dit qu'il fait ce qu'il veut, ce bateau-là c'est le plus gros bateau et le plus haut bateau qu'on a jamais eu, pis c'est lui qui nous donne le moins de services parce que... on sait pas. Tu sais, on dit qu'il va être à Tête-à-la-Baleine à 03h00, mais ça va peut-être être à 03h00 dans une semaine qui va arriver à Tête-à-la-Baleine. C'est vraiment ridicule (Tête-à-la-Baleine 48).

Afin d'améliorer le service, des personnes proposent l'ajout d'un bateau de passager·ère·s qui ferait des trajets plus courts et augmenterait donc la fréquence des passages, y compris entre Kegaska et La Romaine, ce qui permettrait d'accéder plus facilement à la route 138 à partir de Kegaska :

De Kegaska à... à Blanc-Sablon, nous devrions avoir deux trajets par semaine au lieu d'un seul. Juste pour les passagers. Peut-être qu'il pourrait y avoir un autre bateau réservé aux passagers, vous voyez. Cela donnerait plus d'accès, on pourrait voyager deux fois par semaine au lieu d'une seule (Saint-Augustin 64).

Les résident·e·s de la Basse-Côte-Nord se sont peu exprimé·e·s sur la question des coûts du transport maritime. Cela s'explique possiblement par le fait qu'ils/elles ont accès à des tarifs spéciaux pour voyager à bord du navire Bella Desgagnés. Par exemple, en 2025-26, il en coûte 270,43 \$ (excluant les taxes et les frais portuaires) pour le passage maritime d'une personne adulte résidant en Basse-Côte-Nord voyageant de Rimouski à Blanc-Sablon (aller simple), comparativement à 448,91\$ pour une personne non résidente (Relais Nordic Inc., 2024).

Embarcations personnelles

Les embarcations personnelles (chaloupe, bateau, moto marine, etc.) ne sont pas utilisées systématiquement de la même façon dans toutes les communautés. Par exemple, elles sont couramment employées à La Romaine et à Unamen Shipu pour se rendre à Kegaska, un trajet de 2h15 qui permet d'accéder à la route 138. Elles sont aussi utilisées comme alternatives à la motoneige, à l'aéroglesseur et à l'hélicoptère à Saint-Augustin et à Pakua Shipi, au traversier, à l'hélicoptère ou à la motoneige entre Harrington Harbour et Chevery ou pour se déplacer entre Kegaska et La Romaine-Unamen Shipu, sans attendre le Bella Desgagnés. Selon leurs dires, ce mode de transport serait plus fiable et plus rapide que l'avion, l'hélicoptère, l'aéroglesseur, le bateau-taxi ou le Bella Desgagnés. Les grands vents limitent

toutefois l'utilisation des embarcations personnelles, y compris pour se déplacer au large sur les îles. Les autres raisons qui incitent les gens à utiliser une embarcation personnelle sont souvent liées à l'échec de service d'un autre transport, comme l'aéroglysieur à Saint-Augustin et à Pakua Shipi, l'hélicoptère ou la navette fluviale à Harrington Harbour et à Chevery, comme le relate l'histoire suivante :

C'était au printemps dernier. Je devais me rendre à un rendez-vous chez le médecin, mais l'hélicoptère n'est pas venu me chercher. Ce n'était pas grave, c'était un problème mécanique. Et j'attendais depuis deux ans pour mon rendez-vous chez le médecin. J'ai donc dû me rendre à Chevery avec mon propre bateau, car le bateau-taxi ne pouvait pas venir à ce moment-là, et il y avait en fait deux infirmières ici qui voulaient s'y rendre. En congé... pour le congé. Je les ai emmenées en bateau aussi ! Pour aller à Chevery. Parfois, on dirait qu'on retourne dans le temps (Harrington Harbour 40).

Traversiers Les Eaux Scintillantes et barge Mécatina II

Le traversier Les Eaux Scintillantes (Figure 20) est essentiel pour les communautés d'Harrington Harbour et de Chevery qui en dépendent pour avoir accès d'une part à l'aéroport de Chevery, d'autre part au Bella Desgagnés à Harrington Harbour, et à l'une ou l'autre des deux communautés. Or, ce service est critiqué notamment pour l'absence de service assurant la liaison entre le quai de Chevery et l'aéroport de Chevery, situés à 2,8 km l'un de l'autre.

La barge Mécatina II assure le transport maritime de la marchandise entre ces deux communautés, que ce soit en provenance du Bella Desgagnés, ou de l'intérieur des terres (bois récolté par les résident·e·s insulaires d'Harrington Harbour, par exemple) (Figures 21 et 22).

Ces deux traverses peuvent être affectées par des tempêtes ou des vents forts. Les glaces causent également des problèmes, notamment en empêchant l'utilisation de la barge et des bateaux dans la rivière Netagamiou entre Chevery et Harrington Harbour.

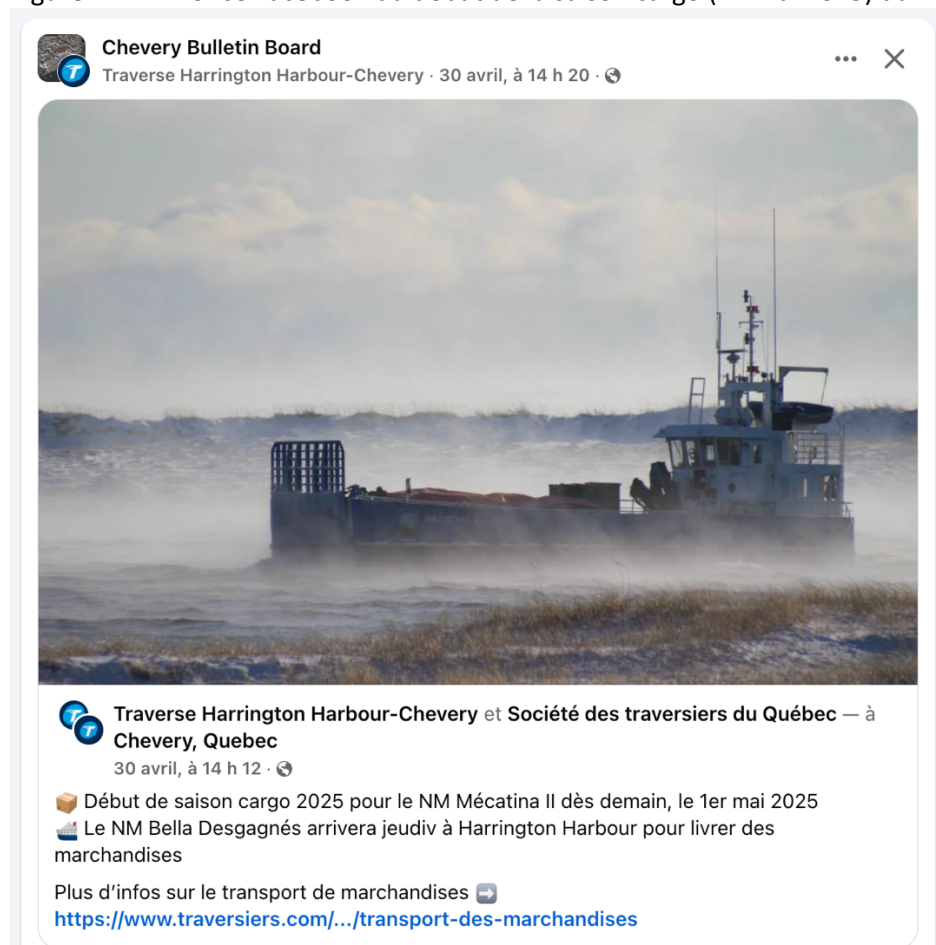
Figure 20 : Traversier Les Eaux Scintillantes accosté au quai d'Harrington Harbour



Figure 21 : Barge Mécatina II en direction d’Harrington Harbour



Figure 22 : Annonce Facebook du début de la saison cargo (1^{er} mai 2025) du Mécatina II



Traversier Qajac W.

Le traversier Qajac W. fait la navette entre Blanc-Sablon et St-Barbe (Terre-Neuve-et-Labrador), ce qui permet d’atteindre d’autres services sur l’île de Terre-Neuve (commerces, épiceries, services de santé, etc.). Une certaine insatisfaction à l’égard de ce service se décèle

alors qu'il est décrit comme « *non fiable* » et « *mal organisé* », et aussi affecté par les changements climatiques :

Si vous voulez conduire, vous devez... Soit vous empruntez la route Translabradorienne, et, selon la météo, vous ne savez pas si vous pouvez emprunter cette route, soit vous prenez les traversiers, qui sont également affectés par la météo, et il y a parfois plus de jours où nous ne pouvons pas partir que de jours où nous pouvons partir (Bonne-Espérance 2A).

Aéroglisneur L'Esprit-de-Pakua Shipi et barge

Il ressort des témoignages une grande insatisfaction face au service de navette fluviale entre Saint-Augustin et Pakua Shipi, surtout par rapport à son horaire très restreint et les interruptions fréquentes de services. L'accès à l'aéroport s'en trouve alors compromis, et ce particulièrement pour les passager·ère·s à destination ou en provenance de Saint-Augustin. En effet, Saint-Augustin n'a pas d'aéroport, ce qui oblige les passager·ère·s à traverser la rivière pour se rendre à celui localisé du côté de Pakua Shipi. Si un avion atterrit après la fin du service de l'aéroglisneur, les passager·ère·s doivent rester à Pakua Shipi pour la nuit. De même, si la traverse de la rivière est impossible en raison de la météo ou d'un bris mécanique, les passager·ère·s de Saint-Augustin manquent leur vol.

L'accès aux services dits de proximité et aux lieux de travail est également compromis. Il est fréquent que des employé·e·s travaillant à Pakua Shipi et résidant à Saint-Augustin doivent carrément s'absenter ou opter pour le télétravail lorsque possible, étant dans l'incapacité de se déplacer sur leurs lieux de travail. Il en est de même pour une minorité d'élèves qui habitent sur la rive opposée de leur école. Cette immobilité affecte aussi les résident·e·s de Pakua Shipi, les empêchant d'accéder aux commerces et services situés sur l'autre rive, tels que les épiceries, le centre de services Desjardins ou le bureau de poste.

Les saisons de gel et de dégel seraient des périodes particulièrement difficiles puisque l'aéroglisneur semble moins performant en présence de glace et il est fréquent qu'il tombe à l'arrêt pour maintenance à partir des premières glaces, causant une interruption du service. À l'hiver 2023, l'aéroglisneur a simultanément été utilisé avec l'hélicoptère en guise de mesure d'adaptation face à l'incapacité du service régulier de rencontrer la demande, alors que normalement ce dernier remplace l'aéroglisneur lorsqu'il ne peut pas fonctionner. Cette solution n'est toutefois pas permanente puisque le coût du maintien des deux services en même temps s'avère trop élevé : « *ça ne peut pas faire la job* » (Saint-Augustin 9) ; « *Quelqu'un doit examiner les chiffres et attribuer une valeur à nos vies. À l'heure actuelle, ce qu'ils paient pour nous déplacer nulle part coûte très cher* » (Saint-Augustin 8) ; « *Traverser la rivière : nous avons un problème* » (Saint-Augustin 15).

Les frustrations liées à la mobilité précaire sont palpables dans l'ensemble des récits :

Nous avons vécu avec l'hélicoptère l'année dernière. [...] L'aéroglisneur est tombé en panne le 18 décembre et n'est jamais revenu avant mai. Ils ne l'ont jamais réparé. Donc, vous savez, tout ce temps avec l'hélicoptère... et ils donnent tellement

d'excuses bidon, comme s'ils n'avaient qu'un seul pilote, qu'ils devaient fermer à 18 heures... [...] Donc vous arrivez [en avion], votre avion est là et il n'y a pas d'hélicoptère, donc vous devez trouver un moyen. Parfois, je sais que quelques fois, le petit hydroglisseur [privé] qui est là, [nom], parfois ils vont les chercher. Mais je veux dire, ce n'est jamais une vie où vous pouvez descendre d'un avion, prendre votre voiture ou un taxi ou demander à quelqu'un de vous emmener, c'est toujours ce stress de chercher et, parfois, vous n'avez pas envie de demander. [...] Ce n'est pas dû au changement climatique, c'est dû au service lui-même, mais... vous savez, à cause du changement climatique, il se passe beaucoup de choses avec le vent et tout ça (Saint-Augustin 9).

Le service de barge pour transporter la marchandise entre les quais de Pointe-à-la-Truite et de Saint-Augustin est aussi souvent compromis, essentiellement pour les mêmes raisons, comme le raconte cette personne participante :

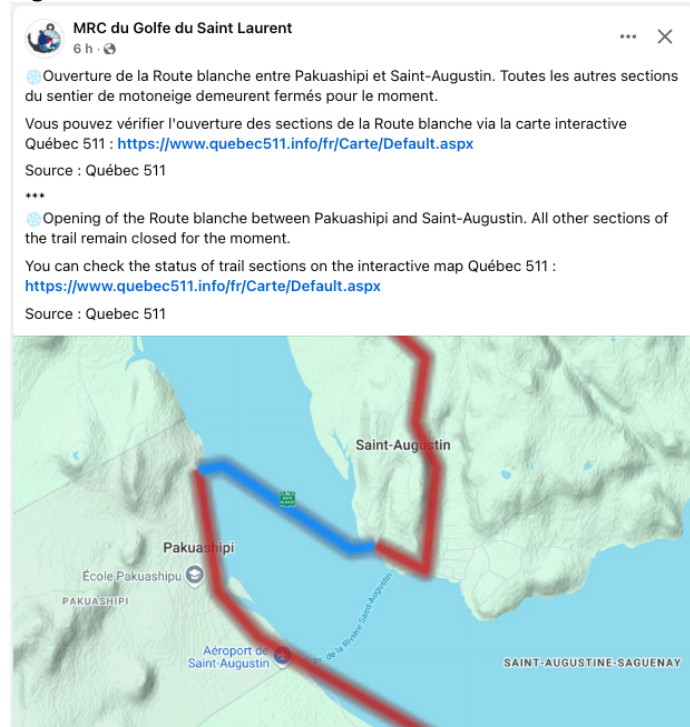
Ils savent bien que chaque année, la situation empire. [...] Et quand la glace fond, ils doivent sortir la barge de l'eau parce que ce n'est pas sécuritaire. Ils ont donc retiré la barge de l'eau. Mais juste après l'avoir retirée, toute la glace a fondu et c'était comme si c'était à nouveau l'été ! Et le village s'est retrouvé sans approvisionnement pendant six semaines. La seule chose que la STQ apportait au village était de la viande, du pain et des légumes. C'est comme, t'as besoin de plus que ça pour mener une vie normale, n'est-ce pas ? Et en plus, il y avait les stocks d'hiver pour les magasins. On ne peut pas commander et ne pas livrer au village, car le bâtiment [d'entreposage] a une capacité limitée. Finalement, les stocks d'hiver ont été laissés dehors dans des conteneurs maritimes avant que la pression ne s'intensifie pour les transporter par hélicoptère. Mais cette année, ils ont une nouvelle directrice, et je dois le reconnaître, elle a..., elle fait ce qui doit être fait. Elle ne se préoccupe pas du budget. Comme je l'ai dit, elle a fait fonctionner l'hélicoptère et l'aéroglossier en même temps, pendant des jours et des jours. Les choses se sont améliorées, mais ce n'est pas... ils ne peuvent pas le faire, les ressources dont ils disposent ne permettent pas d'assurer un service 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 (Saint-Augustin 8).

Bref, la situation des transports est extrêmement complexe à Saint-Augustin. En guise d'exemple, voir l'Annexe 2 qui explique les modalités du transport cargo pour la saison 2025 sur la rivière Saint-Augustin-Pakua Shipu. La population doit demeurer constamment à l'affût des changements de l'offre de services par divers moyens, dont les alertes reçues de la STQ, la radio communautaire, les réseaux sociaux, les réseaux informels, etc., comme l'illustrent ces communications (Figures 23 et 24).

Figure 23 : Publication de la radio communautaire CJAS de Saint-Augustin sur Facebook



Figure 24 : Publication de la MRC du Golfe-du-Saint-Laurent sur Facebook



4.3.1.5 Transport terrestre

Motoneige et Route Blanche

La totalité des personnes rencontrées estime que les conditions hivernales restreignent grandement l'utilisation de la motoneige. Les hivers plus doux causent une diminution, voire une absence de glace, une moins grande quantité de neige et des pluies précoces au printemps (Figures 25 et 26). Les déplacements sont imprévisibles et compliqués à organiser :

C'était agréable de voyager en motoneige, on pouvait commencer assez tôt quand même, des fois... on n'allait pas à La Tabatière au mois de décembre ni au mois de novembre là, mais [...] normalement en janvier... Dès que le bateau finissait, les motoneiges étaient en fonction, pis on pouvait se fier sur les motoneiges. Mais là on peut pas, on peut vraiment pas se fier sur... on peut pas planifier quelque chose parce que... c'est difficile, c'est vraiment difficile (Tête-à-la-Baleine 45A).

Selon leurs dires, certains trajets comme celui entre La Romaine et Tête-à-la-Baleine ne peuvent pratiquement plus être empruntés, puisque les conditions hivernales ne sont plus propices à la mobilité. Le pont de glace entre Chevery et Harrington Harbour peine à geler, ce qui rend cette zone particulièrement risquée, voire impraticable (Capsule vidéo 6). Dans le cas de Pakua Shipi et Saint-Augustin, l'utilisation de la Route Blanche est essentielle pour relier les communautés riveraines et les services respectifs qu'elles offrent entre elles. Or, les conditions de praticabilité sont de plus en plus difficiles en raison du gel et du dégel continuels (Capsule vidéo 4). Ni les embarcations nautiques, ni la motoneige ne peuvent être utilisées : *« Et il y a toujours cet entre-deux, où ce n'est pas... On ne peut pas aller en bateau, on ne peut pas y aller en motoneige, donc ils sont enclavés 'landlocked'. À moins qu'ils veulent prendre l'avion »* (Bonne-Espérance 2A).

Figure 25 : Conditions de motoneige difficiles. Mutton Bay, Chevery, La Romaine, Blanc-Sablon, Saint-Augustin, mars 2024



Figure 26 : Route Blanche à l'ouest de Chevery



Photo : Jenna Cox

Capsule vidéo 6 : Route 138 et pont de glace à Harrington Harbour

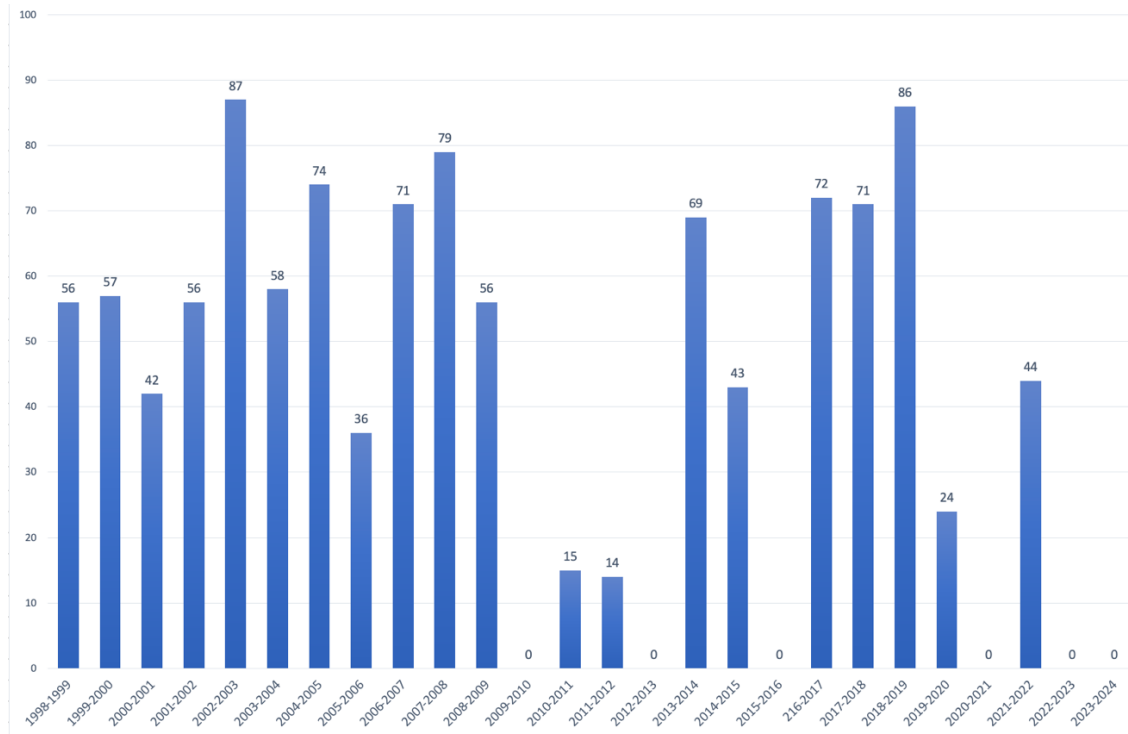


Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A8

La Route Blanche est ouverte de moins en moins longtemps. Si jadis elle pouvait être utilisée de décembre-janvier à mars-avril, les témoignages relatent que présentement, dès le début de mars, elle est la plupart du temps impraticable à cause des pluies précoces et des températures chaudes (Capsule vidéo 1). En effet, la dernière fois que la Route Blanche a été entièrement ouverte remonte à 2022, alors qu'elle était normalement ouverte de deux à trois mois dans les décennies précédentes. D'ailleurs, son ouverture a été très limitée entre 2010 et 2013, avec des fermetures complètes ces deux hivers en plus des hivers 2016, 2021 et 2023. La figure 27 indique pour chaque année de 1998 à 2024 le nombre de jours d'ouverture complète de la Route Blanche, c'est-à-dire le nombre de jour où l'ensemble des tronçons qui la composent étaient ouverts simultanément. Il s'agit d'un total du nombre de jours, ce qui ne signifie pas nécessairement que ces jours étaient consécutifs : il a pu y avoir des interruptions. Les résultats du sondage démontrent un degré de satisfaction mitigé de la motoneige pour les déplacements locaux (30 % étant très ou extrêmement satisfait·e·s et 28 % étant peu ou pas du tout satisfait·e·s), pour les déplacements régionaux (respectivement 11 % et 27 %) et extrarégionaux (respectivement 7 % et 8 %).

Figure 27 : Ouverture complète de la Route Blanche en nombre de jours (non consécutifs), de 1998 à 2024



Compilation effectuée par l'équipe de recherche, à partir des données du MTQ (2024a).

Lorsque les conditions le permettent, la motoneige offre un sentiment de liberté important, puisqu'il s'agit du seul moyen de transport qui ne doit pas respecter d'horaire et qui peut être adapté au trajet de l'individu :

Comme j'ai dit [en discutant de la motoneige], la liberté, la liberté de se déplacer, la liberté de faire ce que l'on veut selon son emploi du temps, sans avoir à dépendre ou à attendre un avion, un bateau, un hélicoptère ou quoi que ce soit d'autre. La liberté de se déplacer, c'est ce dont nous avons besoin (Chevery 31).

La motoneige est donc utilisée pour transporter du matériel en provenance de l'est (Blanc-Sablon, Bonne-Espérance ou Terre-Neuve-et-Labrador) ou de l'ouest (de Kegaska ou ailleurs au Québec), pour aller chercher du bois de chauffage et pour des trajets courts le temps d'une fin de semaine, plutôt que de prévoir plusieurs jours pour prendre l'avion qui ne dessert pas ou très peu les communautés bas-côtières la fin de semaine. Pour les gens d'Unamen Shipu et de La Romaine, la motoneige permet d'avoir facilement accès à Kegaska et à la route 138 vers l'ouest. Les gens se rendent en motoneige Kegaska où ils laissent un véhicule stationné, et ils prennent ensuite la route vers l'ouest. Sans accès à la Route Blanche, ils dépendent de l'hélicoptère, de l'avion, des embarcations personnelles ou du Bella Desgagnés. La planification des déplacements pour des rendez-vous médicaux l'hiver, par exemple, est facilitée par la motoneige :

Si le service ne fonctionne pas ou quelque chose comme ça, ils vont prendre une chance et partir en motoneige [pour traverser la rivière]. Les gens font ça. C'est...

triste de savoir qu'on doit tout le temps vivre sous une telle pression (Saint-Augustin 9).

En ce qui concerne les coûts, les personnes rencontrées sont unanimes : outre l'automobile, la motoneige est le mode de transport le plus abordable en Basse-Côte-Nord. Par contre, dans le contexte des changements climatiques, l'investissement dans une motoneige est de moins en moins rentable, puisque le nombre de sorties possibles par hiver est considérablement réduit, et les risques de bris ou d'accidents augmentent (chapitre 6). Cela engendre des inégalités quant à l'accès à la mobilité : « *Les motoneiges, [...] elles vont devenir encore plus un jouet pour les riches* » (Saint-Augustin 16).

Voiture, routes locales et route Translabradorienne

Pour la majorité des communautés de la Basse-Côte-Nord, seules les routes locales de quelques kilomètres permettent d'utiliser une voiture. Ces routes ne sont pas déneigées l'hiver, limitant encore plus l'utilisation des véhicules, ce qui représente un fardeau financier : « *J'ai de beaux véhicules, mais seulement quatre kilomètres de route pour les utiliser ! [...] Il faut quand même payer une assurance tous risques, mais mon camion est immobile quatre mois par an* » (Chevery 32).

Bien que les conditions climatiques difficiles limitent leur utilisation, la route Translabradorienne donne accès à Terre-Neuve-et-Labrador, et le traversier permet d'atteindre l'île de Terre-Neuve comme nous l'avons vu plus haut. Cela permet la réception de denrées et l'acheminement des produits, et facilite les déplacements interprovinciaux à Blanc-Sablon et à Bonne-Espérance. En général, lorsque l'occasion se présente, la voiture est le moyen de transport privilégié, ce qui réitère le besoin du prolongement d'un lien routier entre Kegaska et Vieux-Fort.

4.3.1.6 Principales récriminations à l'égard de la gestion des transports

Les témoignages soulèvent de profondes préoccupations concernant la gestion des transports et des infrastructures, ainsi que des décisions et des actions prises par les gouvernements et les compagnies privées. Une insatisfaction généralisée, particulièrement du transport aérien, s'exprime dans le sondage, puisque les taux d'insatisfaction ou de faible satisfaction (peu satisfait) pour ces modes de transport sont toujours compris entre 87 et 95 % des répondants pour les déplacements locaux, régionaux et extrarégionaux. Par ailleurs, dans les récits recueillis au sein des entrevues et des ateliers de cartographie participative, Chevery ressort comme une zone particulièrement névralgique en termes de transport aérien, où l'arrêt est obligatoire pour prendre l'hélicoptère vers La Tabatière et Tête-à-la-Baleine, puis Harrington Harbour lorsque le traversier n'est pas en opération.

Est particulièrement ciblée ici la compagnie aérienne Air Liaison qui offrirait un « *mauvais service* », décrit par les expressions suivantes : « *pas fiable* », « *imprévisible* », « *mauvaise gestion* », « *manque de communication* », « *ne prend pas ses responsabilités* », « *très désorganisées* », « *manque de professionnalisme* », « *manque total de respect* ». Le manque de communication ou la mauvaise communication est relevé lorsqu'il faut informer les

passager·ère·s des horaires et des raisons de retards ou d'annulations. Puisque ces retards et annulations sont de plus en plus courants, notamment à cause de l'augmentation de la fréquence de tempêtes et de la brume, l'expérience de transport devient encore plus difficile et désagréable. La déresponsabilisation d'Air Liaison face aux changements climatiques et au bon traitement de ses passager·ère·s est clairement identifiée :

Il est très difficile de séparer les changements climatiques des décisions corporatives pour la fiabilité des transports. Dans des conditions similaires, les décisions des transports semblent différer selon des circonstances autres que les changements climatiques. Toutefois, la météo revient souvent comme raison donnée aux clients pour expliquer des annulations ou des retards importants (Tête-à-la-Baleine 66).

Our airline service has declined to a very dismal service. There is no accountability for the airline to get you from point A to point B. If it is decided that someone will be taken off a flight, there is no recourse for anyone. There is very little communication from the airline to their clients (Harrington Harbour 81).

The companies that service the region treat the residents poorly (Chevery 91).

The transportation is bad. [...] The transportation is really screwed up, on the Coast, due to the company, the way things is (Mutton Bay 53).

La compagnie n'était pas disposée à transporter tous les passagers payants en raison du manque de patience et de respect dont elle fait preuve (TÉMMRC 14).

Certaines histoires de passager·ère·s vont jusqu'à révéler un traitement discriminatoire, voire inhumain. Par exemple, l'utilisation de la rampe d'embarquement pour personnes à mobilité réduite serait à la discrétion du/de la pilote. Deux témoignages relatent qu'un pilote a refusé d'installer la rampe pour un passager à mobilité réduite à plusieurs reprises, empêchant ainsi son embarquement à bord de l'appareil.

En plus de leurs limitations liées aux changements climatiques, les récits mettent en lumière une insatisfaction généralisée à l'égard des appareils de transport. Les bris mécaniques, les limites technologiques des appareils, les limites des infrastructures et la limite dans les choix de transport dépendamment des saisons, sont autant de difficultés rencontrées par les voyageur·euse·s en Basse-Côte-Nord. En guise d'exemple est nommé l'aéroport de Tête-à-la-Baleine considéré trop petit pour accueillir des modèles d'avion desservant la région ou l'absence d'un port en eau profonde à Chevery. Les appareils sont décrits comme trop petits, vieux et désuets, nécessitant souvent des réparations ou de la maintenance. Lorsqu'il y a des délais ou des annulations dans les services de transport, les problèmes mécaniques sont parmi les raisons identifiées de manière récurrente : « *C'est quand même très problématique. [...] Des rendez-vous annulés parce que l'avion ne part pas, autant des bris mécaniques ou par la température* » (O60).

En lien avec les problèmes mécaniques des appareils, la question de la sécurité des passager·ère·s est mise de l'avant dans les témoignages, surtout en avion. On décrit des équipements présentant des fuites d'huile, mal isolés, manquant de carburant pour l'ensemble

du vol ou émettant de la fumée à l'intérieur de l'appareil pendant son fonctionnement, comme cela est rapporté dans ce récit de voyage :

J'ai voyagé de La Tabatière à Montréal avec Air Liaison, et c'est sans doute l'une des pires expériences de voyage que j'ai eues à ce jour. J'ai quitté La Tabatière à 12h30 et ne suis arrivé à Gatineau qu'à 15h30 le lendemain. Après être arrivé à Québec pour changer d'avion, j'ai remarqué, avec quelques autres passagers, que des employés travaillaient sur un avion que nous étions supposés prendre pour aller à Montréal. Après deux heures d'attente, nous sommes montés à bord de l'avion sur lequel les employés travaillaient dans l'obscurité, avec une lampe de poche. Environ 15 minutes après le début du vol, j'ai remarqué que de la fumée s'échappait de mon siège, ce qui m'a fait paniquer, car je n'avais jamais vu cela auparavant et j'étais certaine que ce n'était pas normal. Pour ne rien arranger, le copilote sort du cockpit, regarde l'aile de l'avion par le hublot à côté de moi, hoche la tête et repart. Quelques instants plus tard, nous entendons le pilote dire à l'interphone que nous devons faire demi-tour et retourner à Québec en raison d'un « *problème technique* ». Nous apprendrons plus tard que nous avons déjà passé 30 minutes sur un vol de 50 minutes entre Québec et Montréal à bord d'un avion dont le train d'atterrissage ne voulait pas remonter, ce qui aurait pu être catastrophique. Après avoir attendu encore deux heures au terminal, on nous a dit que l'avion avait un problème mécanique et ne pourrait pas être réparé à temps et qu'il sera nécessaire d'utiliser un avion de 9 passagers où les passagers seraient choisis au hasard pour embarquer (TÉMMRC 14).

[Voici un] exemple parfait de la façon dont Air Liaison ignore les exigences de sécurité quand cela leur convient. Je n'arrivais pas à croire ce qui se passait. On a demandé à mon mari de descendre de l'avion, car le vol était plein et on lui a dit qu'il serait sur le vol du soir. J'ai immédiatement dit à l'agent qu'il ne descendrait pas de l'avion et qu'il était impossible qu'il soit sur le vol du soir, car il n'y a pas de vol jusqu'à La Tabatière ou au départ de Natashquan le soir. En tant qu'agent, il aurait dû le savoir. Il est retourné à l'extérieur, mais est revenu rapidement pour demander à la mère d'un petit garçon qui avait une place payée de prendre son enfant dans ses bras pour que le passager surbooké puisse monter à bord. À ma grande surprise, la mère a accepté et la personne supplémentaire a pris le siège (TÉMMRC 32).

Une dégradation des services de transport dans les dernières décennies est observée en Basse-Côte-Nord, qui s'expliquerait par un manque de volonté d'amélioration des services de la part des compagnies ou des gouvernements ou du manque d'écoute quant aux expériences négatives et aux inquiétudes de la population. Il en découle une frustration et un mécontentement généralisé envers les gestionnaires des services de transport :

La population de la Côte mérite mieux que cela. Nous avons assisté en silence à la détérioration de la qualité et de la disponibilité des services aériens au cours des dernières années, mais il est temps que cela cesse (TÉMMRC 41).

Une incompréhension règne concernant la prise de certaines décisions, comme l'attribution des contrats de transport aérien, le trajet et la fréquence du passage du Bella Desgagnés, l'investissement de sommes importantes dans des moyens de transport inadéquats comme

l'aéroglysseur à Saint-Augustin et à Pakua Shipi, ou encore le remplacement de l'appareil de type Twin Otter (avion) desservant Tête-à-la-Baleine et La Tabatière par un hélicoptère²⁸. En dépit des nouvelles technologies, une certaine nostalgie se décèle dans les témoignages par rapport aux anciens modes de transport qui desservaient la Basse-Côte-Nord par le passé. Par exemple, des navires précédant le Bella Desgagnés, dont le Jean-Brillant et le Nordic Express, étaient plus petits et malléables, facilitant la navigation lors des grands vents et l'entrée dans certains ports. Chose certaine, les moyens et les équipements de transport en Basse-Côte-Nord ont grandement évolué et changé au fil des ans, passant des traîneaux à chien, à la motoneige, aux véhicules tout-terrain, à une panoplie d'appareils aériens, nautiques et terrestres (Capsule vidéo 7). Selon les dires des personnes rencontrées, ce ne serait pas toujours pour le mieux, d'autant plus que les changements climatiques imposent de nouvelles modalités de déplacement. Au chapitre 7, nous reviendrons plus spécifiquement sur la question de la gestion des transports en termes d'adaptation aux changements climatiques.

Capsule vidéo 7 : Souvenirs des déplacements en traîneaux à chiens (La Romaine)



Source : Larry Beaudoin et ses chiens de traîneaux. 1964. Cote P12, S2, P110. Fonds Groupe d'action et de développement économique et culturel de la Basse-Côte-Nord - Archives nationales à Sept-Îles. Id 798801.

Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A16

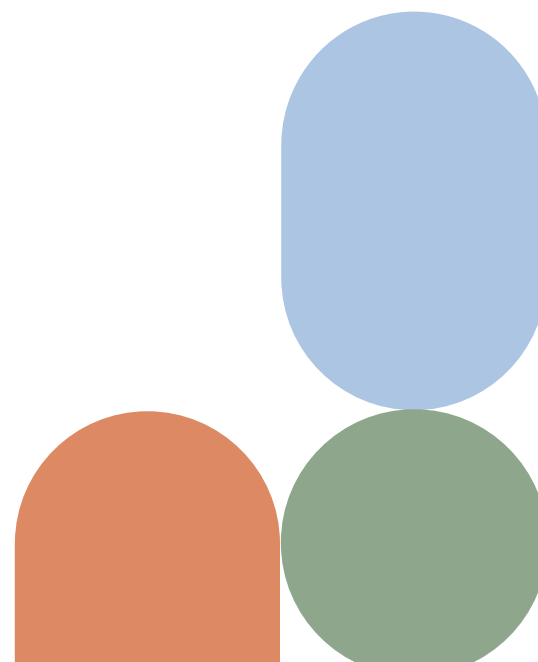
À la lumière des résultats de cette recherche, il est évident qu'en Basse-Côte-Nord, les services de transport sont tantôt manquants, tantôt non adaptés aux réalités du territoire et des populations qui l'habitent. Les chapitres suivants révéleront l'aggravation de cette situation face au réchauffement planétaire.

²⁸ Le Twin Otter a une capacité de 18 places, ce qui est plus adapté aux besoins des communautés que l'hélicoptère pouvant emmener que quatre personnes à la fois, devant ainsi faire plusieurs allers-retours entre Tête-à-la-Baleine et Chevery, et entre La Tabatière et Chevery.



Chapitre 5

Enjeux liés aux services essentiels



Le chapitre 5 explore les enjeux liés aux services essentiels en Basse-Côte-Nord, en mettant en lumière les perceptions et les expériences citoyennes ainsi que les besoins prioritaires. La première partie présente une appréciation générale des services essentiels, soulignant leur accessibilité limitée et leur déclin, souvent aggravés par les défis climatiques et géographiques. La deuxième détaille les besoins prioritaires, notamment le prolongement de la route 138 perçue comme une solution structurante pour améliorer la mobilité, l'accès aux services et la vitalité régionale. Il se penche aussi sur les besoins d'amélioration des secteurs de la santé, de l'économie, des communications et des services municipaux. Le constat principal de ce chapitre est que l'ensemble de ces besoins est intimement lié à la desserte et à l'efficacité des transports en Basse-Côte-Nord.

5.1 Appréciation générale des services essentiels

Les Bas-Côtier·ère·s rencontré·e·s soulignent d'abord l'accès limité aux services essentiels dans leur région, en lien avec la situation précaire des transports s'expliquant par la géographie des communautés isolées. Ils observent aussi une diminution des services coïncidant avec la dévitalisation démographique et économique des communautés. Globalement, la moitié se disent insatisfait·e·s des services essentiels pour des raisons d'absence, d'accessibilité ou de leur déclin. Ils/elles évaluent que les changements climatiques impactent négativement ces services.

5.2 Besoins prioritaires

En cohérence avec le chapitre précédent, la **route 138** est clairement identifiée comme un besoin essentiel pour les citoyen·ne·s de la Basse-Côte-Nord. Elle est soulignée à répétition comme solution aux maux bas-côtiers lors des entrevues et des ateliers, alors que 59 personnes en parlent 142 fois avec conviction. La route 138, perçue à un tel point comme essentielle et indispensable, en vient à canaliser les frustrations liées à plusieurs autres problématiques en Basse-Côte-Nord :

Euh, je veux dire, tu vas avoir la même réponse de tout le monde sur la Côte. Je veux dire : ils doivent faire passer la 138 (Harrington Harbour 39).

Svp, complétez la 138 entre Kegaska et Vieux-Fort. On en parle depuis au moins 60 ans. Ça permettrait d'économiser des milliers de dollars par année si c'était complété (Harrington Harbour 86).

Les besoins qui sous-tendent cette route touchent l'adaptation aux changements climatiques, la liberté de mouvement, l'accès aux services et aux biens dans les autres communautés et à l'extérieur de la région. Nous y reviendrons plus en profondeur au chapitre 7.

La **vitalité démographique et économique** est abondamment soulignée également. Cette vitalité passerait par des projets de développement économique ou de revitalisation locale et régionale, par une croissance démographique ou tout autre projet qui pourrait stimuler la région. Si la route est souvent perçue comme solution pour assurer cette vitalité, les autres stratégies concrètes pour y parvenir demeurent peu affirmées dans les discours (chapitre 7).

Bref, ce besoin de vitalité démographique et économique est nommé sans trop d'explications :

Ouais, on a besoin de sang neuf (Bonne-Espérance 4).

Je pense que c'est parce qu'on n'a pas beaucoup d'emplois ici. Il n'y a rien...Je pense que la seule chose qui aiderait vraiment, c'est le tourisme. Ça serait un gros apport. Les jeunes qui partent pour poursuivre leurs études, il n'y a pas grand-chose qui les incitent à revenir à part...s'ils veulent être entrepreneur ou quelque chose du genre (Chevery 30).

Et comme j'ai dit, la 138...si elle n'est pas faite dans les 15 prochaines années, il n'y aura plus beaucoup [rires] beaucoup de villages sur cette côte qui vont encore exister. La population vieillit et il n'y a vraiment rien...pour...On ne va pas attirer des jeunes avec des mesures incitatives pour rien faire...Et ça coûte tellement cher de prendre l'avion sur cette côte (Kegaska 27A).

Le progrès et le développement n'arriveront jamais s'il n'y a pas d'abord une route (Harrington Harbour 86).

Les participant·e·s soulèvent qu'il y a un réel **besoin d'adaptation face aux changements climatiques** et cela passe par un plan concret pour faire face à ses nombreuses conséquences. La mesure d'adaptation dominante dans les discours est le prolongement de la route 138. D'autres ne précisent pas la nature des adaptations nécessaires ou disent qu'il faudrait adapter les infrastructures et mieux éduquer les citoyens face aux changements climatiques :

Les changements climatiques devraient être la priorité numéro un (O60).

Non, les taxes ne vont rien régler. Donc, rien. Je veux dire, construire une route pour nous donner accès, pour ne pas dépendre d'une compagnie aérienne et, et un, et un bateau. Et espérer que l'hiver nous permettra de voyager chaque année. [...] On ne devrait pas avoir besoin d'espérer un bon hiver pour nous aider à économiser (Chevery 32).

Ce dernier extrait introduit le **besoin d'améliorer les services de transports présents**, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la Basse-Côte-Nord, en particulier les dessertes maritime et aérienne, et plus spécifiquement les tronçons Harrington Harbour-Chevery et Saint-Augustin- Pakua Shipi, tel que déjà abondamment discuté au chapitre 4.

Les interlocuteur·trice·s évoquent le **besoin d'une meilleure représentativité**, d'une part une sérieuse prise en compte des réalités locales et des savoirs citoyens, et de l'autre de la région dans les instances politiques provinciale et fédérale. À l'échelle provinciale, ce besoin se traduit par une volonté d'être écoutés par les élu·e·s :

Mais vraiment, faudrait que le gouvernement se mobilise pis réagisse, pis accepte de nous considérer comme des citoyens, pis des payeurs de taxes, pis des gens qui ont besoin de services comme partout ailleurs (La Romaine 24).

Si la 138 ne se concrétise pas rapidement, la Basse-Côte-Nord va disparaître avec toutes les années d'études et de rapports, on va voir tout le monde partir et il n'y aura plus de futur ici (Bonne-Espérance 90).

Il faut placer la gestion dans un bon contexte, où ils [les décideurs] viennent ici, s'assoient et écoutent ce qu'on essaie de dire à propos de ce qu'on voit, ce qu'on observe, à notre échelle (Bonne-Espérance 6A).

On est ici, oubliez-nous pas. Tu sais. C'est ça. Il y a des gens ici sur la Basse-Côte-Nord, pas beaucoup de gens, mais on est là, ne nous laissez pas derrière. Incluez-nous ! (Mutton Bay 51).

5.2.1 Point de mire : la santé

Les soins de santé et de services sociaux sont des services essentiels qui subissent des impacts de multiples sources, qui complexifient la gestion, mais aussi l'accès et la qualité des services. Les changements climatiques et l'imprévisibilité météorologique engendrent d'importants impacts sur les transports. La complexité inhérente du réseau de la santé, combinée à l'isolement et aux différents systèmes parallèles des communautés Innuat et des municipalités, ajoutent des difficultés administratives et logistiques. Dans la présente recherche, la question des services de santé et de services sociaux est spontanément abordée par la quasi-totalité des participant·e·s, démontrant l'importance qu'elle revêt à leurs yeux²⁹. Le lien étroit entre la mobilité et l'accès aux soins est une des hypothèses qui pourrait expliquer cette forte occurrence. En guise de mise en contexte, nous traçons d'abord les grandes lignes du système de santé bas-côtier. Nous décrivons ensuite les principaux enjeux d'accès aux services de santé et services sociaux rencontrés par les populations.

5.2.1.1 Portrait du réseau de la santé de la Basse-Côte-Nord en bref

En Basse-Côte-Nord, on compte neuf centres locaux de services communautaires (CLSC), situés à Blanc-Sablon, Harrington Harbour, La Tabatière, Saint-Augustin, Rivière-Saint-Paul, Mutton Bay, Kegaska, Chevery et Tête-à-la-Baleine. À Blanc-Sablon, un centre multiservices de santé et de services sociaux dessert les populations locales et régionales. L'ensemble de ces établissements sont régis par le centre intégré de santé et de services sociaux de la Côte-Nord (CISSS), organisme provincial qui s'occupe des établissements de Tadoussac à Blanc-Sablon, en passant par la région de Caniapiscau. Le CISSS de la Côte-Nord garantit l'ensemble des soins de santé de la région, excluant les communautés Innuat et Naskapi, qui ont leurs propres centres de santé indépendants. Néanmoins, il existe diverses formes de collaboration entre les centres allochtones et autochtones, qui sont facilitées notamment par une agente de liaison autochtone, en particulier à Unamen Shipu et La Romaine :

²⁹ Dans l'analyse des données liées à la santé et aux services sociaux, nous avons précisé l'identification des « Témoignages MRC » alors qu'ailleurs dans le rapport, nous avons attribué l'ensemble de ces témoignages à une seule personne. Le fort volume d'extraits liés à la santé nous a incité à associer chaque témoignage à la personne qui l'a exprimé afin d'avoir un portrait plus juste du nombre de personnes s'étant exprimées sur ce sujet.

Pour Unamen Shipu et La Romaine, en raison de la proximité géographique des deux communautés, le CISSS Côte-Nord a un partenariat historique avec le centre de santé autochtone pour que les patients allochtones soient pris en charge également. C'est une enveloppe budgétaire que le CISSS Côte-Nord remet au centre de santé d'Unamen Shipu pour donner les soins de base, comme un CLSC, aux patients de La Romaine. Pakua Shipu est vraiment indépendant, ils ont leur propre centre de santé et le CISSS Côte-Nord a un centre à Saint-Augustin (O60).

Il n'y a pas toujours de médecins dans les dispensaires et les CLSC. Il n'y a pas de spécialistes non plus sur la Basse-Côte-Nord, ce qui amène les patient·e·s à se déplacer ailleurs sur la Côte-Nord ou à Québec lorsqu'un examen ou une consultation spécialisée sont requis. Dans ces situations, les patient·e·s se retrouvent sur une liste d'attente du CISSS de la Côte-Nord qui fixe les rendez-vous. Les personnes sont contactées directement par l'hôpital ou c'est le CLSC qui est contacté et qui organise le déplacement (transport et hébergement) vers le lieu de rendez-vous. L'ensemble de cette organisation diffère selon que l'on soit dans une communauté Innu ou allochtone. Les modalités de remboursement aussi. La gestion des rendez-vous de la population de La Romaine est assurée par Unamen Shipu, en vertu de l'entente historique avec le CISSS Côte-Nord. Mais les résident·e·s de La Romaine utilisent le transport aérien de Blanc-Sablon. Il en va de même pour les évacuations d'urgence alors que La Romaine est jumelée avec Blanc-Sablon, comparativement à Unamen Shipu qui a accès à son propre avion d'évacuation.

Les communautés Innuat et les municipalités ont chacune leur système de gestion des transports et hébergements pour se rendre aux rendez-vous. Unamen Shipu et Pakua Shipi peuvent s'occuper elles-mêmes du transport ou feront appel au Regroupement Mamit Innuat, qui gère plusieurs services essentiels, comme l'accompagnement dans les services de santé vers Sept-Îles, mais également vers Québec et Montréal. Le Regroupement contribue également aux frais d'hébergement et de repas. Cet extrait explique le fonctionnement des rendez-vous médicaux à l'extérieur d'Unamen Shipu :

Notre fonctionnement en ce moment, juste pour te donner une idée, on a deux avions de neuf places les lundi, mercredi et vendredi, ça, c'est la clientèle qui a des rendez-vous à Sept-Îles, fait qu'on a comme un bassin de 18 passagers aller-retour. On fait deux vols par jour lundi là, deux vols de neuf. Ils font des allers-retours Sept-Îles, La Romaine lorsque les gens ont des rendez-vous médicaux à l'hôpital... Fait que... on est relativement assez plein... dans les deux journées, dans les deux avions de lundi, mercredi et vendredi, les gens partent le lundi pis ils reviennent soit le mercredi ou le vendredi... fait que on est plein dans les vols le soir (Unamen Shipu 59).

Pour les patient·e·s des autres villages de la Basse-Côte-Nord, la politique de transport et de remboursement de frais des usagers du CISSS Côte-Nord est gérée directement par le gouvernement provincial. Elle couvre, pour les citoyen·ne·s répondant à une liste de critères, le billet d'avion et un certain montant alloué pour les éventuelles dépenses lors du déplacement, comme les repas, les frais de taxis et d'hébergement (CISSS Côte-Nord, 2025). Ainsi, les différentes politiques de gestion, à la fois pour les rendez-vous, les déplacements

et le remboursement des frais, sont gérées différemment et en parallèle selon les communautés.

5.2.1.2 Transport médical et insatisfactions

En plus des transports pour les rendez-vous médicaux, qui se font généralement en avion, des évacuations d'urgence sont aussi assurées par avion, par hélicoptère ou par l'armée, selon les situations et les conditions météorologiques. L'avion de l'armée peut parfois partir de Gander (Terre-Neuve-et-Labrador). Des avions d'évacuations peuvent aussi partir de Montréal ou de Québec :

On doit composer avec ça. Nous on se croise tout le temps les doigts pour l'avion là, surtout lors des médevac. Exemple parce que s'il est pour avoir un cas grave aujourd'hui, c'est probablement pas un avion qui va venir chercher le patient. C'est probablement un avion des forces armées de Terre-Neuve qui sont basées à Gander, fait que c'est... évacuation d'un cas d'urgence là ça serait l'armée qui viendrait le chercher parce que les vols commerciaux sont... Ils peuvent pas voler aujourd'hui là, c'est... À moins que les conditions changent. En ce moment-là il y a pas de vent pis c'est vraiment le brouillard total (Unamen Shipu 59).

Si l'avion arrive de Terre-Neuve-et-Labrador, la personne sera amenée à l'hôpital de cette province, puis à Québec et à Sept-Îles une fois que son état sera stabilisé.

Dans les entrevues, il est mentionné de manière récurrente que les services de transport, qui sont affectés par les changements climatiques, altèrent l'accessibilité aux soins de santé (Capsule vidéo 8). Le brouillard aurait un impact significatif sur les transports médicaux :

Tu manques ton rendez-vous [en raison du brouillard] et ça peut prendre des mois avant que tu en aies un autre (Blanc-Sablon 65).

Au niveau de la santé, lorsque, si le climat se réchauffe, on a tendance à voir plus de brouillard l'été. Donc, si vous avez du brouillard, les avions rentrent pas, donc ça peut avoir un impact sur l'accès aux services, par exemple aux services hospitaliers. Parce qu'on sait que l'hôpital, pour l'ensemble des villages de la Basse-Côte-Nord, c'est le groupe du Blanc-Sablon (Chevery 33).

On parle de « *conditions météorologiques difficiles* » (Bonne-Espérance 2A) qui affectent les services de transport, dans ce cas-ci aérien :

[En raison des conditions climatiques], parfois, il y a des personnes qui doivent prévoir à nouveau leur rendez-vous trois ou quatre fois avant de pouvoir finalement voir un médecin spécialiste (Chevery 30).

En ce moment, la situation est critique, les gens sont incapables de se rendre à leurs rendez-vous à cause de la météo et du manque de place sur les vols (Bonne-Espérance 90).

Capsule vidéo 8 : Transport et accès aux soins de santé (Mutton Bay)



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A19

Les personnes rencontrées voient une certaine normalité au fait que les services de transport soient altérés par les changements climatiques, ainsi que le nombre de rendez-vous et de vols manqués en raison du climat :

C'est tellement rendu commun que ça fonctionne mal, que je ne suis même pas sûre qu'ils ont tant des statistiques que ça (O60).

Il va sans dire que les services de transport altèrent la plupart du temps l'accessibilité aux soins de santé, ce qui entraîne des annulations ou des retards dans les rendez-vous médicaux. Même s'il est difficile d'identifier la cause exacte de ces annulations ou retards, ils semblent majoritairement liés aux changements climatiques, ou à la gestion des services de transports. Ils entraînent plusieurs insatisfactions et rendent l'accès aux soins médicaux assez imprévisible :

Ce que je veux dire, c'est que nous jouons toujours à la roulette russe avec nos vies en Basse-Côte-Nord pour les transports médicaux (TÉM 34).

La Basse-Côte-Nord est le seul endroit où il faut prendre des journées de congé du travail pour aller à un simple...rendez-vous (Chevery 32).

Il en va de même avec la complexification de la gestion du stock de médicaments et les difficultés liées à l'approvisionnement, qui serait aussi grandement affecté par les interruptions de transport. Les imprévus sont nombreux, ce qui peut engendrer de graves conséquences pour la patientèle n'ayant pas accès aux médicaments requis.

Les personnes rencontrées expriment globalement leur insatisfaction face aux services de transport médicaux et l'accumulation répétée de retards ou d'annulations à cause des tempêtes plus fréquentes et des problèmes mécaniques des appareils. Les termes utilisés pour qualifier ces services sont fréquemment péjoratifs : « *services médiocres* » (TÉM 9); « *je n'ai jamais vu une situation aussi critique, inacceptable, intolérable* » (TÉM 1); « *On régresse au lieu d'avancer* » (Tête-à-la-Baleine 46); « *Si tu es malade, c'est très difficile* » (La Tabatière 54); « *C'est beaucoup trop dangereux* » (Blanc-Sablon 7C).

Face à cette situation, le parachèvement de la route 138 semble être une solution pour améliorer les services de transports médicaux. Or, la façon dont la route pourrait concrètement améliorer les soins n'est pas unanime ou n'est pas toujours précisée dans les propos des personnes rencontrées. Certaines estiment que la route permettrait une fusion des services de santé alors que d'autres croient que la route faciliterait l'accès aux rendez-vous. Selon leurs expériences, même si la route 138 était achevée entre Kegaska et Blanc-Sablon, un service de transport médical aérien fiable demeure un besoin indispensable :

Est-ce que [la route] va changer nos modes d'évacuation ? Je ne crois pas. Parce que même si on évacuait les gens par la route, surtout lors des EVAQ [évacuations aéromédicales du Québec], on parlerait quasiment de six heures de route. Ça serait impossible, les évacuations par avion seront maintenues. Il y a peut-être juste les rendez-vous normaux, on utiliserait des véhicules ou des autobus pour les rendez-vous médicaux, c'est peut-être ça qui risque de changer, pour sauver des coûts évidemment. Puis l'avion pour des rendez-vous normaux... il y aurait sans doute des coupures de Santé Canada (Unamen Shipu 59).

Je pense qu'on a besoin d'une compagnie aérienne fiable. Surtout celle qui travaille avec le CISSS. Je ne sais pas qui ou quoi a été acheté par qui [rires], si ça a du sens. Mais ce n'est pas fiable (Kegaska 25).

En plus de l'absence de médecins généralistes et spécialistes en Basse-Côte-Nord, on déplore un manque de service en ce qui a trait à des soins de santé, tels que les soins de la vue, les soins dentaires, les soins psychologiques ainsi que divers spécialistes, comme les physiothérapeutes ou les ergothérapeutes. En outre, l'accès aux soins de santé engendre des coûts supplémentaires :

On a un défi nous autres d'avoir accès à certains services. Exemple le dentiste, ok, essaie de trouver un dentiste disponible qui accepte de venir une semaine de temps en temps à La Romaine. Fait que le seul dentiste qu'on a vient une fois par mois pendant une semaine [...]. Fait que souvent on est appelé à envoyer des gens à Sept-Îles pour des rendez-vous chez le dentiste. Imaginez le coût, le coût d'avion, [...] [S'il] y avait un service de dentiste à La Romaine, probablement que ça aiderait la population à moins se déplacer, et que les enfants et les adultes auraient accès à des soins dentaires plus régulièrement (Unamen Shipu 59).

On ne pourra pas se déplacer entre les communautés, certaines communautés dont on dépend pour certains services, comme l'aéroport...les soins de santé, des fois le médecin, le dentiste, est seulement dans un village ou un autre, donc l'hiver, on en profite au maximum pour se déplacer dans un village...oui...[rires] (Harrington Harbour 36).

La combinaison d'enjeux tels que les changements climatiques, l'isolement et la dépendance au transport aérien (qui vient avec des bris techniques et une gestion complexe), semble exacerber les inégalités quant à l'accès aux soins de santé en Basse-Côte-Nord. Les populations vulnérables, qui ont davantage besoin de soins et de services, sont particulièrement frappées par les imprévus, qu'ils soient climatiques, administratifs ou

mécaniques. Selon les témoignages qui révèlent plusieurs lacunes, l'accès aux soins de santé semble être inadapté pour les personnes âgées, les personnes qui vivent avec une maladie chronique, les personnes en situation de handicap :

Souvent, nos aînés sont déracinés de leur maison après un certain âge parce qu'il n'y a personne pour les aider, les aider avec leurs services (Chevery 30).

Les personnes malades vont être sorties de leur communauté pour se rendre dans les hôpitaux, les soins de santé se font plus ou moins sur communauté. Certains décident de rester car ils veulent vivre leur fin de vie ou leur maladie sur communauté, mais ils doivent renoncer à des soins de santé. Ça arrive vraiment souvent. Les soins palliatifs ne sont vraiment pas optimaux sur communauté en Basse-Côte-Nord, mais les gens préfèrent avoir des soins moins optimaux, mais mourir dans leur communauté. Tout ce qui est protocole de détresse de fin de vie qui pourrait être nécessaire, il n'y a pas de médecins sur place pour les appliquer (O60).

En dépit de certaines mesures d'adaptation en lien avec les changements climatiques, comme le programme sur l'évaluation des vulnérabilités et risques régionaux liés aux changements climatiques dans le but de concevoir des plans d'adaptation régionaux au climat en santé publique (VRAC-PARC, 2025), certaines mesures ou services devraient être priorisés pour l'adaptation ou la mitigation face aux changements climatiques selon les témoignages. Par exemple, insister sur la prévention et sur l'adoption de saines habitudes de vie, ce qui représente toutefois un défi majeur en contexte de difficile accès à des aliments frais à coûts raisonnables. Afin d'inciter les gens à de meilleures habitudes de vie, les participant·e·s soulignent également l'importance des infrastructures sportives utilisables à l'année, y compris des arénas avec des glaces réfrigérées, ou des jardins communautaires pour accéder plus facilement à des légumes et des fruits frais. De plus, l'accès à des soins spécifiques à une population d'âge avancé serait nécessaire, comme les soins palliatifs ou soins de fin de vie qui permettraient aux personnes âgées ou malades de finir leur vie dans leur milieu, sans devoir renoncer à des soins. Les soins de santé doivent être envisagés de manière holistique. Ainsi, les solutions ou les mesures mises en place ne peuvent pas être prises isolément. Une vision d'ensemble et une concertation de tous les acteur·trice·s et de tous les paliers décisionnels sont requises pour espérer amener des solutions viables.

5.2.2 Commerces et entreprises

Les changements climatiques ont un impact sur les commerces et les entreprises, particulièrement dans les secteurs d'activités qui en subissent déjà les conséquences. Par exemple, le secteur des ressources naturelles, qui inclut la pêche et la transformation des produits de la pêche, la trappe, l'agriculture et l'agroalimentaire ainsi que la foresterie, est affecté par le climat imprévisible ou les changements saisonniers. Lorsque les personnes rencontrées discutent des commerces, des entreprises et des services locaux et régionaux, c'est principalement en termes de *perte* (disparition, déclin, difficulté), ou de *présence et de transformation* (évolution). Paradoxalement, on remarque que les commerces de proximité ainsi que les entreprises dans le secteur des ressources naturelles sont décrits à la fois en termes de perte et de présence.

5.2.2.1 Perte

C'est la **perte de la qualité des services** qui revient le plus souvent dans les discours, et ce, plus spécifiquement dans les services de livraison ou d'approvisionnement en denrées, marchandises ou matériaux, généralement liées aux transports, par bateau ou par la route :

Même la nourriture, des fois l'hiver, elle vient en avion. Pis s'il fait pas beau, c'est demain, s'il fait pas beau c'est après-demain. Faque on n'a pas le choix, on est pris pour vivre avec ça, mais c'est un gros problème. Pis, même le bateau, avec les changements climatiques, des fois y fait tellement tempête, qu'il est pas capable d'arrêter ici. Faque la nourriture va jusqu'à Blanc-Sablon, pis quand y revient, y débarque la nourriture, souvent que c'est périmé, comme les légumes, les fruits surtout les fruits. Ça c'est des changements climatiques qui touchent beaucoup (La Romaine 22).

Des fois le bateau y'est cédulé pour arriver, mais des fois y va décider qui passe droite lui. C'est de même que ça marche, y'ont toute. Pis nous autres on est pris avec quoi, avec zéro, avec rien. Pis là bien y'est pas là, faque le mois de mars va être long (La Romaine 24).

Ensuite, c'est la **perte de commerces de proximité**, comme des épiceries, des dépanneurs, des pharmacies, des quincailleries, des stations-service, des postes, des restaurants, des bars ou des salons de coiffure, qui est le plus mentionné. Finalement, est décriée la **perte d'entreprises ou de commerces liés aux ressources naturelles**, en particulier dans les secteurs des pêches et pêcheries, de l'agroalimentaire, de la foresterie, et de la trappe :

Y'avait des usines qui travaillaient juste à la morue. Y ont été obligés d'en ouvrir des usines à morue là, ça arrêtaient pas. La Tabatière, là, c'était gros ça. Y'a pu rien. Ça c'était le plus... une des plus grosses usines de la province du Québec, Tabatière. Y'avait beaucoup d'monde qui travaillait là. Y'achetaient de toutes les sortes de poissons. [...] Mais y'a été des secousses là... Tabatière y'avait trois gros dragueurs (Tête-à-la-Baleine 44).

5.2.2.2 Présence et transformation

Malgré le déclin et les difficultés du secteur, la pêche est encore bien présente : « *L'industrie de la pêche est notre principale, notre principale industrie en ce moment* » (Bonne-Espérance 3C). Mais elle se transforme aussi, avec l'arrivée de nouvelles espèces ou en lien avec les variations météorologiques :

Quand j'étais plus jeune, il y avait plein de sébastes (poissons rouges) et c'est complètement disparu. Maintenant, ils draguent pour pêcher plus de sébastes, et le gouvernement a donné plus de permis et plus [...] tu sais. Les choses s'organisent pour le sébaste. Mais le sébaste, c'est peut-être...dû à l'eau plus chaude aussi, on n'a jamais eu de sébaste sur cette côte, il faut aller vers Terre-Neuve pour les trouver. Alors peut-être que c'est la température de l'eau, tu sais. L'eau est plus chaude par

là-bas. Je sais qu'il y avait des températures plus chaudes là-bas. Donc c'est...c'est un plus pour le sébaste. Il s'en vient! (Mutton Bay 53).

La présence et l'évolution d'entreprises agricoles et agroalimentaires sont également soulignées, notamment en lien avec les petits fruits dont certaines dépendent de leur transformation, comme c'est le cas de la Coopérative de solidarité les Bioproduits de la Basse-Côte-Nord à Rivière-Saint-Paul. Ces initiatives offrent de nouvelles opportunités de développement local et régional par la création d'emplois dans de nouveaux créneaux, particulièrement dans un contexte de restructuration des pêches.

Les commerces de proximité demeurent présents dans les communautés, malgré plusieurs fermetures. Ils jouent la plupart du temps un rôle de « *service public* », tel que décrit dans l'extrait suivant :

Donc, je veux dire, même, même comme propriétaire d'une entreprise privée, je veux dire, la plupart des choses qu'on fait, c'est des services publics, tu sais. On n'aurait même pas acheté ici il y a cinq ans si on n'avait pas senti que la communauté avait besoin d'avoir deux magasins. C'était plus comme un, je dirais, plus comme un service public pour nous qu'une entreprise, tu sais, pour faire de l'argent parce qu'il n'y a pas d'argent dans une communauté de cette taille et je ne pense pas que ça va changer (Chevery 31).

5.2.2.3 Rôle de la route 138 en lien avec les commerces et les entreprises

La route 138 est centrale lorsque les personnes discutent des commerces et des entreprises : elle est à la fois un souhait, la cause de bien des maux, ainsi que la solution proposée à ses maux (Capsule vidéo 9).

Capsule vidéo 9 : Transport et approvisionnement (Chevery)



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A4

L'exemple du village de Kegaska qui est maintenant relié au reste du Québec par la route 138 permet d'avancer certains points avec plus de convictions, notamment que la route facilite l'exportation de produits, comme dans cet extrait, où il est question des produits de la mer :

Et c'est comme pour la pêche aussi [...] comme, les acheteurs. Il y a deux...ou trois acheteurs différents ici maintenant. C'est facile pour eux de venir avec une remorque pour sortir les produits d'ici, parce qu'on a la route. [...] Ça facilite l'accès. [...] Avant, ils les transportaient en bateau à partir d'ici jusqu'à Natashquan. [...] Maintenant ils ont un accès plus facile pour entrer et sortir les produits. Ce qui veut dire que les produits livrés aux acheteurs sont de meilleure qualité. [...] Tu sais, pour l'usine de transformation et tout ça (Kegaska 26A).

La route pourrait également permettre une meilleure insertion dans le marché extérieur à la région, mais elle amènerait potentiellement aussi une plus grande pression de compétitivité, entre autres au sein des industries, comme la pêche :

La pêche et...et travailler sur le territoire sont devenus des activités très lucratives. Et avoir une route vous donnerait un meilleur accès à, euh...pour vendre vos produits et les promouvoir et les exporter normalement, comme le font les gens à l'extérieur. Ma question est, voulez-vous être sur le même terrain de jeu que ces entreprises de l'extérieur ? Vous pourriez trouver que le terrain de jeu ici est mieux. Il y a plus d'options. C'est ce que je dis aux gens, attention à ce que vous souhaitez, vous pourriez l'avoir. N'est-ce pas ? Tu ne sais pas où ça pourrait t'amener dans le futur (Harrington Harbour 37).

Cette compétition pourrait affecter les épiceries et les services de proximité. Dans ce dernier cas, si c'est moins cher ailleurs, il y a un risque que les gens achètent moins localement, ce qui aurait un impact sur la vitalité locale, comme ce fut le cas à Kegaska selon une interlocutrice :

Donc quand la route est arrivée, plus de gens sont partis, on a dû, comme [soupir] réorganiser ce qu'on rapportait et ce qu'on achetait parce que ça avait changé. Ce que les gens achetaient ailleurs en fait. [...] C'est devenu plus comme un dépanneur, un commerce de proximité. [...] Un arrêt rapide, j'imagine qu'on pourrait dire. [...] L'accès vers l'extérieur est plus facile [...], les prix sont plus bas [...] à l'extérieur. [...] C'est le genre de chose qui a eu un impact, un peu... (Kegaska 26A).

Selon les récits des participant·e·s, s'il y avait plus d'entreprises, les gens resteraient sur la Basse-Côte-Nord pour travailler, ce qui permettrait à des parents de ne plus quitter la région durant de longs mois pour travailler et donc de quitter leur famille. D'autres feraient le choix de revenir :

Je pense que si on avait une route, il y aurait beaucoup plus de jeunes qui reviendraient. On aurait plus, euh, d'entreprises comme le tourisme, des choses comme ça, tu sais, et...je pense que ça aiderait à la survie des communautés (Chevery 30).

Ils/elles estiment que pour que des entreprises s'implantent ou se développent, la route 138 est essentielle. Mais en même temps, la route faciliterait les déplacements pour aller travailler hors de la région et pourrait inciter davantage des jeunes à quitter qu'à rester.

5.2.3 Poste, communication et technologie

Cette section se penche sur l'offre et la qualité des services liés aux communications et aux technologies en Basse-Côte-Nord, et dans quelle mesure ils sont affectés par les changements climatiques. Il est question des services postaux, de l'Internet et du réseau cellulaire, puis de la télévision et de la radio.

5.2.3.1 Poste

Le service postal se démarque des autres services de communication en ce que la distribution du courrier nécessite un transport physique. Selon les explications des personnes participantes, c'est ce service où les impacts des changements climatiques se font le plus sentir. La livraison du courrier dépend en effet du transport aérien, ce qui le rend particulièrement sensible aux phénomènes climatiques présentés au chapitre 3. L'intensification des tempêtes et des vents forts peut entraîner des retards dans la livraison :

Notre service postal est aussi interrompu à cause des conditions météo horribles. La compagnie aérienne est la seule manière d'amener le courrier aux communautés du centre de la Basse-Côte-Nord et, quand la météo est mauvaise, ça peut prendre des semaines pour que la compagnie aérienne rattrape le retard accumulé dans la livraison du courrier (Harrington Harbour 81).

Et maintenant, avec la météo, avec le temps qu'il fait, parfois tu peux être une semaine sans avion...Tu...Le courrier ! Je sais que la poste ici, tu l'as peut-être une fois par semaine (Saint-Augustin 14).

Parce que juste la poste là, des fois la poste, ça prend, une poste prioritaire là, [...] nous autres icitte, c'est huit à dix jours avant de l'avoir. Pis poste prioritaire, normalement, c'est le courrier qui va le plus vite (La Romaine 22).

Au-delà des conditions météorologiques, la compagnie aérienne chargée de la distribution du courrier suscite également des inquiétudes. Les gens critiquent son manque de fiabilité et son incapacité à fournir un bon service :

C'est Air Liaison qui ont eu le courrier et ils sont même pas capables de nous fournir des services, les autres services. As-tu pensé le courrier ? C'est, c'est ridicule (ton exaspéré) (Tête-à-la-Baleine 46).

[La compagnie n'offre] pas un service fiable, surtout pour une population vieillissante qui en dépend pour ses besoins essentiels, comme les soins médicaux et les services postaux (TÉMMRC).

Ce ne sont pas tous les villages qui ont un bureau de poste physique. La décision de centraliser des services dans des villages, pour des raisons logistiques, peut mener à la fermeture de bureaux de poste, ce qui peut accentuer l'isolement de certaines communautés :

Brador était...On avait une école, on avait un bureau de poste, on avait deux épiceries. Maintenant, si Lourdes [-de-Blanc-Sablon] n'était pas à côté, on serait parti [...]. On

saute dans notre véhicule, on conduit jusqu'à Lourdes, on va, on va au bureau de poste, on va au magasin, on fait tout [...]. Ce qui était avant des villages indépendants sont en train de se centraliser (Blanc-Sablon 7A).

5.2.3.2 Internet haute vitesse et réseau cellulaire

C'est Internet qui est le plus souvent mentionné en lien avec les services de communications, et les personnes qui s'expriment sur ce sujet le font à au moins deux reprises. Depuis son implantation dans l'ensemble des villages de la Basse-Côte-Nord en 2020, l'accès généralisé à Internet haute vitesse et à une plus grande étendue du réseau cellulaire transforme le mode de vie des Bas-Côtier·ère·s. Avec Internet, les habitant·e·s de la région peuvent se procurer plus facilement des commodités auxquelles ils/elles n'avaient pas aussi facilement accès par le passé. Ce changement est parfois perçu comme un signe de progrès :

On essaie d'arriver au 21^e ou 22^e siècle [...] c'est comme, on veut toutes les choses que vous avez à Montréal. On veut notre Tim Hortons, on le veut, donc...on va le commander sur Amazon (Saint-Augustin 16).

D'abord, on a plus de ressources, n'est-ce pas ? [...] On a Internet ; on a tout le reste. Presque tout ce que tu peux imaginer, on l'a, tout ce qu'on n'avait pas il y a 20-25 ans (Blanc-Sablon 65).

Selon les personnes participantes, les savoirs et les pratiques locales apparaissent progressivement moins utiles, moins adéquats ou encore moins appréciés en comparaison à ce qu'il est possible de trouver sur Internet (chapitre 6). Ce changement de mentalités peut être perçu de manière négative :

Dieu merci, maintenant, nous avons la radio et Internet pour les prévisions météo. Et même [nom d'un service météo inaudible], souvent [...], leurs prévisions sont mauvaises (Kegaska 27A).

[La] génération de ma fille, et de ses enfants, ils ont grandi avec la télévision, Internet, avec tout ce qu'ils veulent au bout de leurs doigts. Donc, la nécessité d'aller couper son bois en forêt, d'aller poser des pièges pour attraper des lièvres ou des perdrix, ce n'est plus important, ce n'est plus un mode de vie, et aller à la pêche n'est plus considéré comme une nécessité... (Saint-Augustin 17).

En plus de simplifier les achats et de donner accès à de meilleures prévisions météorologiques, Internet haute vitesse facilite les rencontres en ligne. Lorsque les conditions météorologiques empêchent les déplacements en Basse-Côte-Nord ou à l'extérieur de la région, les visioconférences permettent de rester en communication et de participer aux rencontres déjà planifiées. Malgré ces avantages, les personnes interviewées préfèrent toutefois de loin le contact en face-à-face :

Il n'y a rien qu'on peut faire pour la météo, mais il y a sûrement un moyen de ne pas être isolé à l'année. Oui, on a l'Internet et c'est mieux que rien mais ce n'est pas comparable avec des visites en personne, avec des amis et avec la famille (Harrington Harbour 82).

Je pense que les gens ont besoin de voir leur parenté, donc si tu les vois pas, tu peux leur parler, tu peux *facetimer* [en référence à l'application Facetime], mais c'est pas comme un contact humain en fait (Chevery 33).

[Nous] avons eu une [rencontre] récemment où la [Société du] Plan Nord est venue en Basse-Côte-Nord, et ils étaient supposés venir pour la grande ouverture ici, mais il y avait une tempête de neige et les routes étaient fermées. Donc, ils ne pouvaient pas [...] se déplacer de Blanc-Sablon à ici. Donc ça a un impact sur nos activités. C'est plus difficile de s'engager..., je veux dire, oui, on fait ça par Internet et en visioconférence, mais c'est plus engageant quand on peut le faire en personne, mais évidemment, tu sais, la météo est un facteur important dans ce qui arrive (Bonne-Espérance 3C).

5.2.3.3 Télévision et radio

Les mentions sur la télévision sont principalement liées à l'arrivée de ce médium dans certains villages de la Basse-Côte-Nord, dans les années 1970. Une personne insiste pour dire que la majorité des postes télévisés qui couvrent l'actualité au Québec sont en français, ce qui est perçu comme un obstacle pour s'informer dans les communautés anglophones de la région : « *C'est à cause de la barrière linguistique aussi, parce que la plupart des stations, aujourd'hui, au Québec sont...locales et la plupart sont en français, de toute façon* » (Bonne-Espérance 6C).

Les radios communautaires locales³⁰ sont d'une importance capitale dans les communautés de la Basse-Côte-Nord. Elles servent à communiquer efficacement et rapidement de l'information pertinente à la population, en lien avec la météo ou les transports (retards, arrivées ou départs du Bella Desgagnés, par exemple), dans des situations d'urgence, ou encore dans le cas d'activités communautaires, dont les tournois de bingo ou autres rassemblements régionaux, comme les tournois de hockey et les carnivals :

Nous avons [le tournoi de hockey de la fin de semaine] à la radio locale, [...] nommée CFBS, et ils ont des animateurs. Tu sais, les gens écoutent la radio, ils écoutent les résultats, si tu prends pour une équipe ou une autre (Blanc-Sablon 67).

Malgré des avancées technologiques et un plus grand accès à une diversité de modes de communication, certaines personnes commentent l'état des services de communication en général. Par exemple, un Harringtonois témoigne du besoin de développer davantage le potentiel d'utilisation des services de communications du côté des institutions :

La communication. Chaque infrastructure. Les hôpitaux, les écoles, la MRC, les municipalités, nous avons les technologies dont on a besoin. On a des téléphones, on a la radio, on a la télévision, nous avons tout ça, et maintenant, nous avons le libre-service, et toutes les applications qu'on peut utiliser, du fax aux emails, à Snapchats

³⁰ Rappelons que les communautés suivantes sont desservies par des radios communautaires : Blanc-Sablon (CFBS 89.9/93.1/105.3) ; Saint-Augustin (CJAS 93.5 FM) ; Pakua Shipi (CIBE 89.9) ; Tête-à-la-Baleine (CJTB 93.1) ; Unamen Shipu (CFLR 89.9 FM).

pour se parler instantanément. Tu as besoin de quelque chose, tu y as accès instantanément. Le problème est qu'on ne les utilise pas vraiment. Quand joues-tu demain ? Quand arrive ton hélicoptère ? Oh mon dieu, je ne sais pas, je ne trouve pas. Je suis allé à l'aéroport et il n'y a personne pour me répondre. Je ne reçois pas les communications. Il y a des gens qui sont venus faire un sondage pour la municipalité. Est-ce que la communauté sait, comment ça se fait que la communauté ne le sait pas ? Comment est-ce possible que la communauté ne sache pas, nous avons toute cette technologie mais on ne semble pas en mesure de l'utiliser (Harrington Harbour 37).

5.2.4 Services municipaux

Cette section aborde les services municipaux en Basse-Côte-Nord, en mettant en lumière les défis rencontrés par les communautés en matière de gestion des matières résiduelles, d'approvisionnement en eau potable et d'accès aux infrastructures sportives et culturelles. Ces enjeux, souvent exacerbés par les conditions climatiques et le manque de ressources, témoignent de la nécessité d'un soutien accru pour assurer des services de base adaptés aux réalités locales.

5.2.4.1 Gestion des matières résiduelles

La gestion des matières résiduelles dans les villages de la Basse-Côte-Nord est principalement discutée de manière négative et elle est affectée différemment selon les communautés. La situation la plus problématique engendrée par les changements climatiques se trouve dans la communauté insulaire d'Harrington Harbour (Capsule vidéo 10). Pendant la saison hivernale, le déplacement des déchets entre l'île d'Harrington jusqu'à l'île du Jardin (*Garden Island*) où se trouve le lieu d'enfouissement est grandement complexifiée par l'absence de glace. Cela demande une manipulation supplémentaire des déchets qui doivent être transportés par chaloupe plutôt qu'en motoneige.

Capsule vidéo 10 : Gestion des déchets et glace à Harrington Harbour



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A7

Globalement, même si cela ne découle pas des changements climatiques, les personnes interviewées font spontanément état du manque d'infrastructures de recyclage et de

compostage en place dans les différents villages : « *Il n'y a aucune manière de recycler. Dites-moi où je peux apporter...il n'y a pas de compostage, pas de recyclage* » (Bonne-Espérance 3A). À La Tabatière et à Harrington Harbour, les habitant·e·s tentent de prendre les choses en main en organisant des corvées volontaires de ramassage de recyclage. Toutefois, faute de ressources suffisantes, il est compliqué et difficile de pérenniser cette initiative citoyenne : « *Il y en avait [du recyclage], il y a quelques années, mais ils ne pouvaient pas le garder viable, donc on a besoin d'aide pour être en mesure de s'en occuper* » (La Tabatière 54). À Harrington Harbour, toutefois, une personne mentionne que la collecte de recyclage a toujours lieu grâce à l'aide des bénévoles :

En ce moment, c'est juste bénévole...[hésitation]. On appelle ça les tâches scolaires de la fin de semaine...et les gens viennent faire juste quelques heures. Donc. On est ouvert à avoir plus...d'heures, parce qu'il y a pl... plus de recyclage. Ce qui est super. Plus on recycle, mieux c'est (Harrington Harbour 40).

Par ailleurs, des habitant·e·s de Blanc-Sablon et de Bonne-Espérance expriment leur inquiétude face à la gestion des eaux usées de leur localité. Celles-ci seraient déversées directement dans les cours d'eau, ce qui, en plus de générer de la pollution, constitue une menace sérieuse pour les écosystèmes, dont les populations de saumons qui transitent par certaines rivières :

Avant que les saumons n'atteignent la rivière, ils doivent passer par les égouts. C'est dans cette baie, avant que le saumon remonte la rivière. Et personne parle de ça, la pollution...[...] La baie est polluée! (Bonne-Espérance 6D).

5.2.4.2 Service d'aqueduc

Même si elles ne font pas de lien explicite entre les changements climatiques et les services d'aqueduc dans leur communauté, les personnes interviewées n'ont que des doléances à leur égard. L'état du service d'aqueduc est qualifié de « *problème urgent* » pour certaines communautés en particulier. Les résident·e·s de Chevery, Kegaska et La Tabatière font part des complications reliées au réseau d'aqueduc dans leur village :

[Notre] réseau d'aqueduc tient à un fil. Quand on ouvre le robinet, on pousse un soupir de soulagement. Mais ces problèmes n'arrivent pas juste ici, ils sont partout. C'est le cas à Chevery, à La Tabatière, je ne sais pas pour Saint-Augustin, mais ces trois municipalités qui me viennent en tête, ont toutes ce problème et c'est le temps de s'en occuper (Kegaska 25).

Ils/elles précisent que l'état du service d'aqueduc s'est considérablement aggravé au cours des dernières années :

[Le système d'approvisionnement en eau] est en plus mauvais état aujourd'hui qu'il y a quelques années [...]. Les deux dernières années ont été très difficiles et ça empire de jour en jour. À un point tel qu'ici, maintenant, nous n'avons pas d'eau potable [...], notre eau est salée (La Tabatière 54).

Leur inquiétude face à ce problème est profonde. Une personne va jusqu'à dire que le manque d'eau potable « *détruit [leur] communauté* » (La Tabatière 79).

5.2.4.3 Sports et loisirs

Au niveau du sport, le hockey constitue l'activité sportive par excellence des Bas-Côtière·s. Pendant la période hivernale, des tournois sont organisés dans les différents villages de la Basse-Côte-Nord et des gens de tous les villages se déplacent pour y assister. Ils constituent aussi une manière de financer les services de loisirs des communautés. Lorsque les tournois de hockey ne peuvent se dérouler en raison d'une météo non adéquate, ou de l'absence de neige ou de glace permettant le déplacement par la Route Blanche, cela engendre un impact direct sur l'offre de services de loisirs des communautés, comme nous le verrons au chapitre suivant :

Les activités qu'ils font [avec les tournois de hockey] c'est pour faire rouler le, le service de loisirs alors, lorsque c'est restreint uniquement à la communauté c'est que l'apport financier est beaucoup moindre (Chevery 33).

Les personnes sont plutôt critiques face au manque d'activités récréatives culturelles et sportives dans les villages de la région. Il existe en effet, très peu de lieux de sorties culturelles tels que des théâtres, des cinémas ou des salles de concert : « *Le manque d'activités culturelles aussi...[...] Comme, tu ne peux pas aller voir une pièce de théâtre, il n'y en a pas. Tu ne peux pas vraiment aller à un concert, il n'y en a pas* » (Bonne-Espérance 2B). Une personne souligne que l'existence d'un cinéma ne serait pas seulement un moyen de divertissement, mais aussi une manière d'informer la population : « *L'opportunité de s'informer est plus difficile aussi. Par exemple, il n'y a pas de cinéma pour la diffusion de documentaires* » (O60).

5.2.5 Accent sur l'éducation

Cette section porte sur l'offre et la qualité des services éducatifs en Basse-Côte-Nord. Il est important de souligner que lors des entrevues et des ateliers de cartographie participative, aucune question ne portait spécifiquement sur les services éducatifs et les changements climatiques. Il s'agit donc d'un thème émergent. Si aucun lien clair n'est établi entre la diminution de l'accès aux services éducatifs et les changements climatiques, plusieurs participant·e·s soulignent la relation entre l'accès au transport et l'éducation. Ils/elles relatent à quel point le développement des services de transports est un moteur de la démocratisation de l'éducation. Des aînées de La Romaine racontent qu'elles devaient quitter leurs parents et leur famille à 13 ou 14 ans pour devenir pensionnaires à Havre-Saint-Pierre pendant quatre ou cinq mois car jadis, il n'y avait pas de transport scolaire entre La Romaine et les communautés avoisinantes de la Basse-Côte-Nord. Cette participante d'Harrington Harbour, qui devait séjourner en pension à Chevery dès son jeune âge, explique : « *Mes enfants n'ont aucune idée de ce que j'ai vécu, car ils ont tous grandi dans le temps de la STQ, ou quand il y avait un service* » (Harrington Harbour 37).

Si les participant·e·s à la recherche racontent à quel point les services d'éducation se sont améliorés au fil du temps, ils/elles dénotent un déclin de l'offre de services qu'ils/elles attribuent à la diminution des jeunes, et conséquemment du nombre d'élèves au sein des écoles de la Basse-Côte-Nord :

Ouais, un déclin rapide. Et j'ai parlé avec une des professeures et elle m'a dit que l'école [de la prématernelle au secondaire cinq] devrait être ok avec 40 élèves pour les cinq prochaines années. Après ça, il va y avoir beaucoup moins d'enfants (Saint-Augustin 8).

Et ça [route 138] amènerait l'économie à nouveau et les étudiants, parce que nos écoles se vident (Chevery 32).

L'école, depuis que j'suis ici, le nombre d'étudiants y descend toujours. [...] Y'a presque pu d'étudiants dans les écoles... Ça c'est inquiétant à long terme, effectivement (Chevery 35).

Moi ma petite-fille, elle est toute seule, depuis qu'elle a commencé l'école elle est toujours toute seule dans son année. Elle est toujours toute seule dans son groupe. Fait que si elle pouvait aller à l'école à Chevery en français ou vice versa, bien elle aurait des amis, elle aurait des..., elle a des amis icitte, je veux dire elle n'a pas personne là [soupir] (Tête-à-la-Baleine 46).

Cette situation fragile engendre des craintes face à la fermeture des écoles de la région :

Mon père disait toujours : « *tu regardes les écoles, et si l'école est...si une école ferme dans un village, le village va fermer* » (Harrington Harbour 39).

Faut pas que la population vienne trop basse, que tu perdes l'école (Tête-à-la-Baleine 44).

La fusion des écoles est proposée par plusieurs personnes qui y entrevoient une solution pour contrer la diminution des élèves, créer des nouveaux emplois et ainsi favoriser une meilleure gestion des services éducatifs. Une telle fusion serait possible en prolongeant la route 138 :

Ici on a une petite école elle va tu fermer, elle fermera pas... ? J'espère de tout mon cœur que ça ne fermera pas parce qu'il y a encore des enfants qui vont à l'école et je pense que c'est une obligation de donner de la scolarité, mais si on avait une route par exemple on pourrait jumeler les écoles de Chevery, La Tabatière, tsé... pourtant on est des petits villages à, à peu près, 30 - 40 km de route fait que ça serait facile (Tête-à-la-Baleine 46).

On doit regrouper les ressources dans notre secteur parce que le service de la Basse-Côte...les services donnés à la Basse-Côte-Nord ne sont pas les mêmes que ceux donnés à Québec ou à Montréal (Blanc-Sablon 7B).

Fait intéressant : il est mentionné que bien qu'il ne s'agisse pas d'une solution permanente, l'apprentissage en ligne, notamment depuis la pandémie de la COVID-19, pourrait jouer un rôle positif dans la rétention des jeunes dans la région :

Mais si tu veux poursuivre des études, il faut évidemment quitter la Côte. Présentement, ce n'est pas négociable, à moins de pouvoir poursuivre tes études [...] en ligne (Bonne-Espérance 3B).

Ainsi, la poursuite des études postsecondaire est abordée comme un incitatif à quitter la Basse-Côte-Nord, notamment en l'absence d'établissement postsecondaire en Basse-Côte-Nord ou l'offre limitée de programmes sur la Côte-Nord en général :

Beaucoup de gens partent pour aller à l'école. Évidemment, on n'a pas de Cégep ou n'importe quoi d'autre ici, donc tout le monde part à Montréal, Québec, Sherbrooke, ces endroits-là (Blanc-Sablon 5).

Les étudiants doivent partir pour faire leurs études (Saint-Augustin 8).

J'ai vécu ici toute ma vie, sauf les années où je suis allée à l'école. Je suis allée au secondaire à 14 ans, puis au Cégep et à l'université. Donc ces années-là, j'étais partie (La Tabatière 52).

Ils partent pour l'école et ils ne reviennent pas, ou ils...trouve des emplois et restent là-bas (Kegaska 26A).

Dans les gens de mon âge, il y en a quelques-uns parmi nous qui sont encore ici. Certains sont partis étudier et sont revenus. Certains ne sont pas partis étudier, mais d'autres sont partis étudier et ne sont tout simplement pas revenus (Harrington Harbour 41).

Hormis des emplois dans les secteurs de l'éducation, de la santé ou de l'industrie de la pêche, les perspectives d'emplois sont limitées en Basse-Côte-Nord. Cela est identifié comme l'une des causes principales du « *non-retour* » des diplômé·e·s de la Basse-Côte-Nord après leurs études postsecondaires réalisées ailleurs au Québec :

Nos étudiants, quand ils sont assez... gradués, ils ne reviennent presque pas dans notre communauté (Unamen Shipu 20A).

Donc ils partent et s'ils vont à l'école, ils étudient généralement dans un domaine, ils doivent trouver un emploi quand ils vont sur le marché du travail. Et il n'y a pas beaucoup d'opportunités ici, pour un éventail d'emplois plus ou moins varié (Chevery 31).

Ben, qu'est-ce qui fait partir les gens, c'est [hésitation] l'exemple, c'est... c'est nos enfants. Y vont à l'extérieur pour étudier. Faque y trouvent des métiers, pis y r'viennent pas ici là. Le débouché est très très rare là (Tête-à-la-Baleine 43).

Les jeunes doivent quitter pour aller à l'école, ils n'ont pas de raison de revenir, vraiment (Kegaska 27A).

Parfois, les familles vont jusqu'à quitter pour suivre leurs enfants qui entreprennent des études postsecondaires :

Et quand tu es au village avec 10 à 15 élèves de la 1^{re} à la 7^e ou 8^e année, hum je pense que certains parents partent avec leurs enfants quand ils sont plus vieux, donc ils ont plus de possibilités d'études, un meilleur futur (La Tabatière 58).

Quelques personnes voient, dans la poursuite des études postsecondaires, un moyen de revitaliser la région : « *Pars, éduque-toi, et reviens* » (Bonne-Espérance 3A).

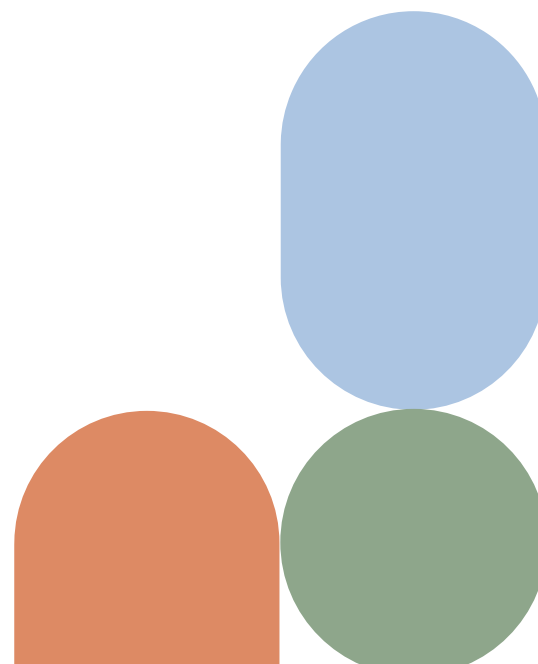
Spécifiquement en lien avec le climat et les changements climatiques, on souligne qu'il est fréquent que les écoles ferment en raison de la mauvaise condition des routes entre le tronçon Bonne-Espérance-Blanc-Sablon par exemple.

À la lumière de l'appréciation des services essentiels en Basse-Côte-Nord et des besoins criants, malgré certaines améliorations faites au fil du temps en lien avec de nouvelles technologies, notamment dans le secteur des transports, il demeure que des services essentiels sont manquants, voire non adaptés à la réalité du territoire. La situation est préoccupante. Le prolongement de la route 138 apparaît comme une solution structurante, récurrente dans les discours, symbolisant à la fois l'espoir d'une meilleure mobilité, d'un accès accru aux services essentiels et d'une revitalisation régionale. Toutefois, les besoins exprimés vont bien au-delà de cette infrastructure : ils appellent à une approche concertée et ancrée dans les réalités locales pour garantir des services équitables à l'ensemble des communautés de la Basse-Côte-Nord. Les changements climatiques posent de nouveaux défis en ce sens, tel qu'en témoigne le prochain chapitre qui porte sur leurs nombreux impacts.



Chapitre 6

Changements climatiques et mode de vie



Ce chapitre explore les façons dont les changements climatiques transforment le mode de vie en Basse-Côte-Nord, spécifiquement du point de vue des impacts subis et perçus. À partir des témoignages, il met en lumière les impacts concrets sur les milieux de vie, en abordant successivement les effets sur la vie quotidienne (6.1), le transport et la mobilité (6.2), les milieux naturels – faune, petits fruits et végétation (6.3), les pratiques sociales et culturelles (6.4), l'économie régionale (6.5), la sécurité et les risques (6.6), ainsi que d'autres impacts plus marginaux (6.7).

6.1 Impacts généraux sur la vie quotidienne

En passant par l'immobilité et les pratiques culturelles dont celles alimentaires, ces citations introduisent de manière éloquentes combien les changements climatiques affectent chaque dimension du mode de vie bas-côtier, particulièrement dans les communautés isolées, voire doublement isolées comme Harrington Harbour et Saint-Augustin :

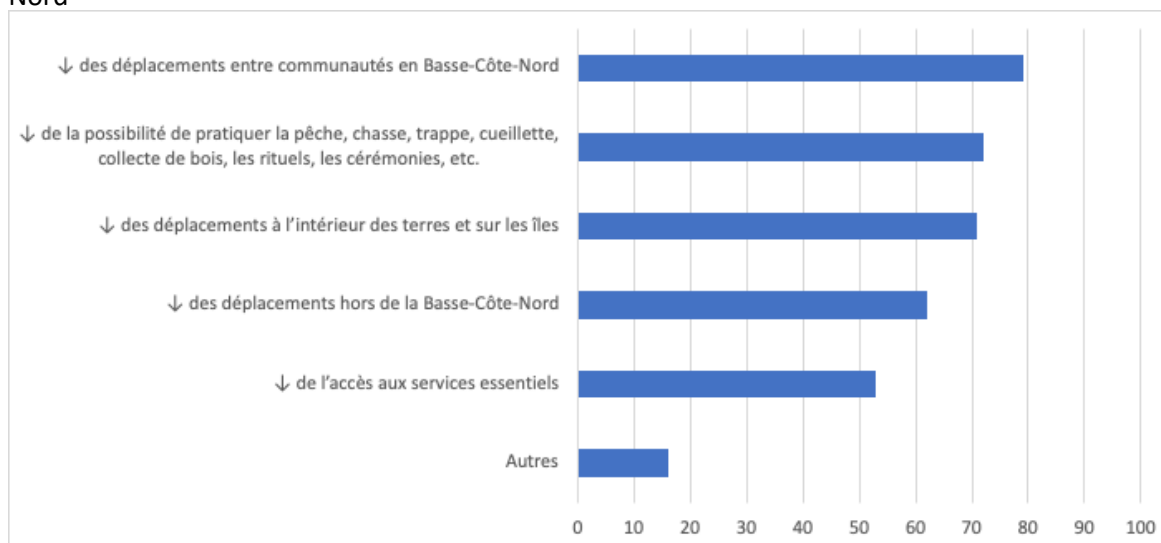
Donc, le changement climatique, le changement climatique a changé notre façon de nous déplacer... et où nous nous déplaçons. Où nous nous déplaçons, parce que nous n'allons plus à autant d'endroits [...]. Hum... Cela a changé ce que nous mangeons, comment nous mangeons. Vous savez, il y a eu beaucoup de choses. Tous les aspects de notre vie ont changé, vous savez (Harrington Harbour 37).

Aller chercher du bois de chauffage, chasser, piéger, pêcher, participer à des événements culturels, cueillir des baies sont autant d'activités qui deviennent de plus en plus difficiles à pratiquer en raison de la douceur des hivers. Du moins pour ceux d'entre nous qui ne sont pas reliés par une route. Et les étés sont marqués par des vents très violents (Harrington Harbour 81).

Les résultats du sondage abondent dans le même sens et révèlent que les changements climatiques ont une influence marquée sur la vie quotidienne des résident·e·s de la Basse-Côte-Nord. Aucune personne n'a indiqué que les changements climatiques n'avaient « pas du tout » d'effet sur sa vie. Une très forte majorité des personnes sondées (83 %), estime qu'ils affectent « beaucoup » ou de manière « extrême » leur quotidien. Que 17 % des répondant·e·s jugent que les impacts sont « un peu » perceptibles.

La Figure 28 présente les manières dont les changements climatiques ont modifié le mode de vie en Basse-Côte-Nord. Une diminution marquée des déplacements entre les communautés, vers l'intérieur des terres, les îles et hors de la région témoigne d'une altération des conditions de mobilité, souvent liée à l'instabilité météorologique et à la dégradation des infrastructures. Par ailleurs, les pratiques telles que la pêche, la chasse, la trappe, la cueillette, la collecte de bois ainsi que les rituels et cérémonies ont été significativement affectées, compromettant le maintien des savoirs culturels et des liens au territoire. L'accès aux services essentiels s'est également détérioré, accentuant les vulnérabilités sociales et territoriales. Ces transformations illustrent une adaptation forcée en raison des conditions climatiques redéfinissant les repères quotidiens.

Figure 28 : Manières dont les changements climatiques ont modifié le mode de vie en Basse-Côte-Nord



6.2 Transport, infrastructures de transport et mobilité

Ce thème est transversal à quasi tous les autres impacts et engendre un effet domino, de sorte qu'il se retrouve presque systématiquement dans chaque thème. C'est la raison pour laquelle le chapitre 4 est entièrement consacré aux enjeux liés au transport, aux infrastructures de transport et la mobilité. Nous souhaitons toutefois insister sur un impact collatéral transversal qui touche l'ensemble de la population : **l'immobilité forcée causée par les changements climatiques et par d'autres enjeux plus structuraux liés à la desserte aérienne, maritime et terrestre**. Cette immobilité est fortement vécue tels le révèlent les expressions utilisées pour la décrire : « *On est pris* » ; « *[on] se sent tellement isolés* » ; « *nous étions enclavés [...]* *on ne pouvait pas sortir* » ; « *il n'y a plus tellement de liberté* » ; « *on est complètement coupés* ». Le présent chapitre permet de faire une incursion dans les significations profondes de cet état désarçonnant qu'est l'immobilité.

6.3 Milieux naturels : faune, petits fruits et végétation

Quand on parle des impacts des changements climatiques, on ne peut passer outre les impacts sur le milieu naturel. Toutes et tous sont volubiles à ce sujet, particulièrement en ce qui concerne la faune, les petits fruits et la végétation, démontrant leur fine connaissance du milieu naturel dans lequel ils/elles vivent et dont ils/elles dépendent étroitement.

6.3.1 Faune

Pour introduire cette section, nous nous rapportons à cet extrait englobant :

Certaines espèces sont plus abondantes, tandis que d'autres se sont éteintes ou connaissent un déclin rapide. Jusqu'au milieu des années 60, on trouvait des caribous, des saumons, des morues, des harengs et quelques autres espèces en abondance. Il y

avait peu de homards, de crabes et d'autres espèces marines qui sont aujourd'hui abondantes. On n'avait jamais vu d'originaux sur la côte (Kegaska 87).

6.3.1.1 Espèces halieutiques

L'histoire du peuplement et du développement de la Basse-Côte-Nord s'étant organisé autour de l'industrie de la pêche - dont la vitalité dépend encore aujourd'hui - il n'est pas étonnant que les transformations observées quant aux espèces halieutiques dominent les discours. En outre, plusieurs de ses espèces halieutiques font partie de l'alimentation quotidienne en Basse-Côte-Nord. Les personnes participantes à cette recherche identifient jusqu'à 15 espèces aquatiques affectées par les changements climatiques. L'augmentation de la température de l'eau est le principal phénomène climatique en cause de **la migration des espèces vers des eaux plus froides** : ceci engendre l'augmentation ou l'apparition de nouvelles espèces venant du sud et le déclin, voire la disparition, d'espèces indigènes à la Basse-Côte-Nord se déplaçant vers le nord.

L'augmentation fulgurante du homard dans les dernières années est de loin la transformation la plus mentionnée et est nommée comme étant hautement favorable à l'industrie de la pêche (Figure 29) :

[...] le homard... il est nombreux, c'est incroyable! (Blanc-Sablon 1).

Nous savons que l'eau s'est un peu réchauffée, vous savez, l'eau de mer, alors... l'augmentation du nombre de [...] homards a été... oh mon Dieu ! C'est comme si ça devenait hors de contrôle. Les pêcheurs s'en sortent donc très, très bien, alors... (La Tabatière 54).

Ça fait quoi, ça fait quoi, quatre, cinq ans là : on a des records de homards ! (La Romaine 21D).

L'apparition du bar rayé dans les eaux de la Basse-Côte-Nord ressort également. L'espèce est qualifiée d'invasive et nuisible aux activités de pêche de façon unanime, puisqu'elle mange un bon nombre d'espèces historiquement pêchées, tels que le saumon, la truite, le capelan et l'éperlan (liste non exhaustive), et qu'elle ne serait elle-même pas agréable à la consommation. Cette tendance est constatée dans tous les villages de la région :

À notre connaissance, il n'y en avait pas ici avant. Il y en avait peut-être quelques-uns ici et là, mais pas autant qu'aujourd'hui (Bonne-Espérance 6B).

[...] ils [les bars rayés] étaient des millions, ils étaient partout (Blanc-Sablon 7A).

Quand le bar rayé est arrivé, il est rentré, la truite de mer a disparu. On pognait le bar rayé. On en consomme moins, nous autres les Innus, on ne consomme pas le bar rayé. Même plus à l'est, à la pourvoirie Étamamiou, là aussi, ils les ont vus (Unamen Shipu, 20A).

Le bar rayé ? [...] On n'en voyait jamais avant, mais depuis quelques années, on en voit... Des milliers. [...] Ils mangent les éperlans [...] et les capelans [rires], pour une raison quelconque (Kegaska 27A).

L'été passé, le saumon n'est pas rentré. Ils n'en n'ont pas pêché beaucoup. Mais beaucoup de bars rayés, il fait des dommages. Il mange des saumoneaux. Les saumons ne se rendent pas aux sites de fraie, donc la pêche diminue (Pakua Shipi 11).

Quelques personnes observent une **augmentation du flétan** dans les dernières années, quoique nommée bien moins fréquemment que les espèces précédentes : « *Il y a des homards, il y a du flétan, qui n'ont jamais été aussi abondants qu'aujourd'hui ; cela ne s'est jamais produit auparavant* » (Bonne-Espérance 6B).

Une minorité de personnes dénotent **l'apparition de nouvelles espèces**, soit les requins, le thon et des espèces de poissons non spécifiées.

Pour ce qui est du déclin ou de la disparition de certaines espèces halieutiques, les personnes sont moins volubiles sur chaque espèce, mais en nomment une plus grande variété. En rafale, elles évoquent le **déclin de la morue, du saumon, du loup marin, du capelan, de la truite, du hareng, du maquereau et de la crevette nordique**, et ce partout en Basse-Côte-Nord :

Nous avons presque complètement perdu les morues (Harrington Harbour 42).

L'année dernière, je n'ai pas attrapé un seul saumon dans la rivière Saint-Paul. [...] C'est le premier été où je n'ai pas attrapé de saumon (Bonne-Espérance 6A).

Nous avons l'habitude de voir beaucoup de phoques [loups-marins] et d'autres animaux au printemps, mais il n'y en a plus autant aujourd'hui (Chevery 31).

Il n'y a plus de poisson, il n'y a plus de capelan (Bonne-Espérance 6D).

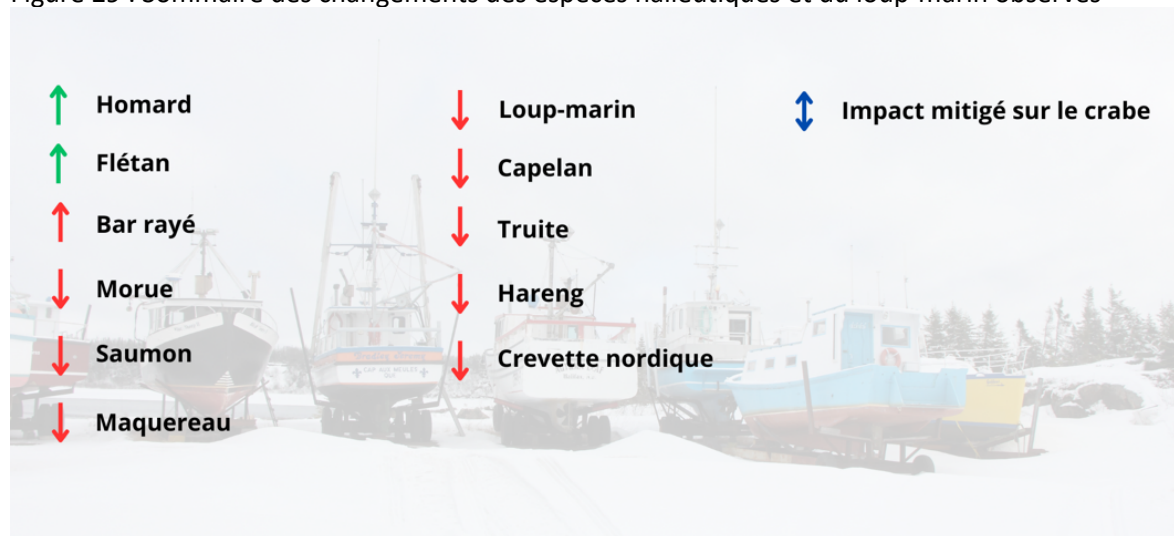
Pour ce qui est du **crabe, il n'y a pas de consensus qui se dégage**. Une majorité mentionne un déclin ou une stabilité, alors qu'une minorité dit avoir remarqué une augmentation de l'abondance du crabe :

Même le crabe est en train de disparaître. Le crabe, lui, c'est à cause qu'il n'y a plus de glace (Unamen Shipu 20A).

Pour l'instant, cela ne semble pas avoir d'effet sur le crabe, mais selon les biologistes, cela changera à mesure que l'eau se réchauffera (Kegaska 27A).

De manière plus marginale, une personne dit observer depuis deux ans un retour de la truite dans la rivière Coacoachou à la suite de l'apparition du bar rayé il y a cinq ans, et une personne dit avoir remarqué un déclin des pétoncles dans le coin de Wolf Bay et Étamamiou causé par la présence de loups-marins.

Figure 29 : Sommaire des changements des espèces halieutiques et du loup-marin observés



N.B. En vert sont les impacts considérés comme positifs pour l'industrie de la pêche et en rouge sont les impacts considérés comme négatifs.

6.3.1.2 Espèces aviaires

Les espèces aviaires occupent une place importante dans les discours. Une grande variété d'oiseaux sont identifiés comme connaissant des transformations dans les dernières années : le fou de Bassan, la mouette, l'outarde, le macareux, l'eider à duvet, la bernache du Canada, le canard noir.

L'arrivée du fou de Bassan en grand nombre en Basse-Côte-Nord est associée aux changements climatiques de façon générale. Une personne explique plus précisément le lien de causalité entre l'augmentation de la température de l'eau, la migration des poissons vers le nord et l'arrivée des fous de Bassan :

Il n'y a plus de harengs, de maquereaux ni de capelans dans la région de Gaspé. Les fous de Bassan doivent donc aller de plus en plus loin pour trouver leur nourriture. Donc, nous avons donc beaucoup de fous de Bassan maintenant (Blanc-Sablon 7B).

Pour la mouette, certaines personnes nomment un déclin et d'autres un changement de comportement dans les habitudes de migrations, avec une arrivée plus hâtive au printemps ou carrément un abandon de cette habitude. Dans les deux cas, les changements climatiques sont en cause. Les mouettes ne seraient pas les seules à adopter ce nouveau comportement migratoire. En effet, selon les interlocuteur·trice·s **les outardes aussi semblent arriver plus tôt dans la saison** :

L'outarde, elle s'en vient trop vite (Unamen Shipu 20B).

La saison des oiseaux, les mouettes, et... ils arrivent tous plus tôt, certains ne partent même plus en hiver désormais. [...] Avant, on ne les voyait pas avant avril. [...] Et maintenant, on les voit dès février (Harrington Harbour 40).

La population de mouettes est... quand les poissons descendent, les mouettes descendent. Elles doivent se nourrir (Harrington Harbour 42).

Le déclin des macareux est tantôt attribué aux changements climatiques, tantôt à la surpêche. Ce témoignage décrit cette diminution des macareux :

Les macareux, les petits oiseaux, là ? Plus à l'est, il y avait une île. Il y en avait beaucoup. Asteure, il n'y en a presque plus. Dans mon temps, quand j'étais jeune, c'était *full* [plein] autour de l'île. Pis asteure... je pense que les trois quarts n'est plus là. Il en reste, mais pas comme avant (Unamen Shipu 20A).

Pour l'eider à duvet, l'effet perçu des changements climatiques est mitigé. Une personne fait référence à un déclin de l'espèce (Unamen Shipu), alors qu'une autre dit voir nouvellement ces canards passer au-dessus de leur tête à Gros-Mécatina. **L'oie (bernache du Canada)** est également mentionnée une fois comme passant nouvellement au-dessus de La Tabatière (Gros-Mécatina). Il se pourrait donc que l'impact soit différencié selon les villages de la Basse-Côte-Nord.

Il y a une mention unique pour **un changement de comportement des canards noirs**, comme quoi ils restent autour du village pour chercher de la nourriture au lieu de s'envoler au large. La personne ne précise toutefois pas si elle associe cela aux changements climatiques, mais on pourrait émettre l'hypothèse que c'est en lien avec la migration des espèces de poisson causée par les changements de température de l'eau ou encore une potentielle augmentation des sites de nidification ailleurs qu'au large.

Finalement, au portrait détaillé des grandes tendances par espèce s'ajoutent des constats plus généraux sur l'impact des changements climatiques sur la faune aviaire. On parle surtout de **l'arrivée de nouvelles espèces**, soit des oiseaux habituellement observés plus au sud, *ex aequo* avec le **déclin des espèces aviaires en Basse-Côte-Nord** :

Et on voit des insectes et des oiseaux que nous n'avions jamais vus auparavant en raison du réchauffement climatique, et ils auront un impact écologique sur la région (Bonne-Espérance 3C).

Les oiseaux sont différents (Harrington Harbour 37).

Il y a moins moins d'oiseaux (Pakua Shipi 13).

6.3.1.3 Gibiers et grande faune

Lorsque questionné·e·s sur les impacts des changements climatiques sur les espèces chassées et trappées, certaines tendances ressortent dans les constats. **Le déclin du caribou** est ce qui est le plus fréquemment nommé, majoritairement chez les Innuat :

Surtout, le caribou. Ils partent vers le nord. [...] Ouais. J'écoutais dans le temps mon grand-père parler, ils ont vu des caribous dans le lac Washicoutai. Là, ce n'est plus le cas (Unamen Shipu 20B).

Le caribou est mélangé parce qu'il est connecté à la terre (Unamen Shipu 17AB).

Ce déclin est expliqué par l'augmentation des températures affectant leur source principale d'alimentation, la mousse de caribou (lichen) et leur migration vers le nord. De manière plus marginale, une personne attribue toutefois la baisse du caribou à la présence de motoneiges à l'intérieur des terres et non pas aux changements climatiques.

En parallèle, quelques personnes font référence à **une augmentation des originaux** en Basse-Côte-Nord, ou du moins près des villages : « *Les originaux y'en a partout* » (Pakua Shipi 12). Une explication avancée est l'arrivée d'hivers plus doux où il est plus difficile de se rendre à l'intérieur des terres pour la chasse. Il s'agirait donc d'une conséquence indirecte des changements climatiques sur cette espèce. Une personne n'abonde pas dans le même sens et dit plutôt observer un déclin des originaux.

La **diminution de la qualité des fourrures des espèces trappées** est aussi mentionnée, sans nécessairement spécifier lesquelles. Un participant explique cela par l'augmentation des températures :

Oh, il y a une différence maintenant, une grande différence... Et... Certains ne le pensent pas, mais moi je pense que la fourrure n'est plus aussi bonne qu'avant. Parce que si vous avez plus chaud, elle ne pousse pas... Vous voyez ? (Saint-Augustin 14).

Selon une personne interrogée, les castors font exception à la règle, étant donné qu'ils sont moins prélevés qu'avant : « *Les fourrures de castor sont plus épaisses. Mais je pense que c'est parce que plus personne ne trappe les castors nulle part de nos jours* » (Blanc-Sablon 7A). Cette affirmation est à nuancer car nos observations empiriques révèlent que le castor est toujours trappé dans les communautés Innuat et allochtones de la région, mais probablement moins que dans le passé.

Toujours au sujet des **castors, la saison de trappage serait plus tardive** en raison des températures plus chaudes. En effet, les castors n'auraient plus besoin de faire leurs provisions si tôt dans la saison, déroutant les trappeurs qui se fient sur cet indice pour déterminer si une hutte est habitée :

Normalement, les castors ont toute leur nourriture et tout le reste devant leur maison tôt. Maintenant, elle est là plus tard, de plus en plus tard, et vous ne... Parce que c'est comme ça que la plupart du temps, vous savez s'il y a des castors dans cette maison : vous voyez combien de nourriture ils mettent devant. La plupart du temps, pendant la saison de trappage, avant même qu'ils ne commencent à mettre la nourriture dans leur maison. Parce qu'ils ne... Il ne va pas faire froid. Ils savent mieux que n'importe quelle prévision météo quel temps il va faire. Oui. Oh, oui, il y a un grand... C'est un changement (Saint-Augustin 14).

De manière plus isolée, on retrouve une mention sur l'arrivée de chevreuils en Basse-Côte-Nord depuis l'ouest de la province, sans en spécifier les raisons, et une mention sur l'augmentation des maladies chez les animaux pour cause des changements climatiques. De plus, sans être des espèces chassées, quelques personnes soulignent la présence plus

fréquente d'ours polaires à proximité des villages, et une minorité notent une diminution des baleines observées et une croissance des ours noirs au dépotoir de Saint-Augustin.

6.3.1.4 Insectes

Plusieurs personnes rencontrées insistent sur un lien de causalité direct entre les variations d'humidité et de températures et la présence d'insectes. Toutes s'entendent pour dire qu'une **augmentation de l'humidité en été entraîne une augmentation des mouches noires** et qu'à l'inverse **un été ou un hiver sec tend à en diminuer le nombre**. Pour ce qui est de l'effet de **la température sur la prolifération des insectes, l'avis est partagé**. Certaines personnes disent qu'un été plus chaud (et humide) augmente la présence de mouches noires, alors que d'autres mentionnent une diminution du nombre de mouches et d'insectes en général lorsque le climat est trop chaud en été. Selon une personne, l'augmentation des températures prolonge la saison des insectes à l'intérieur des terres. Ces extraits expriment ces points de vue nuancés sur la question :

B - Des mouches je pense qui n'en a plus qu'avant parce qu'il fait plus chaud. [...] Tu sors dehors, pis pour aller même, faut tu te mettes un *net* [filet] sur la tête parce que sans ça tu te fais dévorer.

F - Mais ça ils disent que ça dépend aussi de la température, l'éclosion des mouches toute ça... [...] Si comme on a un hiver sec là, ça, ça peut toute détruire les larves de mouches toute ça (La Romaine 21BF).

Et je trouve qu'il semble y avoir plus de mouches noires, vous savez, mais c'est juste humide (Chevery 32).

Je pense que la chaleur estivale a un impact sur les mouches, notamment les mouches noires, dont la présence est un problème. Je pense qu'il y en a moins quand il fait extrêmement chaud (La Tabatière 58).

Il est intéressant de constater que malgré un accord relatif au sujet des relations de cause à effet entre les phénomènes climatiques et la prolifération des insectes, la tendance générale est moins consensuelle. En effet, **il y a quasiment une égalité de mentions pour un accroissement de la présence des mouches noires et pour une diminution de ces dernières**, parfois même au sein d'un même village. On observe une tendance similaire pour les autres insectes nommés, soit les marigouins ou les espèces non-spécifiées nommées les "*bibittes*". Finalement, quelques personnes soulignent l'apparition de nouveaux insectes en Basse-Côte-Nord. Chose certaine, un changement à l'égard de la quantité, puis de l'absence et de la présence d'insectes est noté par les Bas-Côtier·ère·s actuellement dans la région.

6.3.2 Petits fruits

Les petits fruits, surtout les chicoutais, les graines rouges (airelles) et les bleuets, sont un autre sujet d'importance en Basse-Côte-Nord, la cueillette étant une activité pratiquée traditionnellement. Selon les entrevues et les ateliers de cartographie, **il n'y a pas de grande tendance qui se dégage pour l'ensemble des petits fruits, variant selon les variétés et les années**, comme l'illustrent ces extraits :

Différentes baies, différents types de climat. Mais... c'est drôle parce que même si... la chicoutai ne pousse peut-être pas bien cette année, le climat a peut-être été parfait pour le prochain type de baie locale, donc chaque baie a son propre petit... type de climat dans lequel elle pousse bien (Mutton Bay 51).

Bien y'a des années y'en a beaucoup, d'autres moins (La Romaine 21).

Parfois, c'est une bonne année, parfois, on dit que ce n'est pas une bonne année, mais... [...] D'une année à l'autre, ça change (Harrington Harbour 41).

Toutefois, certains impacts sont quasi unanimes, tel que la diminution de la quantité de neige au sol et l'augmentation des températures. Les gens observent majoritairement une **diminution de l'abondance de chicoutai et une saison de cueillette plus tardive**. Selon leurs dires, les tales sont moins fournies qu'avant. Certaines personnes remarquent une **diminution de la qualité du fruit**, notamment l'apparition de taches brunes sur les baies. Une d'entre elles exprime toutefois l'idée contraire, soit qu'un trop haut taux d'humidité, en raison de la neige et la pluie abondante, a été nocif pour la production de chicoutai l'an passé. Quelques participant·e·s évoquent l'impact négatif des vents forts qui font que les semences s'envolent sur la baie :

A- Mes parents m'ont toujours dit qu'il fallait beaucoup de neige pour avoir beaucoup de chicoutais. Et je pense qu'il y a du vrai là-dedans... [...] parce qu'on n'a plus autant de chicoutais qu'avant. Pas ici, en tout cas.

B- Et elles brûlent plus vite aussi, au soleil. Il fait plus chaud (Kegaska 27AB).

A- La saison des chicoutais l'été dernier était... Je pense que nous avons plusieurs semaines de retard, car nous sommes allés cueillir des baies, récolter des baies, et c'était... [...] Je pense que c'était en août, et elles n'étaient toujours pas mûres. Nous attendons toujours.

B- Et d'habitude, vers la fin juillet... Ou début août, c'est le début de la saison de cueillette des baies (Bonne-Espérance 3AB).

Mais les chicoutais [...] Elles sont juste en train de dépérir. À cause du froid... C'est une baie qui aime le froid, elle ne supporte pas la chaleur, et on est en avril, et hum, d'ici la mi-mai, il n'y aura probablement plus de neige, et elles ne fleurissent pas avant juin. Donc... Elles vont juste sécher. Dans certaines zones vraiment marécageuses, certaines pourraient survivre. Oh non, c'est... c'est irréal, irréal. Le changement. C'est devenu sérieux (Harrington Harbour 42).

Je dirais que c'est dû au changement climatique. Parce que... nous n'avons jamais eu autant de chicoutais avec des taches brunes, vous savez, il faut les cueillir tôt. Et je pense que c'est dû à la température. Elles sèchent... elles brunissent, vous voyez, et les gens ne les mangent pas quand elles commencent à avoir ces taches ou quoi que ce soit d'autre (Mutton Bay 53).

Pour ce qui est des **graines rouges (red berries) et des bleuets**, le consensus est moins clair. Les personnes rencontrées décrivent à la fois un déclin et une stabilité de l'abondance et de la qualité des graines rouges et des bleuets, ou encore une augmentation des bleuets :

Asteure sont rendus petits, les graines rouges (Unamen Shipu 63).

C- Euh... les petits fruits rouges probablement...

D- Plutôt bons.

C- Oui... ils sont toujours là, mais euh... c'est la même chose.

D -Ils étaient plutôt bons l'année dernière.

C - Oui, ils sont toujours là.

B - [...] Mais les petits fruits rouges poussent plutôt dans un sol sec, je veux dire, il y a ça aussi.

E - Oui, ils peuvent pousser sur du sable... très sec (Bonne-Espérance 4BCDE).

B - Les bleuets sont plus petits qu'avant.

A - Oui c'est vrai, tu as raison. L'été passé, ils étaient plus petits, mais il y a eu beaucoup de pluie aussi hein? (Tête-à-la-Baleine 45AB).

Nous avons à peine eu des bleuets, les bleuets ne sont pas bons (Bonne-Espérance 4).

B - Seuls les bleuets sont plus nombreux.

A - Les bleuets ! Pour une raison quelconque, ils semblent... plus nombreux. Je ne sais pas pourquoi... mais peut-être... Je ne sais pas (Kegaska 27AB).

Selon elles, les graines noires connaissent quant à elle un déclin, car c'est « *trop chaud et trop sec* ».

Outre les constats sur l'abondance et la qualité des petits fruits, les personnes participantes notent un changement des lieux habituels de cueillette, et de façon plus isolée, une saison plus courte commençant plus tôt, entre autres pour les bleuets, une saison plus longue pour les graines rouges, et un déclin général des petits fruits.

6.3.3 Végétation

Certaines personnes soulignent des transformations de la végétation dans les dernières années (Capsule vidéo 11). De manière quasi-unanime, on parle **d'une augmentation de la croissance des arbres** en raison de **l'augmentation des températures** engendrée par les changements climatiques :

Je suppose que si je regarde, vous savez, la croissance des arbres et tout ça, mon mari en parle, à quel point les arbres semblent pousser plus vite maintenant (La Tabatière 54).

Ben... oui, les, les, les... du côté de la forêt on s'aperçoit que les arbres poussent beaucoup plus que dans le temps... parce qu'on a plus de chaleur, ça fait que les étés sont plus longs (Tête-à-la-Baleine 48).

Du côté des villages de l'est, on retrouve des mentions pour une végétation plus « *luxuriante* », « *avec des herbes plus vertes et douces* » qu'auparavant. Une personne de Chevery parle de l'impact négatif des grands vents, faisant tomber des arbres.

Capsule vidéo 11 : Pêche et agriculture (Blanc-Sablon)



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A1

Une seconde tendance partagée est **l'allongement de la saison de croissance du maraîchage et la possibilité de faire pousser une plus grande variété d'aliments à l'extérieur**, ce qui est vu comme un impact positif des changements climatiques :

Vous cultivez des carottes et des tomates à l'extérieur. Il a fait pousser des tomates. Je veux dire, c'est le réchauffement climatique. Nous avons considérablement changé ce que nous pouvons cultiver à l'extérieur, avant, c'était dans des serres (Bonne-Espérance 4A).

Nous ne pouvions pas cultiver de légumes ici, nous pouvions à peine faire pousser quoi que ce soit. Maintenant, nous pouvons tout cultiver (Bonne-Espérance 6C).

À l'inverse, une personne mentionne que l'augmentation des températures rend cela trop chaud pour faire pousser des plants dans sa serre, ce qu'elle estime être un impact négatif.

6.4 Pratiques sociales et culturelles

Les Bas-Côtier·ère·s³¹ et les Innuat habitent le territoire à travers une panoplie de pratiques sociales et culturelles. Ces dernières se transforment grandement en raison des changements climatiques. Cette partie décrit les transformations des pratiques sociales et culturelles mentionnées le plus fréquemment par les personnes rencontrées. Ces dernières sont rassemblées dans le nuage de mots suivant (Figure 30) et explicitées en détail plus bas.

³¹ Voir Abbott (1998) pour un portrait en images du mode de vie bas-côtier.

Figure 30 : Pratiques sociales et culturelles en transformation



6.4.1 Usage de la motoneige

Il n’y a pas de doute : les changements climatiques affectent immensément les pratiques de mobilité hivernales nécessitant l’usage de la motoneige. Toutes et tous s’entendent pour dire que les déplacements locaux et régionaux à motoneige sont difficiles en raison de la diminution de la praticabilité de la Route Blanche. Ils/elles insistent sur le raccourcissement de la saison d’hiver les empêchant de vaquer à leurs occupations, fondamentalement mobiles.

Ce désir, voire ce besoin de désenclavement, est impulsé par l’hiver et par l’usage de la motoneige. En effet, la saison hivernale est synonyme d’activités nécessitant ce mode de transport, comme la récolte du bois de chauffage, la pêche sur glace, ou une panoplie d’autres activités sociales à l’intérieur des terres, sur les îles et dans d’autres communautés bas-côtières (Figure 31). Sans la mobilité par motoneige, les Bas-Côtier·ère·s restent « *coincé·e·s chez eux* » (Bonne-Espérance 2B). Cette absence de mobilité hivernale suscite un sentiment d’incapacité à pratiquer une myriade d’activités qui définissent les Bas-Côtier·ère·s. La dépendance à d’autres moyens de transport est mal vécue. La fenêtre d’indépendance en termes de déplacements rétrécit avec les changements climatiques, et la fermeture ou l’usage restreint de la Route Blanche, centrale dans le mode de vie des Bas-Côtier·ère·s :

Il y a probablement, oui, de l’anxiété à ne pas pouvoir aller où on veut. Je veux dire, on est un peu coincé à la maison et on ne peut pas vraiment aller nulle part si on n’a pas de glace. Et même en hiver, c’est comme si... pour les femmes, c’est la seule... Aucune d’entre nous ne conduit de bateau, donc le seul moyen de quitter l’île par nous-mêmes, c’est en motoneige. Ça ne me dérange pas d’aller au camp toute seule, mais en été, je dois attendre que quelqu’un m’emmène en bateau (Harrington Harbour 41).

Chaque fin de semaine on prévoit des choses et à un moment donné la température est tellement vilaine que tu sais ça tombe à l’eau parce que, je veux dire si tu veux

aller faire un tour à la pêche blanche ou quelque chose pour prendre du soleil... souvent c'est pas beau fait que... (Tête-à-la-Baleine 48).

Avant ça le monde voyageait d'un village à l'autre, mais là pu capable. Le mois de décem..., janvier jusqu'au mois d'avril, y'a pas de bateaux non plus, pis l'avion oublie ça, c'est pas abordable. Pas abordable, d'ici à Sept-Îles c'est à peu près 2 000 piastres. Faque le monde voyage plus autant qui voyageait avant (La Romaine 22).

Si on veut aller en quelque part, c'est là où ce qu'il y a beaucoup d'événements qui se passent l'hiver par rapport... les gens peuvent se déplacer en motoneige et c'est beaucoup moins dispendieux. Fait que... je pense que c'est l'hiver que c'est le plus affecté (Tête-à-la-Baleine 46).

Nous continuons à voyager, mais ça prend plus de temps et... euh... ça enlève tout le plaisir, je suppose. Voyager ressemble désormais davantage à une corvée qu'à autre chose (Blanc-Sablon 1).

Le manque de neige limite l'accès au territoire et à des lieux culturellement importants. Les personnes rencontrées en discutent avec nostalgie. Cette transformation du mode de vie les touche profondément :

Les enfants ne savent pas ce qu'est l'hiver, car les *trails* ne sont jamais bonnes (Chevery 32).

On ne peut pas y aller! [petit rire] Ça coupe carrément. Heille moi c'est... depuis l'année passée, j'ai fait deux rides de skidoo en deux ans. D'habitude, je passais ma vie sur les *trails*, toutes les semaines (Unamen Shipu 19A).

Normalement on irait pêcher là-là [début mars]. Pis moi j'y vais pu, parce que la *trail* est pu belle du tout. [...] J'veux pas briser ma motoneige non plus, juste pour aller pêcher. Donc, quand qu'y a moins de neige, j'arrête d'utiliser ma motoneige pis j'va de moins en moins loin, j'bouge de moins en moins (Chevery 35).

Mes premiers souvenirs de jeux dehors en hiver sont liés au froid et à la neige. Et on pouvait toujours [...] aller partout, parce qu'il y avait toujours de la neige. On se déplaçait donc aussi facilement... c'était facile. Il y avait de la glace partout. Le Saint-Laurent était... était couvert de glace. Et à La Tabatière, on était sur le littoral, donc on était toujours sur les collines, parce que, pour moi, les collines sont importantes. On veut monter au sommet et voir le plus possible, surtout quand on vit dans un petit village où l'on a très peu de choix à la télévision. Et, on... à perte de vue, il n'y avait que du blanc, il n'y avait pas d'eau (Saint-Augustin 16).

Le rituel d'enjamber sa motoneige presque spontanément pour se rendre ailleurs en Basse-Côte-Nord, se déplacer en fraternisant sur le chemin avec les gens qu'ils/elles croisent, arriver à destination, serrer dans ses bras des personnes que l'on n'a pas vues depuis des mois, prendre des nouvelles des proches en personne, tous ces gestes chargés de sens sont de plus en plus rares pendant la période hivernale. Les personnes rencontrées les décrivent avec un désarroi de ne plus pouvoir les vivre, de perdre cette liberté :

En hiver surtout, c'est notre forme de liberté, tu sais. C'est le seul moment où nous, les communautés qui ne sont pas connectées, pouvons réellement voyager et aller... tu sais, entre les villages et tout ça. Et nous constatons... que c'est bien sûr considérablement réduit, donc je sais que ce n'est pas un besoin [accent sur le mot *besoin*], mais c'est quelque chose qui était... tu sais, pour notre mode de vie en tout cas, c'est ce à quoi nous sommes vraiment habitués (La Tabatière 54).

Ouais pour moi, c'est sûr que la Route Blanche ça coupe beaucoup de plaisir. Ça coupe beaucoup de belles fins de semaine. Tu peux aller au restaurant à la Tabatière si tu veux, pis revenir dans la même journée, tu sais. [...] Ça change bien des choses parce que les personnes voyageaient beaucoup pour aller à Harrington, y'avait un restaurant là avant, ça fait qu'ils se déplaçaient beaucoup pis tu sais, tu voyais le monde sur la route 138, on se faisait toute des bonjours : Ah où c'est que tu t'en vas? Mais, là ça enlève toute ça asteure (Chevery 28).

Nous ne pouvons pas profiter de notre liberté comme nous le faisons en hiver, ce que nous appelons la liberté, comme, par exemple, monter sur notre motoneige et partir faire une promenade, surtout lors d'une belle journée comme aujourd'hui. Beaucoup de gens ne seraient pas ici aujourd'hui... Ils seraient partis sur leurs motoneiges, ou autres, mais on est en quelque sorte piégés sur cette île (Harrington Harbour 40).

Figure 31 : Motoneiges à Chevery (1983) et sur la rivière Saint-Augustin-Pakua Shipu (2023)



Photo de gauche : Louise Abbott

6.4.2 Visites locales et régionales : famille, ami-e-s, tournois et carnivals

Intimement liées au point précédent, les visites entre villages, autrefois fréquentes, souvent spontanées ou très attendues, sont désormais entravées par des conditions climatiques imprévisibles et défavorables. L'impraticabilité de la Route Blanche, les précipitations abondantes ou les vents violents rendent les déplacements plus longs, coûteux, par moments désagréables en raison de bris plus fréquents, parfois impossibles. L'isolement accentué pèse lourd dans la vie quotidienne :

Pis l'hiver, pour aller en skidoo, tu vois, j'étais planifié pour aller à la pêche à truite avec mon beau-père pis un de mes oncles. On avait planifié longtemps d'avance, pis pas capable d'y aller, y'a eu de la pluie. Tu vois c'est toutes les activités qu'on faisaient avant pis on est pu capable des faire. [...] Y'a ben des hivers qu'on pu de

glace. La glace est pas assez épaisse, on n'est pas capable de faire nos activités, ça, ça fait un gros changement (La Romaine 22).

Ce dernier extrait, tout comme les suivants, font référence aux rencontres familiales et entre ami·e·s devenues difficiles :

Pour moi, c'est sûr, pour aller visiter mes petits-enfants, puis ma fille ça, ça a changé beaucoup parce que on est allé une fois au mois de février et pis on a pas pu retourner après ça c'était pas..., il y avait pas assez de neige dans les sentiers (Chevery 28).

Avant ça, toutes les fins de semaine, les petits-enfants pouvaient dire : bien on embarque sur le skidoo, c'est l'affaire de 45 minutes et ils venaient souper chez grand-maman. Là c'est plus difficile là (Tête-à-la-Baleine 45A).

Comme si nous n'avions pas les moyens d'emmener notre famille en vacances là-bas pour que les enfants puissent voir *autre chose* [accent sur autre chose]. Mon plus jeune fils [7 ans] n'est jamais allé... Il est allé souper à La Tabatière un soir, il y a quelques hivers, et il a cru qu'il était à Montréal. C'est dire à quel point il n'est jamais allé nulle part ! (Harrington Harbour 41).

Cette Route Blanche leur ouvre toutes les portes [aux communautés isolées]. Et nous sommes tous... de Kegaska à Blanc-Sablon, nous formons une grande famille. Que les gens... Tu vois ce que je veux dire ? Nous sommes tous tellement liés sur la Basse-Côte-Nord, c'est comme une grande unité. Quand on ne peut pas voyager, quand on ne peut pas organiser d'événements sportifs, quand on ne peut pas... tu vois ? [...] On ne peut plus le faire. Donc, je veux dire, vous parlez de culture ? La frustration de voir que la Route Blanche n'ouvre pas ? (Bonne-Espérance 6A).

Toutes et tous sont unanimes : avec les changements climatiques, ce sont les liens entre les communautés qui s'effritent (Capsule vidéo 12) :

Notre lien intervillage, c'est... c'est surtout l'hiver pour le développer [...] Y'a beaucoup moins d'intervillage qui se fait. Ça va s'perdre (Tête-à-la-Baleine 43).

Comme je l'ai dit : manque de visiteurs, manque de mouvement de la part des gens de la côte. Il n'y a pas autant de motoneigistes, localement. Je dis localement comme les gens locaux de n'importe quelle communauté qui passent par là (Chevery 31).

Il y a moins d'interaction entre les villages à cause du climat, essentiellement en hiver (La Tabatière 58).

Capsule vidéo 12 : Mobilité et vie sociale des personnes âgées (Tête-à-la-Baleine)



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A26

Ce ralentissement des interactions affecte non seulement les liens familiaux et amicaux, mais aussi la vitalité des événements communautaires intrarégionaux qui contribuent à la cohésion sociale de la Basse-Côte-Nord et qui sont primordiaux dans l'offre de loisirs :

Mais les gens ont pas voyagé cet hiver, les personnes âgées... parce que nous autres l'atelier des aînés [à Tête-à-la-Baleine] on recevait à tous les ans [les aînés d'] Harrington, Chevery, La Tabatière. Tout le monde des trois autres villages anglophones venait en motoneige [...] Ça fait 4 ans qu'on ne l'a pas fait, aucun rassemblement, comme ici à Tête-à-la-Baleine pour les personnes âgées parce que [elle laisse tomber ses mains sur la table] parce que c'est trop insécure (Tête-à-la-Baleine 45A).

Les tournois sportifs et les carnivals sont abondamment cités, car ces activités annuelles vont bien au-delà de simples rencontres sportives ou festives, elles assurent un lien entre les habitant·e·s de la Basse-Côte-Nord (Figures 32 et 33)³².

Figure 32 : Tournoi de hockey de 1985 à Saint-Augustin



Photo : Louise Abbott

³² À ce titre, voir le film *Les Coasters*, réalisé et scénarisé par Nicolas-Alexandre Tremblay et Stéphane Trottier en 2018 (Tortuga Films).

Figure 33 : Tournoi à Harrington Harbour et aréna dans le Centre Kevin Bateman à Saint-Augustin



Photo gauche : Raphaëlle Ainsley-Vincent

Les changements climatiques rendent la planification de ces événements plus ardue. Par exemple, les tournois de hockey se déroulent maintenant en février, car c'est le meilleur mois pour espérer des conditions adéquates pour la praticabilité des arénas, dont plusieurs sont non réfrigérées, ou carrément extérieures (Capsules vidéo 13 et 14).

Capsule vidéo 13 : Patinoires et vie sociale (Chevery)



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A5

Capsule vidéo 14 : Carnivals et Route Blanche (Kegaska)



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A10

Les personnes rencontrées expliquent que les gens voyagent généralement moins pour les carnivals l'hiver en raison du mauvais état de la Route Blanche. Souvent, les événements

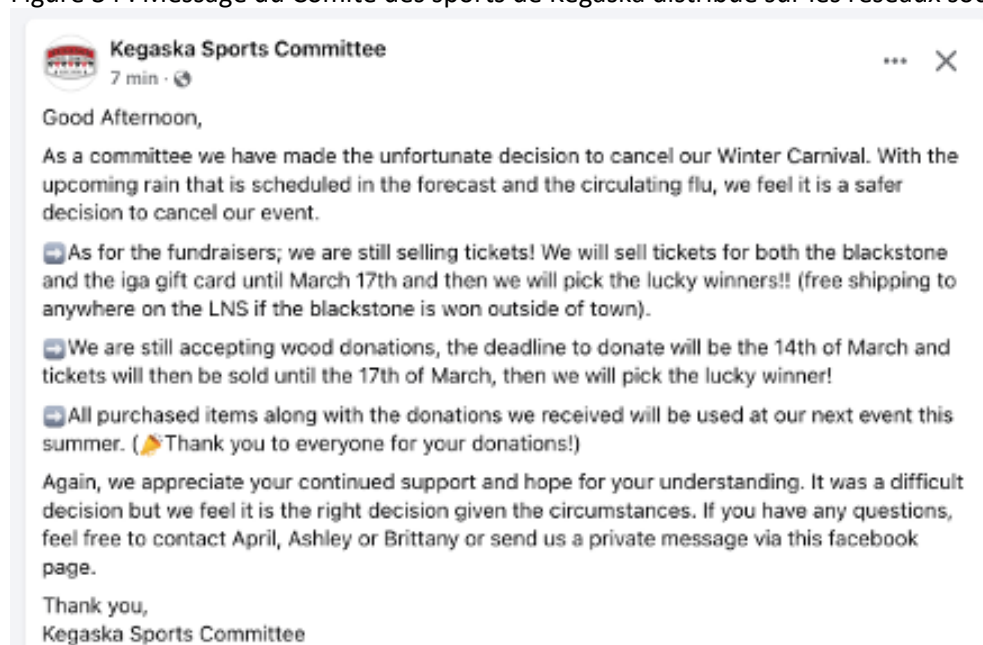
sont annulés, car les déplacements entre les communautés sont en péril, ou les glaces sont carrément inutilisables (Capsule vidéo 14) :

Et dans certains endroits, le tournoi est annulé, car les patinoires sont fermées et la température n'est pas suffisante pour maintenir la glace gelée. Ils n'ont pas la... pas de glace artificielle, mais ils n'ont pas les machines nécessaires pour maintenir la température à l'intérieur. Ils ont une patinoire fermée, mais... Si la température n'est pas suffisante, tu ne peux pas patiner. La glace ne serait pas bonne. (Q - Y a-t-il eu des annulations ces dernières années ?) Oui. Oui, oui, il y en a eu. Et à certains endroits, le tournoi a commencé mais n'a jamais terminé, à cause de la pluie, et... tout le monde... il faut se débrouiller pour rentrer chez soi, à cause du... des *trails*, de la neige et de l'eau sur les *trails*, tu sais ? (Saint-Augustin 64).

Il y a deux, trois, cinq ans peut-être, les gens travaillaient à La Romaine. Tout d'un coup, il mouillait, il mouillait, il mouillait, mais les gens, ils sont allés au tournoi de hockey. Y sont restés pris là-bas, parce que la pluie était gelée, tout d'un coup après très froid, y'ont gelé (Pakua Shipi 13).

Par exemple, à l'hiver 2024, le carnaval d'hiver à Kegaska a été annulé en raison de la météo (Figure 34), comme l'indique cet interlocuteur : « Ici [elle pointe le stationnement de la salle communautaire], il y aurait des motoneiges devant, venues de toute la Côte, elles pourraient venir de n'importe où. Mais... Cette année, ça n'a pas été possible » (Kegaska 27A).

Figure 34 : Message du Comité des sports de Kegaska distribué sur les réseaux sociaux



Ce genre de message d'annulation est de plus en plus fréquent en Basse-Côte-Nord. Les personnes rencontrées en parlent abondamment et avec déception, car l'empêchement de la tenue de ces événements entrave la pratique d'activités culturelles et sportives si chères aux Bas-Côtier·ère·s :

C'est un peu les grosses activités. Ben le hockey. Le hockey, c'est important ici pour... les communautés. Les enfants aiment ça jouer au hockey, les adultes, les tournois. C'est sûr que si y'a pas d'hiver, y'a pas de hockey... Euh, comme coutume (Chevery 35).

Vous savez, les tournois de hockey ont toujours été un événement important, chaque année, c'était l'occasion de retrouver ses amis. Maintenant, on le fait via Facebook et tout le reste, mais il y avait des gens qu'on ne voyait qu'une fois par an, probablement lors du tournoi de hockey en février ou en janvier. Et ces dernières années, soit les conditions de déplacement étaient très mauvaises, soit elles n'étaient pas assez bonnes pour voyager, donc... Donc, ça a changé à cause des changements climatiques et de la neige. On n'a plus de neige (Blanc-Sablon 7A).

En fin de semaine prochaine, y'a un carnaval à Kegaska, d'habitude le monde de La Romaine y allait souvent, mais, là tu vas pas là. Tu sais, le gars de la *trail* est venu ce matin pis y dit : J'espère que c'est la dernière fois que je viens, parce que c'est pas beau. Ouais fait que ça, ça affecte ça (La Romaine 24).

Cette citation consolide plusieurs impacts des changements climatiques sur la vie sociale en Basse-Côte-Nord :

Donc, tu sais, le week-end dernier, ils [Harrington Harbour] ont organisé leur tournoi de hockey et ce qu'ils appellent des *Races*. Les gens ont pu se rendre sur l'île et faire de la motoneige, mais ils ont eu très peu de temps pour en faire cet hiver... comme l'année dernière d'ailleurs. Et l'année précédente aussi... tout ça a un impact considérable sur les gens qui viennent visiter, etc. (Q - Cela affecte-t-il également la vie sociale ?) Cela affecte également la vie sociale, oui, oui. Bien sûr. Je pense que ça affecte aussi le moral des gens. Parce que tu sais... tu pouvais aller quelque part, tu pouvais aller voir d'autres personnes et... comme je l'ai dit : avant, c'était la liberté, c'était notre moment de liberté où nous pouvions aller [ailleurs] (La Tabatière 52).

Plus spécifiquement, la hausse des températures a un effet direct sur le patinage en plein air, rendant ce sport hivernal limité à une très courte période. Les personnes rencontrées dans plusieurs communautés racontent qu'autrefois, les gens avaient l'habitude d'aller patiner sur les étangs, car elles gelaient en octobre ou novembre. Désormais, la période de praticabilité de cette activité appréciée, notamment car elle marquait temporellement l'amorce des activités hivernales, débute significativement plus tard, soit en janvier ou février, et elle est très courte. Le gel tardif des étangs, des rivières ou des baies, ou carrément l'absence de gel empêchent le patinage sur ces paysages d'eau chéris par les villageois·e·s (Figure 35) :

Je me souviens, quand j'étais enfant, je patinais sur l'un des étangs locaux en octobre... On ne ferait jamais ça aujourd'hui, jamais. C'est généralement en décembre, janvier, si tant est qu'on puisse le faire (Mutton Bay 51).

Quand j'étais un jeune garçon, à l'automne, on patinait sur les étangs ici, en octobre. Avant Halloween, on patinait sur les étangs. Maintenant, ce n'est plus le cas... les étangs ne gèlent pas avant décembre. Et puis, on ne... il fait froid, mais seulement

pendant quelques jours. Ensuite, il fait soudainement plus doux (Harrington Harbour 39).

Je me souviens quand j'étais petite fille..., tu sais, quelque part entre 12 ans et moins. Et au début du mois de novembre, tous les étangs étaient gelés et nous pouvions patiner [...]. C'était génial. On ne peut plus faire ça aujourd'hui (Bonne-Espérance 3B).

Dans le temps, je veux dire... au début novembre là... juste en face là, la Baie Plate était prise pis on allait patiner. On n'avait pas de patinoire dans le temps mais on allait patiner sur la glace, la glace naturelle, la glace vive. Ouain, pis aujourd'hui faut attendre quasiment au mois de janvier avant que ça soit pris. Ça prend, pis ça casse pis... on dirait que... ça nous niaise là, on veut que l'hiver arrive. Moi l'hiver ça pourrait avoir lieu à l'année parce que j'adore l'hiver (Tête-à-la-Baleine 48).

Figure 35 : Patinage sur un étang d'Harrington Harbour

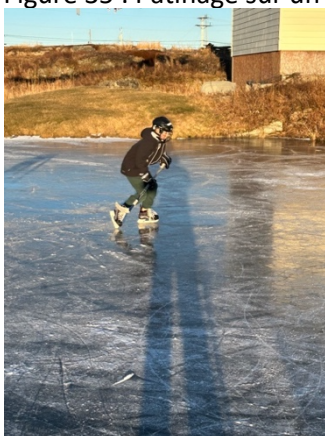


Photo : Glen Ransom

6.4.3 Cueillette de petits fruits

En concordance avec les résultats présentés dans la section 6.3.2 concernant les changements climatiques et les petits fruits, les personnes rencontrées décrivent que leurs activités de cueillettes sont altérées (Figure 36) entre autres car les vents violents compliquent l'accès aux îles où ils se trouvent :

Les aîrelles, les graines rouges... les graines rouges c'est plus à l'automne et j'ai pas été cette année justement. À l'automne ça a été des gros vents, des trop gros vents pour me permettre d'y aller (Tête-à-la-Baleine 45A).

La saison de cueillette est parfois décalée, tantôt précoce, tantôt raccourcie en raison des perturbations climatiques, ce qui rend la cueillette plus difficile à prévoir et à organiser.

C - Je suis moi-même une cueilleuse de baies...

D - Moi aussi [rires].

C - ... depuis 5 ans, je constate une diminution des baies.

A - Oui.

C – C'est simplement leur habitat qui a changé.

D - Je dois maintenant partir à leur recherche, alors qu'avant, il me suffisait de sortir de chez moi.

E – Oui.

C - Et on ne voit plus autant d'humidité... J'en ai parlé avec d'autres personnes qui cueillent des chicoutais, des plaquebières, et il y a des marécages que nous devons normalement contourner. [...]

D – C'est pas humide, les marais ne sont pas aussi humides (Bonne-Espérance, 4ACDE).

En réaction à ces changements, certaines personnes vont même jusqu'à aller dans d'autres villages de la Basse-Côte-Nord pour cueillir les petits fruits pour atteindre de « *meilleures tales* » alors qu'« *avant y'en avait tout le temps* » (Unamen Shipu 63). D'autant plus que la cueillette peut représenter un revenu d'appoint, car des familles « *en dépendent pendant la saison estivale* » (Chevery 30). Des entreprises locales en sont aussi affectées : « *La saison des petits fruits, c'est aussi très important pour plusieurs petites entreprises qui comptent sur la transformation locale, comme la Coop de solidarité à Rivière-Saint-Paul [Coopérative de solidarité Les Bioproduits de la Basse-Côte-Nord]* » (Harrington Habour 36). Globalement, les cueilleur·euse·s décrivent la cueillette comme devenant de plus en plus difficile à pratiquer, et « *pas comme d'habitude* » (Tête-à-la-Baleine 45a). En outre, moins de personnes cueillent, car la population est vieillissante et qu'il y a peu de jeunes dans les villages.

Figure 36 : Cueillette de petits fruits



6.4.4 Récolte de bois

Selon les témoignages en provenance de plusieurs villages de la Basse-Côte-Nord, les changements climatiques affectent de manière significative la récolte de bois. Cette pratique est historiquement essentielle pour le chauffage domestique et la vie en territoire (Figure 37). Elle est désormais restreinte en raison des hivers plus doux et moins enneigés rendant les déplacements en motoneige plus difficiles, voire impossibles, limitant l'accès aux sites de coupes. Les rivières et les étendues d'eau ne gèlent plus assez, et les portages sont cahoteux et accidentés, ce qui complique le transport du bois vers les villages, et occasionnent des bris de motoneige. Les chemins autrefois empruntés doivent être contournés, alors que de

nouveaux chemins doivent être tracés, ce qui augmente considérablement le temps, les efforts requis et les risques :

C'est pas aussi facile, parce qu'il y avait des chemins établis, déjà fait... les monsieurs, par exemple, il y avait des places qu'ils connaissaient et ils savent que c'était [sécuritaire]... mais là, ils peuvent pu passer par là. [...] (Qu'est-ce qu'ils font s'ils ne peuvent plus se déplacer où ils veulent ?) Ils contournent, ils s'organisent, ils sont très débrouillards, donc ils vont trouver un autre moyen, mais ça va être plus difficile. C'est comme recommencer (Tête-à-la-Baleine 45A).

Il y a... comme quand je vais dans... dans les terres ici et je coupe mon bois de chauffage, mais c'est difficile... parce que c'est euh... eh bien, vous êtes pratiquement au sol. Donc vous cassez des cometics ou des traineaux, peu importe ce que vous utilisez. Et euh... rien que d'arriver là-bas est difficile, parce que la plupart du temps, la neige est si profonde que vous pouvez tout simplement rouler dessus. Maintenant, vous ne pouvez plus (Blanc-Sablon 1).

Selon leurs expériences, la fenêtre temporelle pour la coupe du bois s'est considérablement réduite, en raison de l'instabilité de la glace notamment. De peur que les conditions ne se détériorent rapidement, elle serait passée de mars à avril à beaucoup plus tôt dans l'année, même dès les premières neiges. Les gens sont alors empressés d'aller couper leur bois et de revenir :

Les gens coupent leur bois, et ils savent que la glace peut être là seulement un jour et disparaître le lendemain, alors ils se dépêchent, ils se dépêchent pour rentrer chez eux (Harrington Harbour 40).

Les gens qui coupent du bois doivent s'assurer de pouvoir ramener leur bois [...] tôt dans la saison. Sinon, ils risquent de perdre [...] leur travail. Et ce n'est pas seulement la neige qui fond, c'est aussi... quand l'eau arrive, les ruisseaux... les lacs montent, les... les ruisseaux débordent (Saint-Augustin 16).

Cela engendre du stress et une incertitude constante. De plus, les conditions météorologiques imprévisibles, comme les inondations de ruisseaux ou le manque de neige, rendent la tâche plus ardue et dangereuse. Face à ces défis, les Bas-Côtier·ère·s, notamment d'Harrington Harbour, doivent recourir à des moyens alternatifs comme le transport par traversier ou même par hélicoptère pour accéder aux sites de coupe sur la terre-ferme à partir de Chevery, en l'absence du pont de glace (Capsule vidéo 15) :

Il y a trois ou quatre hivers, quand nous n'avons pas eu le pont de glace... il y a eu un gros problème pour les habitants d'Harrington qui allaient chercher leur bois de chauffage, car ils se rendent sur le continent pour couper leur bois afin de chauffer leurs maisons pendant l'hiver, ou pendant le reste de l'année. Ils le font en hiver... Et encore une fois, c'était presque comme si cet hiver, il n'y avait que quelques jours où l'on pouvait voyager en toute sécurité, et quand on transporte une charge de bois, c'est lourd, donc on veut s'assurer que le sol est bien gelé (Harrington Harbour 36).

Ils [les Harringtonois·e·s] ramenaient toujours leur bois de chauffage à la maison, et ils avaient beaucoup de temps pour le faire. Mais maintenant, on a probablement juste février, et on a plus que quelques heures de lumière du jour, n'est-ce pas ? Et disons que si on ne peut pas se déplacer en motoneige, on doit prendre [...] le bateau... ou l'hélicoptère. Donc... le temps d'arriver à l'hélicoptère [à Chevery pour revenir à Harrington Harbour], parfois on n'arrive pas au bois, ou à l'endroit où on coupe le bois de chauffage, avant midi, et ensuite on doit repartir... pour prendre l'hélicoptère à trois heures ! (Harrington Harbour 40).

Capsule vidéo 15 : Mode de vie, collecte du bois, accès à la terre ferme (Harrington Harbour)



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A9

Ces solutions sont coûteuses en essence et en temps, et peu pratiques. Compte tenu l'ampleur de la tâche, certain·e·s optent pour l'abandon de la récolte de bois au profit du chauffage électrique, et de l'usage d'une génératrice en cas de besoin :

Donc, tu sais, beaucoup de gens se disent, eh bien, peut-être que je ne couperai pas de bois de chauffage, je vais juste utiliser le chauffage électrique, tu vois, et je vais en garder un peu pour les urgences. Mais... parce que c'est trop difficile de le couper [...] Donc ça a changé. Ce sont de grands changements. De grands changements. Et surtout au cours des dix dernières années. Donc, tu sais, si ça continue ainsi, cet hiver ne sera pas du tout un hiver (Harrington Harbour 39).

Et même le bois est plus difficile à obtenir. À cause des... changements climatiques [rires]. On ne peut pas y aller. On ne peut pas aller chercher le bois, à cause de la situation. Je connais des gens qui chauffaient au bois. Cette année, ils ont pensé qu'il valait mieux augmenter un peu le thermostat plutôt que de briser leur motoneige. Parce que les jeunes ne font plus ça non plus, tu sais. C'est beaucoup plus pratique d'aller au magasin et d'acheter un morceau de bois [bûche écologique densifiée] (Mutton Bay 53).

Cette transition est aussi motivée par la hausse des températures, qui réduit les besoins en chauffage au bois. Comme le laisse sous-entendre ce dernier passage, une telle facilité contribue à l'abandon progressif de cette pratique par les plus jeunes générations. Malgré cela, des villageois·e·s continuent de récolter le bois, souvent par attachement culturel, par habitude, ou par préférence personnelle :

C - Eh bien, j'ai de quoi chauffer ma maison à l'électricité. Mon chauffage principal est électrique, mais j'utilise aussi du bois.

A - Parce que c'est tellement agréable d'avoir un poêle à bois pour se faire un feu. Il y a aussi beaucoup de ça dans le chauffage au bois (Bonne-Espérance 4AC).

Mais, pour ma part, je préfère toujours faire ça [le chauffage au bois]... et j'aime le faire, si je n'aimais pas ça, je ne le ferais pas (Mutton Bay 53).

Toutefois, une adaptation à des conditions plus exigeantes est nécessaire, et peut être perçue comme une perte de temps, d'énergie et d'argent, comme l'illustre cette conservation :

C - Comme les gens qui... coupaient du bois sur la rivière pour construire leurs maisons, et maintenant c'est difficile à faire, n'est-ce pas ? C'est difficile de ramener le bois parce que si vous y allez, vous devez passer par le portage. Habituellement, le portage est très vallonné et cahoteux, et vous devez grimper des collines et tout ça, et c'est difficile à faire. Donc... oui, ça rend difficile le transport du bois.

A - Ça change la façon dont on s'y prend. [...] [Mon mari] va devoir faire deux ou trois allers-retours en motoneige pour passer les portages, puis revenir me chercher et nous descendrons en voiture, donc... ça nous prendra des heures et des heures supplémentaires que nous n'aurions pas eu à faire si j'avais pu remorquer une charge et passer par les rapides qui se trouvent du côté de la baie. [...] ce sont des heures et des heures de temps perdu.

D - Et du carburant, oui.

A - Oui, c'est vrai. Et du carburant aussi, donc.

Q - Avez-vous remarqué que certaines personnes ont tout simplement arrêté la coupe de bois... certaines personnes ont décidé d'arrêter et comptent désormais sur...

D - Elles ont encore du mal à s'en sortir [rires].

A - Elles continuent à se battre.

C - Oui, les gens se battent. Mais oui, il n'y en a plus autant qu'avant, non (Bonne-Espérance 4ACD).

En somme, la récolte de bois en Basse-Côte-Nord illustre bien comment les changements climatiques affectent non seulement les conditions d'accès physiques au territoire, mais aussi les modes de vie, les traditions et les choix énergétiques des ménages bas-côtiers. Cette transformation soulève des enjeux d'autonomie et de transmission des savoirs locaux face à un climat de plus en plus instable.

Figure 37 : Bois de chauffage à Chevery, à Harrington Harbour et à Mutton Bay



6.4.5 Séjours au chalet

En Basse-Côte-Nord, la fréquentation des chalets et des camps est très répandue. Il n'est pas rare que les familles possèdent deux ou plusieurs chalets qu'elles utilisent au gré des saisons, soit sur les îles ou le littoral en été, et à l'intérieur des terres en hiver. Pendant les belles fins de semaine estivales ou hivernales, les villages se vident ! Cet extrait d'entrevue raconte l'importance des chalets comme lieux de rassemblement pour les Bas-Côtier·ère·s qui s'y ressource en famille et entre ami·e·s :

On s'rencontre à un chalet, après ça on va d'un coin quelque part, pis on coupe du bois, on s'fait un feu. Pis là ben on s'met en rond. On tourne les traîneaux à l'envers, pis tout l'monde amène un p'tit peu sa bouffe [rires] pis... Faque, c'est l'fun. [...] Ç'a déjà arrivé entre les deux villages, entre Tête-à-la-Baleine pis Chevery, wop, au milieu y'a quelqu'un qui a un chalet, on s'rencontre là, puis... Faque ça ces temps-là, étant donné que nos hivers raccourcissent, bah, on... c'est moins apte à les faire (Chevery 35).

En raison des changements climatiques, l'accès aux chalets se trouve limité, voire inaccessible dans certains cas. La période durant laquelle il est possible d'y accéder est drastiquement réduite :

Je suis allé [au chalet] une seule fois, d'habitude nous passons... Nous... nous aurions passé environ six fins de semaine là-bas jusqu'à maintenant, mais... Une fois (Bonne-Espérance 2B).

F - Dans certains cas, notre état d'esprit en souffre probablement, nous ne pouvons plus faire les choses que nous faisions auparavant à cause des changements climatiques, ça nous prend plus de temps. Mais...,

A - C'est vrai. Il faut plus de temps, par exemple, pour se rendre au chalet.

C - Oui.

A - En tout cas, pour moi. Et normalement, en hiver, nous serions déjà allés une douzaine de fois, voire 50 fois, à notre chalet en dedans [à l'intérieur des terres]. Je pense que mon mari a fait un seul voyage jusqu'à présent... il a dû couper la glace à chaque étape, tu sais... ce genre de choses (Bonne-Espérance 4ACF).

Pour tout le monde, pour se déplacer, tu sais, aller aux camps et tout ça. On ne peut plus aller et revenir quand on veut maintenant. Tu vois ? Avant, on pouvait y aller, aller chercher du bois de chauffage et tout ça (Saint-Augustin 64)

Les mêmes raisons qui empêchent la collecte du bois s'appliquent ici : manque de gel, de neige et de glace. Selon les récits, pour les personnes qui arrivent à se déplacer, le déplacement est laborieux, long, même parfois dangereux, et ce hiver comme été. Les vents forts et les tempêtes de plus en plus fréquentes entravent également les déplacements en bateau personnel pour se rendre aux chalets sur les îles :

On a un chalet. Nous autres c'est par la mer. Souvent qu'on va aller là, mais les changements climatiques, quand y vente trop là, y faut qu'on planifie d'y aller pour

revenir aussi. Pis vu qu’y vente beaucoup beaucoup, y’a bien des fois ça tombe à l’eau. C’est des gros gros changements. Pis la brume aussi (La Romaine 22).

6.4.6 Chasse, pêche et trappe

Sans surprise, les changements climatiques perturbent la pratique de la chasse, de la pêche et de la trappe en modifiant les conditions d’accès au territoire et les comportements du gibier, de la grande faune et des espèces halieutiques, tel qu’introduit à la section 6.3.1. Le gel tardif des rivières et l’instabilité des glaces rendent les déplacements en motoneige plus risqués, et réduisent sa durée. L’ensemble des déplacements en territoire sont altérés et nécessitent d’adapter la période de chasse, les itinéraires, recourir à d’autres moyens de transport (VTT, argo, camion) que ceux jadis utilisés, comme la motoneige ou la chaloupe.

Les récits sont généralement empreints de souvenirs. Ils évoquent à la fois les contraintes matérielles à cette pratique, et les pertes culturelles y étant associées. Nous déclinons ici les transformations selon les animaux discutés par les personnes participantes à la recherche en lien avec les pratiques de chasse, de pêche et de trappe. Tout d’abord, elles estiment que la **chasse aux caribous migrants et des bois** n’est plus ce qu’elle était :

On partait des fois au mois de janvier. Quand j’étais jeune mon père est parti au mois de décembre. Là on peut pas partir au mois de décembre. Ça gèle pas vraiment vite. Le mois de décembre est déjà allé dans le bois, chasser aux caribous. Maintenant on attend qu’on gèle vraiment bien. Là comme on ... mon ami est déjà parti, ça fait deux jours [mars 2023], est supposé partir ça fait longtemps. Mais tu as vu la température là bas, il n’y a pas de neige (Pakua Shipu 13).

En évoquant le caribou et de la « *montée* » dans nutshimit, cette participante Innu raconte son état d’esprit, ses rapports culturels et ontologiques avec l’animal :

Quand on monte dans le territoire, on est dans le présent, on n’est plus malade. Il y a une connexion très forte, heureuse, une connexion totale. La chasse au caribou : parler au créateur et ensuite le caribou arrive. Le partage. C’est magique. [...] Avant il [l’Innu] était très connecté au caribou, rêve, joueur de tambour. Quand mon père avait 15 ans, mon grand-père avait fait une prière et le lendemain, il a ramené 8 caribous et il y en avait une centaine (Unamen Shipu 17).

Une personne observe l’absence du caribou des bois qu’elle attribue à l’usage de la motoneige et de la chasse excessive plutôt qu’aux changements climatiques :

Il y a quelques années encore, alors que nous avions des caribous, à seulement 20 kilomètres à l’intérieur des terres, on pouvait en voir. [...] On pouvait en attraper un, car les gens les tuaient en hiver. Quand j’étais enfant, mon père chassait toujours le caribou [...] Mais aujourd’hui, on n’en trouve plus, car ils ont été tués par les motoneiges. Les gens allaient au caribou, tu vois. Et on pouvait s’y rendre et... En terrain découvert, les caribous ne peuvent pas compétitionner contre les motoneiges, alors... tu vois. C’est tout, ça n’a rien à voir avec le changement climatique, je

suppose. Mais nous n'avons plus de caribous des bois. [...] Sur cette côte, ça doit faire... 20 ans que j'ai entendu quelqu'un dire avoir vu des traces de caribou (Mutton Bay 53).

Ensuite, on raconte qu'il est désormais impossible de se rendre à motoneige pour la chasse au canard sur les îles. Les outardes arrivent plus tôt. Les sites de chasse au loup-marin ne gèlent plus : « *Par exemple, ce printemps, nous n'aurons pas de phoques sur la glace. Parce qu'il n'y a pas de glace* » (Kegaska 27A). Les animaux d'eau douce, comme le castor, la loutre ou le vison se font plus rarissimes. Par ailleurs, la chaleur automnale perturbe la chasse à l'orignal, les animaux se réfugiant dans les bois pour fuir les températures élevées, ce qui complique leur repérage et compromet la conservation de la viande :

Pis quand y fait trop chaud, les animaux se cachent dans le bois, à l'abri des arbres, pis y bougent pas. [...] Mais là quand y fait [chaud], la possibilité de perdre ta viande est là. Il faut que tu sortes tout de suite en avion, parce que t'as pas le choix, si tu fais pas ça, tu perds ta viande (La Romaine 22).

Nous organisons des activités avec les plus jeunes et les personnes âgées. Notamment autour de la cuisine traditionnelle. Quand nous étions enfants, par exemple, nous mangions de la viande de loup-marin au moins une fois par semaine. Je n'en ai pas eu l'année dernière et rien jusqu'à présent cette année. Il y a généralement un gars, un *ranger*, qui attrape toujours quelques loups-marins à l'automne et en donne un morceau à Nutrition North, afin que nous préparions un festin pour les aînés. Mais l'année dernière et cette année, il n'y en a pas eu, à cause de la météo (Saint-Augustin 8).

On utilise les quatre saisons. Au printemps, bientôt, on va aller courir dans les îles pour cueillir des œufs de canard eider. On ne serait peut-être dans les lacs, on ne serait peut-être même pas là au bureau, on serait partis dans les lacs, aller pêcher! [rires] On ne peut pas. Ça nous affecte là, direct. Chaque saison, on a des activités traditionnelles. Au printemps, c'est l'oie, l'outarde, le canard eider, la cueillette des œufs de canard eider. La chasse au homard. Pis après ça, en été, c'est notre saison de pêche, la pêche au homard. Pêche au saumon. Après ça, on lâche un peu, un mois, on est en break. Après ça, c'est la cueillette des fruits sauvages. On lâche la mer à la mi-septembre. Tous les membres, on va être dans les terres. On a encore, à l'automne, on fait des activités traditionnelles. Comme il y a des gens qui vont à l'orignal, au castor. Après ça, comme je vous ai dit, l'hiver, c'est le petit gibier, encore des castors aussi l'hiver, pendant la saison hivernale. Pis la martre, ceux qui font le piégeage. Toutes nos saisons sont utilisées. Mettons, il y a des activités traditionnelles pour notre saison de printemps, d'hiver... Regarde, l'hiver aussi, ils s'en vont, ils montent dans..., la chasse au caribou. En février, ils commencent à penser à aller à la chasse au caribou. Chaque saison, on a toutes des... Mais comme je vous ai dit, c'est plus la saison hivernale qui nous affecte, pis à l'automne. Oui, j'ai constaté aussi qu'il n'y avait pas beaucoup de castors. [...] On dirait qu'on en voit moins, plus au nord (Unamen Shipu 20A).

À l'instar des autres pratiques discutées ci-haut : « *la chasse n'est plus ce qu'elle était* » (Harrington Harbour 41). À la blague, un interlocuteur anticipe « *qu'avant longtemps, on chassera la dinde sauvage et le chevreuil !* » (Kegaska 87).

La **pêche, tant récréative que de subsistance**, subit également les contrecoups du réchauffement climatique. Les vents violents et les tempêtes fréquentes entravent les sorties en mer, tandis que les restrictions gouvernementales sur les périodes de pêche exacerbent les difficultés. Les pêcheurs doivent composer avec une baisse des espèces traditionnellement pêchées, comme la morue et le saumon, et l'arrivée de nouvelles espèces envahissantes, telles que le bar rayé (voir sous-section 6.3.1.1). Ces bouleversements affectent directement l'autonomie alimentaire des communautés ainsi que l'économie locale (sur ce dernier point, voir partie 6.5) :

Comme nous autres, [...] pour pêcher à la morue en haute mer, on a beaucoup de misère parce qu'il vente tout le temps. Tout le temps des gros vents, pis oublie ça pas capable d'y aller. Pis nous autres c'est tannant, parce que le ministère nous donne juste les fins de semaine pour pêcher. On n'a pas le droit de pêcher sur la semaine. Si y vente toutes les fins de semaine, bien oublie ça, t'es pas capable d'y aller (La Romaine 22)

Ça a changé, parce qu'avec les vents forts, on ne peut plus pêcher de la bonne morue comme avant, n'est-ce pas ? Et je crois que la pêche n'est ouverte que cinq semaines par an. Nous pêchions notre morue localement et la conservions pour l'hiver (Saint-Augustin 8).

Je me souviens qu'il y a 50 ans [...], il n'y avait ni réfrigérateurs, ni glacières, ni tout ce dont nous disposons aujourd'hui. On allait sur la colline, là où le soleil ne brillait pas trop, et nous ramassions de la neige pour y mettre le saumon, jusqu'à ce que le bateau arrive pour le récupérer et l'emporter. Mais aujourd'hui, c'est plus possible, car il n'y a plus de neige en juillet et en août pour y mettre le saumon. De plus, on n'a plus le droit de pêcher le saumon... (Blanc-Sablon 7B).

Nous ne savons pas ce qui se passe dans l'océan, comme l'a laissé entendre 6B ? On n'a pas pris... Ça fait deux ans que j'ai pas pêché de morue au large de Bonne-Espérance. Deux ans que j'ai pas pêché de morue ! Et pourtant, j'avais l'habitude d'en pêcher beaucoup à la ligne. L'année dernière, je n'ai pas attrapé un seul saumon dans la rivière Saint-Paul. Je pratique la pêche à la mouche comme 6C depuis 30 ans... [...] les saumons étaient abondants. L'année dernière, maudit, et je vais jurer, je n'ai jamais... c'est le premier été où je n'ai pas attrapé un seul saumon (Bonne-Espérance 6A).

La **pêche sur glace**, activité hivernale emblématique (Figure 38), est compromise par la diminution de l'épaisseur et de la stabilité de la glace. Autrefois pratiquée dès l'automne, elle ne débute désormais qu'en janvier ou février, et pour une période très courte. Cette incertitude rend la planification difficile et limite les déplacements vers les sites de pêche situés à l'intérieur des terres ou sur les îles :

Tous les endroits où nous avons l'habitude d'avoir du fun n'existent plus, car on ne peut plus y accéder. Par exemple, le White Fish Hole, au printemps, ce n'était pas seulement un endroit où aller pêcher, c'était un endroit où emmener sa famille. [...] C'était comme une petite communauté et tout le monde ici avait une cabane pour l'hiver et pour l'été, puis en hiver, la moitié du village avait sa cabane à White Fish Hole (Saint-Augustin 8).

Ça a donc un impact énorme sur le mode de vie et même sur les rassemblements de nombreuses personnes, tu sais, la pêche sur glace et ce genre de choses. Surtout à Saint-Augustin, où la pêche sur glace est très populaire. Il y a une zone où beaucoup de gens se rassemblent, mais on ne peut pas le faire quand la glace n'est pas bonne (Bonne-Espérance 3C).

Quand j'étais enfant, chaque année à Pâques, ma famille et moi allions en dedans, et pendant le congé de Pâques, nous allions pêcher sur la glace et faire du camping. Cela n'arrive plus du tout aujourd'hui. Le mode de vie qui permettait de faire ces choses est donc très restreint, et je pense que ça a, comme je l'ai dit, un impact mental sur les gens (Chevery 31).

Spécifique à la Basse-Côte-Nord ? Oh... probablement des choses comme la pêche sur glace, ce genre de choses. C'est un mode de vie. Beaucoup de gens le font pendant les mois d'hiver, mais ça dépend aussi du fait que, tu sais, qu'on n'emprunte pas la Route Blanche habituelle lorsqu'on va pêcher sur glace, on passe par-dessus les étangs et tout le reste, donc si la glace n'est pas bien gelée, on doit faire attention où on va (Chevery 30).

La pêche [sur glace], la pêche l'hiver, écoute, c'est une activité que tout le monde adore. Ça c'est vraiment un impact négatif, parce que ça joue sur notre moral, tu sais, de ne plus être capable de pratiquer des activités là. Notre moral, y'en mange une claque (La Romaine 24).

Deux personnes notent une diminution des espèces de poissons habituellement pêchées l'hiver : « *Il n'y a pas de poissons, cette année il n'y a pas d'éperlans. Alors ils finissent par attraper des téteux [meuniers noirs] au fond de l'eau* » (Saint-Augustin 8).

Figure 38 : Cabanes à pêche sur glace au site White Fish Hole



Photos : Ginger Driscoll

La **trappe**, autrefois essentielle à l'économie locale, connaît un déclin marqué. En plus des effets du climat, comme le manque de neige et de gel qui compliquent l'accès aux lieux de trappage abondamment cités (Figure 39), les marchés internationaux ont réduit la demande de fourrure, rendant cette activité moins rentable :

Et il n'y a plus autant de gens qui pratiquent la trappe. Mon grand-père nourrissait sa famille grâce à ça... Il pêchait tout l'été, mais l'argent qu'il gagnait provenait du trappage. Et hum, mais... Il n'y a plus autant d'animaux ici qu'à l'époque. Il semble qu'il n'y en ait plus autant (Blanc-Sablon 7A).

Avant, la fourrure... ça ne vaut plus rien [...] Avant, c'était plus intéressant, ils pouvaient en vivre, mais asteure ils ne peuvent plus en vivre de ça. Les prix [...] sont toutes droppés (Unamen Shipu 19AB).

Figure 39 : Test de la glace pour se rendre à un site de trappe et fourrures



Les personnes rencontrées parlent aussi de la saisonnalité, l'arrivée tardive de l'hiver repousse le début des activités de trappe :

C'est surtout à cause des glaces qu'on n'a pas l'hiver là. [...] Gros, gros, gros impact. Pis le monde, le monde attend après ça pour aller tendre leurs collets à lièvre, pis aller dans le bois, mais là tout est retardé presque un mois et demi, certain, presque deux mois. Pis c'est pas juste moi, c'est tout le village au complet, tout le monde est pénalisé par ça (La Romaine 22).

Lors des entrevues et des ateliers de cartographie, on raconte, à l'aide de la carte, que les trappeurs doivent désormais modifier leurs parcours, créer de nouveaux sentiers ou renoncer à certaines zones devenues inaccessibles (Capsule vidéo 16). Un trappeur raconte :

Comme aujourd'hui encore, même avec le trappage, ça fait une grande différence. Parce que c'est plus... On ne vit plus la saison comme avant. Parce que maintenant, c'est devenu plus dangereux, il y a beaucoup de ruisseaux. Avant, on pouvait passer par les ruisseaux... [...] Maintenant, c'est impossible, parce qu'il n'y a plus assez de glace. [...] Il y a une partie de ma ligne de trappe où, pendant quelques années, je n'ai pas pu aller, j'ai dû faire un nouveau sentier. Parce que, comme j'ai dit, plus rien ne gelait. [...] Donc, normalement, j'avais l'habitude d'y aller, mais je ne pouvais plus y retourner. J'ai dû changer mon itinéraire (Saint-Augustin 14).

Selon les personnes interrogées, la qualité des fourrures s'est également détériorée en raison des hivers plus doux. Face à ces obstacles, les trappeurs se tournent vers la trappe comme loisir plutôt que comme activité économique, puisqu'elle fait partie des traditions locales :

F – Je connais un gars à Vieux-Fort qui fait du piégeage dans les... et il n'a même pas pu accéder à la moitié de ses sites parce qu'il n'y avait pas assez de neige cette année pour s'y rendre.

B – Non.

F – Il pourrait dégager des nouveaux portages ici et là, mais comme il dit, ça fait partie de la culture. Il ne fait pas ça pour l'argent. Il y allait vraiment faire du piégeage d'oiseaux, tu sais.

A – Il aime ça.

F – Tradition (Bonne-Espérance 4FBA).

On a fait ça la trappe. Avant [...] c'était payant un peu, pis là aujourd'hui c'est un loisir. On va là pour s'amuser (La Romaine 22).

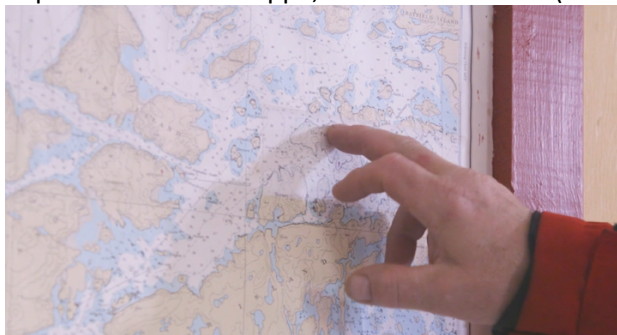
Aux dires des personnes participantes, la trappe est moins pratiquée par la jeune génération qui aurait d'autres intérêts et activités :

C'est plus la mentalité des jeunes d'aujourd'hui. [...] l'outarde, le monde-là, surtout les Innus, c'est une maladie pour eux autres : il faut qu'ils y aillent. Le trappage, c'est en train de diminuer terriblement, c'est pas à cause des changements climatiques, parce que le monde font d'autres activités, sont moins attirés par ça (La Romaine 22).

Mais je pense que nous sommes en train de perdre notre mode de vie, non pas à cause de l'environnement et des changements environnementaux, mais à cause du changement de mentalité des jeunes d'aujourd'hui [...] Je peux rester chez moi et jouer avec mon ordinateur, et je m'amuse beaucoup au lieu de sortir et de découvrir le monde extérieur. C'est triste, parce que les trappeurs, qui continuent à pratiquer la trappe, ont beaucoup plus de mal à se déplacer à cause des changements climatiques, de la neige et de la pluie. Mais les jeunes d'aujourd'hui ne suivent pas leurs traces. Et la drogue et l'alcool c'est vraiment un gros problème (Saint-Augustin 16).

Pour s'adapter, c'est sûr qu'on peut s'adapter, il y a tout le temps quelque chose à trapper. Mais c'est dur d'y aller vu qu'il n'y a pas de neige. La nouvelle génération... C'est bin beau... [longue hésitation] Parce que tout le développement, il fait qu'il nous propulse vers d'autres choses que... Ces affaires-là, ce n'est plus viable. On ne peut plus vivre de la trappe, on ne peut plus... Fait que, c'est normal, le monde se dirige ailleurs (Unamen Shipu 19A).

Capsule vidéo 16 : Trappe, mobilité et culture (Saint-Augustin)



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A22

6.4.7 Transmission des savoirs traditionnels

Ces dernières citations introduisent l'idée réitérée dans les entrevues et les ateliers que ces transformations environnementales – couplée à d'autres transformations sociales et économiques – ont des répercussions sur la **transmission des savoirs traditionnels**. Les jeunes générations, moins enclines à pratiquer la chasse, la trappe ou la récolte de bois, se trouvent ainsi privées d'occasions d'apprentissage sur le terrain. L'impossibilité de séjourner dans les camps ou de participer aux activités saisonnières limite les moments de partage entre les aînés et les plus jeunes. Ainsi, les changements climatiques ébranlent les pratiques, la culture et l'identité, menaçant la pérennité des traditions des communautés de la Basse-Côte-Nord (Capsules vidéo 17 et 18). Ces savoirs sont multiformes, en passant par la lecture de la glace, des vents (provenance et vélocité), et de la météo plus largement, par la confection de mitaines, mocassins, chapeaux ou autres avec des peaux :

Il peut y avoir du vent en plein milieu de journée. Avant, les gens le savaient, ils le lisaient. Maintenant, on ne peut plus lire la météo comme avant. [...] La seule chose, c'est qu'avant, on pouvait prévoir le vent. Maintenant, c'est plus possible, parce que... comme j'ai dit, en milieu de journée, il y a du vent. Maintenant, quand il y a du vent, ce n'est... plus pareil (Saint-Augustin 14).

Je me rappelle de mon père. Il avait l'habitude de me dire qu'il y avait un vieux monsieur ici, au village qui...Quant ils étaient pêcheurs, ils disaient: Appelle [nom de la personne], c'était son nom. Et il va te dire si la météo sera mauvaise ou ce qui s'en vient pour les deux ou trois prochains jours, mais...C'est ce qu'ils utilisaient, j' imagine, dans ce temps-là, pour connaître la météo. Mais ce n'est plus le cas aujourd'hui (Kegaska 27A).

A– Tantôt, vous avez posé une question si ça nous affecte. Ça nous affecte pour nos activités traditionnelles. Parce qu'on est encore très nomades, très traditionnels. Il y a encore beaucoup de chasseurs. Mettons, l'hiver, c'est là qu'ils se nourrissaient aussi. C'est là qu'ils vont aller tendre leurs collets, aller au castor, la martre. Depuis que ça ne gèle plus, on est obligés d'aller dans les mornes pis de fait qu'il n'y a pas de neige non plus, on est vraiment...

B – On est vraiment isolés pis affectés.

A – Ça diminue aussi nos activités traditionnelles. Des fois, on voyage en quatre roues, mais voyager en quatre roues dans... [hésitation], ce n'est pas évident. [...] Moi, quand j'étais jeune, mon frère, il m'amenait dans la rivière, pis après ça, on avait accès à d'autres lacs. Plus astéure. Avec ça, on pouvait aller pêcher de la truite, en 45 minutes, tu étais rendu. Là, il faut qu'on fasse tout le contour (Unamen Shipu 20AB).

Capsule vidéo 17 : Culture Innu-aitun, activités traditionnelles, déplacements et accès à Nutshimit (Unamen Shipu)



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A13

Capsule vidéo 18 : Innu-aitun, culture Innu, accès à Nutshimit et action environnementale (Pakua Shipi)



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A30

Et plusieurs pratiques sous-jacentes à celle de la chasse sont tout autant affectées par les changements climatiques mêlées à des transformations sociales et économiques. La préparation de mets traditionnels en raison de la source des aliments est moins courante, car les Bas-Côtiers en dépendent désormais souvent de la nourriture extérieure achetée dans les commerces, comparativement à avant :

On mangeait du caribou, de l'orignal, des oiseaux, du poisson, du homard. Mais pas de crabe quand on était enfants ! Le crabe est apparu au cours des 20 dernières années. Saumon, bourgots, moules, on mangeait tout ce qui se trouvait dans l'eau. Et on mangeait toutes les baies qu'on pouvait cueillir. [...] Mais oui, c'est ça qu'on

mangeait. Comme j’ai dit, quand on avait un repas acheté au magasin, c’était une gâterie. Le macaroni, c’était notre plat préféré quand on était enfants ! [rires] (Saint-Augustin 8).

Pour conclure partiellement, les changements climatiques modifient sans équivoque les pratiques sociales et culturelles qui constituent le mode de vie Innu et bas-côtier. Ces perturbations ont des impacts directs sur la santé mentale (voir 7.1.1.1) et les manières d’habiter le territoire. Elles sont fortement vécues :

Mais j’vais te dire, c’est frustrant et ça fait mal. Personnellement, moi je le prends très personnel. Ce qui arrive à l’environnement me fait mal, personnellement, parce que je ne peux plus jigger ! Je n’attrape plus de saumon. Je ne vois plus de capelans ! Je vois des mouettes mourir sur les îles. Ça me met en colère ! Et je me dis... tu sais, je me dis Jésus-Christ ! (Bonne-Espérance 6A).

Ces activités sont fondamentales pour les communautés et les individus et ces perturbations, pour certain·e·s, agissent comme des « *sonnettes d’alarme* », incitant à une réflexion sur les changements climatiques :

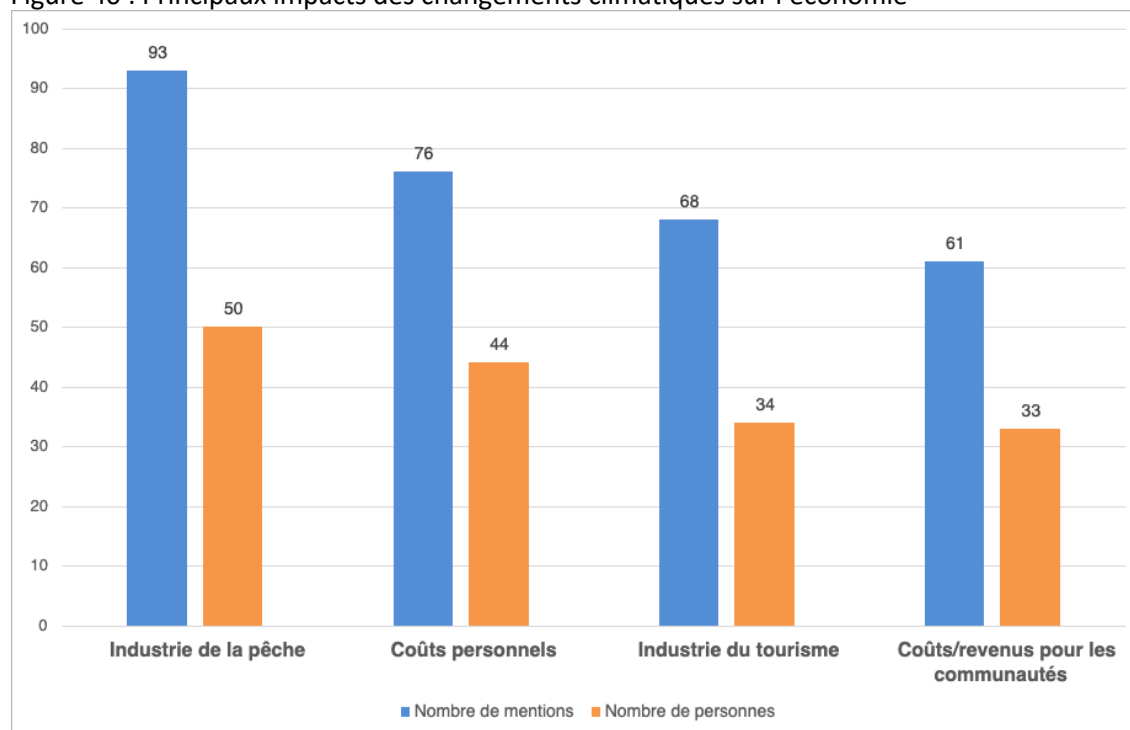
Q- Est-ce que vous pensez que les gens sont inquiets ou qu’il y a de l’anxiété par rapport à aux changements climatiques?

Je pense que oui. Je pense que oui, parce que c’est leur mode de vie qui est, qui est..., c’est le mode de vie d’un Innu qui rentre en compte, puisqu’il pourra pas faire ses activités traditionnelles, pourra pas transmettre. L’effet négatif de ça moi je pense c’est, c’est..., juste le fait de ne pas transmettre les connaissances à nos jeunes, je pense c’est à cause de ça. C’est vraiment triste de voir ce changement-là. En plus, la vie continue quand même, mais nous nous on dirait qu’on a pas de moyens de s’adapter à cette situation-là, parce qu’on est dans un village isolé, comme j’ai dit à quelqu’un qui est venu nous aider, je sais pas si c’est le cas, mais peut-être trouver un autre moyen de briser ce..., comment je dirais ça? Cet acte-là, moi j’appelle ça un acte, un acte qui est fait par les humains. Ces changements climatiques là. Je sais pas comment, je... il doit y avoir, quelqu’un, quelqu’un qui pense ça, mais..., juste parce que ça touche vraiment (Unamen Shipu 63).

6.5 Économie

Cette partie décrit les principaux impacts des changements climatiques sur l’économie de la Basse-Côte-Nord, grandement discutés par les participant·e·s à la recherche, et ce souvent plus d’une fois par chaque personne (Figure 40). À ce titre, les changements climatiques affectent principalement l’industrie de la pêche, les coûts personnels des résident·e·s de la région, l’industrie du tourisme et les coûts et les revenus pour les communautés.

Figure 40 : Principaux impacts des changements climatiques sur l'économie



6.5.1 Industrie de la pêche

Les conséquences des changements climatiques sur l'industrie de la pêche sont déjà explicitées dans ce rapport à la section 6.3.1: réchauffement de l'eau ; venue d'espèces envahissantes comme le bar rayé ; augmentation de la force et de la fréquence des vents... Elles sont présentées par les participant·e·s de manière surtout négative:

Les vents sont de plus en plus forts et fréquents, ça affecte plus les pêcheurs qu'avant. On n'a pas les infrastructures adéquates sur la Côte pour mettre les bateaux à l'abri d'une grosse tempête (Blanc-Sablon 7A).

Le réchauffement de la température de l'eau a aussi un impact extrême sur l'économie locale liée aux pêcheries (Bonne-Espérance 77).

Quelques personnes estiment que les changements climatiques pourraient entraîner une transformation des compétences au sein des communautés en raison de la disparition de certains emplois dans le secteur de la pêche. Cette reconfiguration du marché de l'emploi nécessite une adaptation, sans laquelle des Bas-Côtier·ère·s pourraient être contraint·e·s de quitter leur région pour des raisons professionnelles :

Parce que ça ne sera plus là pour... Je veux dire, on avait beaucoup de... travailleurs, des emplois saisonniers ici en été, à cause de la pêche, et donc... Si ça disparaît, je veux dire. Vous allez voir plus de gens devoir partir ailleurs, quitter leur foyer pour trouver du travail. Et il n'y a pas grand-chose ici de toute façon... (Kegaska 26B).

Je constate que certaines entreprises [de pêche] sont en difficulté. Peut-être qu'un petit nombre d'entre elles vont disparaître, mais je pense que la plupart s'adaptent plus ou moins à la situation. [...] Je pense que ça rend ce secteur très difficile, si bien que les personnes qui y travaillent soit le quittent, soit se tournent vers un autre domaine, car il est actuellement très instable et peu sûr (La Tabatière 58).

Tel que le laissent sous-entendre ces derniers extraits, se dégagent des entrevues et des ateliers de cartographie une inquiétude et une incertitude face à l'avenir de l'industrie de la pêche (Capsule vidéo 11). La hausse des températures de l'eau engendrerait une augmentation de homards amenant certes un bénéfice pour l'industrie, mais elle suscite aussi des questions quant à la durée de cette abondance en Basse-Côte-Nord. Unaniment, l'abondance d'homards est vu comme un effet positif des changements climatiques sur l'industrie de la pêche :

Le homard... ils sont nombreux, c'est incroyable. Exemple : 18 000 livres de homards! (Blanc-Sablon 65).

Mais la pêche reste la principale industrie, à mon avis. Hum, mais ce que je dis, c'est qu'il est beaucoup plus difficile de pêcher aujourd'hui, car on n'a plus les espèces qu'on avait il y a 15 ou 20 ans. La seule chose qui nous a permis de tenir le coup ces 15 dernières années, c'est le crabe. Maintenant, le homard, ces cinq dernières années, je pense que le homard a vraiment pris de l'ampleur, il a triplé. Chaque année, il double par rapport à l'année précédente (Blanc-Sablon 7A).

Ces mutations engendrent des instabilités en lien avec les quotas, car il devient de plus en plus difficile de « *prédire* » quelle espèce pourra être pêchée. De plus, elles poussent les pêcheurs à prendre des risques :

Les pêcheurs prennent plus de risques à cause du vent : si vous voulez aller pêcher... gagner votre vie et attraper du poisson, vous devez parfois prendre des risques. Et cela peut être dangereux (Kegaska 27A).

6.5.2 Coûts personnels

Sur le plan des finances personnelles, les changements climatiques engendrent des coûts supplémentaires en lien avec les modes de transport, en particulier avec la motoneige. Ils génèrent également de nouveaux besoins ou de nouvelles dépenses.

6.5.2.1 Transport

Des frais supplémentaires sont attribués aux tempêtes et aux mauvaises conditions météorologiques lors de déplacements, notamment pour des rendez-vous médicaux (nuits supplémentaires à l'hôtel, déplacements en taxi, nourriture, autres). Ainsi, malgré les subventions pour le transport médical citées plus haut en exemples, les dépenses supplémentaires encourues sont tellement fréquentes et élevées que certain·e·s s'inquiètent de la capacité des plus vulnérables à financer ces frais. Si un avion est retardé ou annulé, ils/elles doivent minimalement se loger, se nourrir et se déplacer en taxi en attendant de

repartir. Ces dépenses additionnelles sont abondamment décriées comme en font état ces personnes :

Nous avons dû rester à l'hôtel pendant huit jours la première fois, et notre centre de santé local ne rembourse que par voyage, jusqu'à... s'il y a une raison liée à la météo, ils remboursent jusqu'à... Eh bien, c'est un certain montant, un montant journalier, mais un maximum de trois jours, trois nuits. Ils te donnent un peu d'argent pour couvrir tes frais d'hôtel, de repas ou autres [...] Normalement, on était censés revenir deux semaines plus tard pour un autre rendez-vous, car on était là pour le rendez-vous suivant, ils nous ont donné une allocation supplémentaire pour deux jours supplémentaires, mais ça ne couvrait pas du tout les frais d'hôtel, sans parler des repas, tu sais. C'était donc un voyage très... très coûteux (Chevery 30).

Pour vous donner une idée, mon mari et moi avons voyagé pour Noël, nous, nous avons pris un vol vers Montréal. Rien que les billets d'avion pour aller à Montréal et revenir nous ont coûté 950 \$ d'ici [La Tabatière] à Montréal. C'était donc une dépense importante. Ensuite, pendant notre voyage, nous avons été retardés à Chevery pendant environ six heures. Nous avons dû passer la nuit à Sept-Îles, ce qui nous a coûté 250 dollars pour la nuit d'hôtel... plus 25 dollars chacun pour le taxi, soit 50 dollars supplémentaires, ce qui fait 300 dollars avant même d'arriver à Montréal, et ce n'est que pour un aller (La Tabatière 54).

Définitivement, je pense qu'il y aura certainement des coûts associés à ça... Peut-être que si on considère le coût de... l'annulation d'un billet d'avion, par exemple, en raison des conditions climatiques. Le simple fait de voyager d'ici [Harrington Harbour] à Blanc-Sablon et le retour coûtent environ 1 200 dollars. [pause] Donc, si [soupon]... si je dois prendre l'avion pour me rendre à Blanc-Sablon pour une réunion au lieu d'y aller en motoneige en hiver... disons deux fois par an... je dirais que ça coûterait entre 5 000 et 10 000 dollars, selon le nombre de personnes qui voyagent, donc juste pour réserver le transport (Harrington Harbour 36).

Lorsque le coût élevé des transports est combiné avec les mauvaises conditions météorologiques et les changements climatiques, les frais sont d'autant plus imposants. Ainsi, un surcoût de la vie en Basse-Côte-Nord est souligné par les personnes participantes à l'étude, en lien avec les déplacements locaux, régionaux et extrarégionaux. On constate ce surcoût à travers des phrases comme « *c'est cher de voyager* », « *personne ne peut se le permettre* » (en parlant des billets d'avion), ou « *transport exorbitant* ». Un interlocuteur va même jusqu'à dire : « *Les gens ne pourront juste plus se permettre d'habiter sur la Côte* » (Kegaska 26A).

Lorsqu'il est demandé aux personnes rencontrées d'estimer en une année le montant total de leurs dépenses additionnelles liées au transport et aux changements climatiques, elles peinent à chiffrer de manière précise ce montant, mais elles s'exclament qu'il est élevé. Toutefois, en complément à cette information, une question du sondage permet d'estimer les coûts supplémentaires dans la dernière année (2023), causés par les interruptions de services qui résultent des changements climatiques. Ces coûts peuvent être liés à une annulation, à un billet non remboursable ou à une réparation, par exemple. Des coûts personnels significatifs

sont engendrés pour une majorité des répondant·e·s. En effet, sur les 71 personnes qui ont répondu à cette question, plus du quart (27 %) mentionnent des coûts personnels variant entre 500 \$ et 999 \$ et une même proportion entre 1 et 499 \$. Pour 20 % des personnes, les coûts ont excédé 2 000 \$ alors qu'une seule personne signale n'avoir aucun coût supplémentaire engendré. Ainsi, les résultats démontrent que les changements climatiques ont un impact économique direct sur les finances personnelles des gens, accentuant d'une certaine manière la vulnérabilité financière des ménages bas-côtiers.

En ce qui concerne les coûts liés aux rénovations et travaux en construction, ils sont affectés à la hausse par le transport et ses imprévisibilités intensifiées par les changements climatiques. En outre, les participant·e·s précisent que la main-d'œuvre dans le secteur de la construction est plus dispendieuse en Basse-Côte-Nord qu'ailleurs au Québec, car cette dernière provient de l'extérieur en raison du manque de services sur place. Elle est donc dépendante du transport, dont l'imprévisibilité (annulations, retards) ajoute un coût supplémentaire aux frais élevés déjà engagés pour la main-d'œuvre :

Je pense que faire venir un électricien pour effectuer des travaux d'électricité coûte près de 3 000 \$... Ils doivent venir de Blanc-Sablon, on doit payer leur... avion, leur hébergement, le matériel, plus leur temps (Harrington Harbour 36).

Aujourd'hui, il faut 60, 80, 100 000 dollars pour vivre. Construire une maison ici, à Blanc-Sablon, coûte 25 à 30 % plus cher que de construire une maison à Montréal (Blanc-Sablon 7C).

Ainsi, l'indisponibilité de certaines ressources en métiers spécialisés (électricité, plomberie, mécanique, etc.) oblige déjà les Bas-Côtier·ère·s à faire preuve de débrouillardise et à s'organiser pour faire les choses soi-même :

Ici, à date, y'a un garage. Mais, y'a été plusieurs années où y'en avait pas alors, chacun doit être capable un moment donné, s'il y'a un bris mécanique sur quelque chose, une motoneige, doit être capable de se débrouiller ou avoir un certain nombre de gens qui puissent le faire et je trouve que dans les milieux comme le nôtre, y'a beaucoup plus de gens qui sont, qui sont plus habiles de leurs mains, ces choses-là, sont beaucoup plus débrouillards aussi (Chevery 33).

6.5.2.2 Motoneige et autres types de véhicules

L'absence de neige pendant plusieurs mois de l'hiver modifie la valeur d'usage de la motoneige. Dans ce contexte, les témoignages recueillis permettent d'avancer que les investissements dans les moyens de transport sont à revoir :

Financièrement, c'est comme acheter une motoneige pour rien. Asteure, tout le monde s'enlign pour acheter des VTT [plutôt] que d'acheter de la motoneige. Pourquoi? Parce que ce qu'on a dehors, ça fond tellement vite (Unamen Shipu 19B).

C'est sûr, tu ne dépenserais pas... 20 ou 25 000 dollars pour une motoneige que tu n'es même pas sûr d'utiliser (Kegaska 27A).

Eh bien, si ça continue comme ça, on n'aura plus besoin de nos motoneiges. Ces motoneiges à 20, 22 et 25 000 dollars seront obsolètes (Harrington Harbour 40).

Est-ce qu'on s'achète une nouvelle motoneige ? 30 000 dollars pour 3 semaines d'utilisation, c'est trop cher (Mutton Bay 50C).

Les coûts de bris de motoneige sont également comptabilisés :

Et il y a généralement plus de réparations sur les motoneiges à cause du manque de neige, et les gens continuent de voyager, qu'il y ait une bonne accumulation de neige ou non (La Tabatière 58).

Le besoin de s'équiper avec différents types de véhicules est une nécessité en Basse-Côte-Nord :

D'un point de vue économique, l'impact des changements climatiques n'est pas nécessairement sur des pertes financières directes, mais bien sur des dépenses supplémentaires [comme s'équiper de divers types de véhicules] (Tête-à-la-Baleine 66).

Le fait de devoir utiliser ma motoneige sur la route 138 [qui devient la Route Blanche à l'hiver] alors qu'il n'y a pas suffisamment de neige me cause beaucoup de stress et d'anxiété chaque année. Je suis préoccupé par la sécurité, mais aussi par les dommages que pourraient subir mes motoneiges. Une motoneige neuve peut coûter jusqu'à 25 000 \$ et ce n'est pas un luxe, c'est une nécessité. Nous devons acheter une autre motoneige, alors que nous en avons acheté une nouvelle il y a seulement deux ans, qui a coûté 20 000 \$. C'est une dépense qui me fâche vraiment, car si je pouvais utiliser mon VUS [véhicule utilitaire sport] toute l'année, je n'aurais pas besoin d'acheter une machine aussi coûteuse. J'ai acheté une nouvelle motoneige il y a deux ans, un VUS l'année dernière et maintenant je dois acheter une autre motoneige. Ça représente plus de 75 000 \$ juste pour pouvoir me déplacer localement (La Tabatière 67).

6.5.2.3 Nouveaux besoins et nouvelles dépenses

Dans cette catégorie, les personnes s'expriment sur l'achat d'un climatiseur, jusqu'ici plutôt inexistant en Basse-Côte-Nord, dû à l'augmentation des températures qui deviennent moins tolérables :

Le coût de la vie va augmenter, car des équipements tels que la climatisation deviennent de plus en plus indispensables pour les ménages de la région (Bonne-Espérance 77).

On commence à acheter des airs climatisés. À 16, 17 degrés icitte, on a chaud [rires] : 20, là, c'est trop chaud! [rires] On n'avait pas ça, quand j'étais jeune, je n'avais pas ça (Unamen Shipu 20A).

Je veux dire, si les étés deviennent beaucoup plus chauds et humides, les gens vont devoir commencer à acheter des climatiseurs. Ça représente un coût supplémentaire

pour les habitants de la région. C'est quelque chose que nous n'avons jamais connu auparavant, mais qui va probablement se produire avec nos étés plus humides (Bonne-Espérance 3A).

Les coûts des bris sur les maisons en lien avec les inondations et l'érosion sont également nommés.

6.5.3 Industrie du tourisme

L'industrie du tourisme est grandement affectée par les changements climatiques. La fermeture de la Route Blanche due au manque de températures froides constantes a un impact négatif sur le tourisme intrarégional et rend le tourisme extrarégional presque inexistant en hiver (Capsule vidéo 1). Est mentionnée la baisse d'affluence touristique en provenance de l'extérieur de la région au même titre que la diminution des déplacements entre communautés en raison des changements climatiques, dans les deux cas. Les pertes des commerces sont les plus nommées et sont liées au manque de mobilité, à la diminution de visiteur·euse·s, ainsi qu'aux délais de livraison de denrées qui causent des pertes matérielles :

Nous, en tant que magasin, nous voyons moins de visiteurs, moins de gens d'autres communautés, nous ne voyons aucun visiteur extérieur ou presque. Nous constatons donc une baisse d'activité à cause de ça (Chevery 31).

L'hiver, que ça soit pour le tourisme, que ça soit pour les magasins, que ça soit pour l'économie du village, c'est... même le Comité des sports qui fait un gros tournoi l'hiver et que normalement les gens viennent, c'est là où ils ramassent leur argent pour faire rouler la patinoire ou faire rouler la... c'est, c'est, c'est zéro pis une barre là. Tu sais y'a pas de monde. Le magasin c'est... tu t'en rends compte, vraiment là... quand la Route Blanche n'est pas là les gens ne voyagent pas, c'est sûr. Les gens des petits villages, ils voyagent quand même un peu parce que les gens connaissent, mais et il reste que quand même beaucoup moins, beaucoup moins de personnes. [...] Pis y'a pas de touristes là. Puis les hivers où ce que c'est bon, la *trail*, où ce que la Route Blanche est ouverte, le tourisme est euh... c'est beaucoup là. Cette année Voyage Coste je pense il y avait... 160 demandes de motoneige pour venir en Basse-Côte-Nord [...] C'est beaucoup. Tu sais, ces gens-là arrêtent dans tous les villages. Ils dorment dans les hôtels, ils mangent là, ils aillent se gazer aux stations, ils... ouain. [...] Ils sont pas venu, personne. La Route Blanche était pas ouverte. [...] J'ai pas vu de touristes de l'hiver (Tête-à-la-Baleine 46).

6.5.4 Pertes pour les communautés

Pour les communautés, l'instabilité climatique cause l'annulation de carnivals et de tournois, ce qui a pour conséquence la perte de la principale source de financement des services de loisirs, une baisse notable d'achalandage des commerces, en plus des impacts sur les pratiques sociales et culturelles mentionnés à la section 6.4.2 (Capsule vidéo 14). Historiquement, chaque communauté organise les rassemblements tour à tour afin que les retombées puissent être réparties régionalement. Cette perte drastique a des impacts collatéraux majeurs en affectant directement l'offre de services annuelle :

Donc, c'est pour le bénévolat et les campagnes de financement. Les tournois de hockey et les carnivals, c'est pour ça. Ça aura un impact important, les revenus liés à la possibilité d'organiser ces collectes de fonds. Ça aura donc également un impact sur les communautés [...] Et il n'y a personne, je dirais non, très, très peu de gens de l'extérieur qui viennent nous donner ce petit coup de pouce supplémentaire, tu sais, en termes de revenus ou d'activités potentielles, parce que la Route Blanche est fermée (Chevery 31).

Ben maintenant, on se demande quelle date qu'on prend pour être sûr que on va être capable d'avoir nos activités, qu'on aille notre tournoi de hockey, parce que c't'un revenu budgétaire qui est important. On a... dans notre cas nous-autres ici mettons, on n'a pas la patinoire couverte. T'as un week-end pour... ramasser ton argent pour faire tes frais pour toute l'année. C'est pas toute l'année, c'est un week-end le carnaval. Puis bien sûr, ben on est plusieurs communautés, donc on peut pas se chicaner pour les dates, on peut pas prendre... exemple, Harrington pis Chevery faire le carnaval en même temps, parce que... les gens d'Harrington viendront pas à Chevery, pis les gens de Chevery iront pas à Harrington, parce que c't'un échange d'argent qu'on fait, finalement. Nous on s'en va là-bas, on dépense des sous, pis après ça ben quand on fait le carnaval de Chevery, les gens d'Harrington viennent ici pis y dépensent des sous. Faque comme ça, on... on s'aide entre communauté. Ben justement, avec les changements climatiques, ben c'est plus compliqué parce qu'on l'sait pas si on va avoir un hiver (Chevery 35).

Je pense qu'il y a un effet boule de neige sur tout. Ça affecte les entreprises parce que les gens ne... il n'y a pas beaucoup de monde qui vient et [...] ça affecte les hélicoptères et les bateaux, ça affecte tous les déplacements (La Tabatière 52).

Qu'il s'agisse de l'industrie de la pêche, des coûts personnels, du tourisme ou des pertes communautaires, les impacts économiques des changements climatiques sont multiples et souvent interconnectés. Face à ces bouleversements et une économie locale et régionale en transition, les communautés doivent composer avec une précarité accrue et une adaptation constante.

6.6 Sécurité, accidents et risques

Cette partie présente les principaux risques liés au transport et à la mobilité induits par les changements climatiques. Nous avons questionné les gens pour savoir si les changements climatiques augmentent les risques et les accidents, menaçant ainsi la sécurité de la population, particulièrement lors des déplacements locaux et régionaux en Basse-Côte-Nord. D'autres types de risques liés à des phénomènes climatiques, comme les feux, les inondations et l'érosion sont également présentés.

6.6.1 Accidents et décès

Les impacts des changements climatiques les plus fréquemment mentionnés sont les accidents et les décès, se produisant lors des déplacements en motoneige³³. Certains endroits seraient plus à risque, notamment les régions d'Harrington Harbour-Chevery, Saint-Augustin-Pakua Shipi, ainsi que dans l'ouest de la Basse-Côte-Nord. Les personnes rencontrées sont par ailleurs très volubiles à ce sujet, insistant sur cette problématique de haute importance. Dans les témoignages, **60 personnes mentionnent 410 fois les enjeux de sécurité, les accidents et les risques en lien avec la motoneige et la Route Blanche**. L'épaisseur de glace insuffisante, une mauvaise qualité de la glace ainsi que de faibles précipitations de neige en seraient les causes principales. En raison des températures hivernales plus chaudes, les conditions de pratique de la motoneige sont inadéquates et non sécuritaires:

Des endroits où on a voyagé pendant des années, soudainement, ils ne gèlent plus comme d'habitude...les gens passent à travers la glace (Blanc-Sablon 1).

Et comme j'ai dit, avant, ça gelait pas mal en même temps...La plupart du temps, on partait pour Chevery et on ne traversait jamais les...les marques, ou dans...on pouvait généralement y aller et aller directement à Chevery à l'extérieur, en suivant presque le même chemin que le bateau-taxi. Mais les dernières...huit ou dix années, on ne peut plus faire ça. Ça gèle plus comme avant (Harrington Harbour 40).

Les conditions de glace sont toujours précaires et parfois traîtres ou dangereuses pour circuler (Harrington Harbour 81).

Je dirais que pendant deux, trois semaines au plus, c'était 100 % sécuritaire de voyager [...] Les gens se déplacent plus...souvent que quand c'est sécuritaire parce qu'ils sont habitués, ils pensent qu'ils savent [hésitation] pas qu'ils sont plus forts que la nature [rires] mais ils sont...ils sont...ils sont fiers de leurs compétences, ils sont...ils sont confiants...[hésitation] (Harrington Harbour 36).

Comme nous l'avons vu précédemment, la motoneige est partie intégrante du mode d'habiter en Basse-Côte-Nord, car elle représente le moyen de transport le plus pratique, avec le moins de limitations temporelles, spatiales et financières. La motoneige rime avec liberté, un besoin qui pousse certaines personnes à prendre des risques, ce qui causerait plus d'accidents, voire des décès selon les participant-e-s : « *Mais les gens prennent des chances et c'est comme ça où on vit : on prend des chances* » (Saint-Augustin 9). Cette prise de risques peut être motivée par des obligations de déplacement, ou par des raisons sociales comme le besoin de briser l'isolement, surtout l'hiver.

En plus des mauvaises conditions de glace et de neige, les gens témoignent aussi d'une perte des repères spatiaux causant une augmentation des risques d'accidents sur la Route Blanche, en particulier lorsqu'elle n'est pas officiellement ouverte :

³³ Il est important de noter qu'au moment du travail empirique de cette recherche à l'hiver 2024, la communauté de la Basse-Côte-Nord a été touchée par un accident mortel en motoneige, ce qui a pu influencer les récits.

On va voir plus...de tragédies, où les gens pensent qu'ils peuvent faire ce qu'ils faisaient avant (Saint-Augustin 16).

C'est même pas vraiment un risque. Dans des conditions normales, il n'y aurait pas de risque. C'est, c'est comme, tu sais, c'est comme aller à la salle de bain, ça devient une habitude n'est-ce pas ? Et c'est comme ça qu'on vit, selon nos habitudes ou nos conditions normales, mais maintenant ce n'est pas habituel, c'est nouveau et différent et épouvantable (Chevery 31).

Ils n'auraient jamais dû commettre ces erreurs, mais c'est arrivé, c'est tout. Donc, les gens se sont fait prendre au dépourvu, je suppose que c'était inattendu (Blanc-Sablon 1).

La Route Blanche est un voyage à tes risques et périls depuis les dernières années, à cause des nombreux changements climatiques (Kegaska 73).

La seule affaire c'est que c'est moins sécuritaire avec les hivers en dents de scie qu'on a... C'est moins sécuritaire que dans le temps parce que... c'est ça t'es tout le temps sur le qui-vive, ou c'est tu bon pour aller à telle place? On devient habitué... on connaît, mais même à ça des fois, des fois c'est pas toujours ceux qui sont pas habitués qui... Il y a des vieux habitués qui ont des accidents aussi parce que on dirait qu'on oublie le danger aussi des fois un peu (Tête-à-la-Baleine 48).

Fait intéressant, lorsque questionné spécifiquement sur la tendance perçue de la fréquence des accidents en motoneige ou sur la Route Blanche, les participant·e·s sont mitigé·e·s. Ils/elles dénotent à parts pratiquement égales une augmentation et une diminution de la fréquence des accidents. Ceci peut s'expliquer, entre autres, par le fait que les changements climatiques réduisent grandement la période de praticabilité de la Route Blanche, entraînant une diminution du nombre de voyageur·euse·s et donc moins d'accidents en absolu. D'autres expliquent une diminution de la fréquence des accidents par des raisons infrastructurelles, soit l'avènement du marquage de la Route Blanche ou la construction de la route 138 dans l'Est de la Basse-Côte-Nord. Finalement, un certain nombre de personnes disent ne pas remarquer de changement dans la fréquence des accidents ou sont incertaines par rapport à la tendance. Cette tendance mitigée n'empêche toutefois pas la majorité des interlocuteur·trice·s à partager un constat général d'une augmentation des enjeux liés à la sécurité, aux accidents et aux risques en motoneige et sur la Route Blanche en contexte de changements climatiques.

6.6.2 Facteurs de risque non liés aux changements climatiques

D'autres éléments quant à la sécurité, les accidents et les risques sont également identifiés, mais ils ne sont pas directement liés aux changements climatiques. Par exemple, l'alcool au volant, ne pas respecter les délimitations officielles de la Route Blanche, se déplacer sur des endroits plus hasardeux sur le tracé de la Route Blanche et emprunter d'anciens sentiers autrefois sécuritaires, avoir accès à un équipement performant (motoneiges plus lourdes et plus rapides), voyager de nuit, prendre de mauvaises décisions et commettre des erreurs de jugement sont autant de raisons nommées (voir Partie 6.7).

6.6.3 Risques nautiques

Toujours sur le thème du transport et de la mobilité, les participant-e-s spécifient des enjeux de sécurité en lien avec l'usage des bateaux personnels. Ceux-ci sont utilisés pour atteindre des endroits inaccessibles avec les autres services de transport locaux et régionaux, dont des sites de chasse, de trappe, de pêche, de cueillette, de coupe de bois ou des chalets. On les emprunte aussi comme alternatives à la motoneige, à l'aéroglysseur et à l'hélicoptère à Saint-Augustin et à Pakua Shipi, au traversier, à l'hélicoptère ou à la motoneige entre Harrington Harbour et Chevery ou pour se déplacer entre Kegaska et La Romaine-Unamen Shipu, sans attendre le Bella Desgagnés. Cette prise de risque, exacerbée par les perturbations climatiques, se rattacherait à une faille dans l'offre de transports en Basse-Côte-Nord.

Toutes les saisons sont nommées comme étant potentiellement problématiques, mais l'automne ressort en première position. Les vents forts plus fréquents et les tempêtes, auxquels s'ajoutent des comportements plus à risque, comme les sorties en mer lors de mauvaises conditions météorologiques et la conduite en état d'ébriété, sont évoqués.

6.6.4 Risques aériens

Les conditions météorologiques peuvent compromettre sérieusement la sécurité des évacuations médicales ou des déplacements aériens en général (section 5.2.1). Cette incertitude quant à la faisabilité des vols par avion ou par hélicoptère est particulièrement préoccupante dans un contexte des cas de décès, ou de la dégradation sévère de l'état de santé de la patientèle, ont même été rapportés lorsque le brouillard a empêché l'atterrissage pendant plusieurs jours. Bien que l'avion soit perçu comme plus rapide que les autres moyens de transport, il est aussi considéré comme plus risqué, ce qui alimente l'inquiétude des habitants quant à la sécurité des vols dans des conditions météorologiques défavorables, et un service qui, en l'état, rappelons-le, ne répond pas aux besoins de la population (voir chapitre 4).

6.6.5 Autres facteurs de risques

Les feux de forêt, les tempêtes (ouragans, grandes marées, excès de pluie, vents forts), les inondations, l'érosion et les avalanches sont d'autres facteurs de risque liés aux changements climatiques qui se dégagent des entretiens.

L'immobilité forcée, en l'absence d'alternative de transport, ressort comme un obstacle à la sécurité. À titre d'exemple, la municipalité de Saint-Augustin est hautement préoccupée par les enjeux liés à l'évacuation d'urgence et à la venue des services de secours en cas de feux de forêt. N'ayant pas d'aéroport directement à Saint-Augustin – rappelons que l'aéroport est situé l'autre rive de la rivière à Pakua Shipi – les habitant-e-s doivent s'y rendre en aéroglysseur, en motoneige, en hélicoptère ou avec leurs embarcations personnelles. En raison des horaires, des bris mécaniques, des conditions de navigation ou autres, la traversée de la rivière représente un défi en soi, même en conditions « normales », voire optimales. Si la population doit être évacuée d'urgence, que l'aéroglysseur n'est pas fonctionnel et que l'hélicoptère n'est pas déjà sur place au moment de l'évacuation, qu'advient-il des riverain-e-s de Saint-Augustin ? L'utilisation des bateaux personnels pourrait être une option,

or, celle-ci dépend du niveau de la marée. Si elle est basse, les hauts fonds sablonneux de la rivière empêchent les bateaux de traverser. Ainsi, la population de Saint-Augustin est très vulnérable face aux feux de forêt, en raison de l'isolement géographique du village :

On ne peut juste plus être évacués. Un moment donné, tu pouvais quitter le village...on était pris juste au printemps et à l'automne, mais plus maintenant. Aujourd'hui on ne peut pas quitter le village l'été à cause des marées basses et de la baie qui se remplit de sable (Saint-Augustin 8).

Sommairement, de manière transversale, que ce soit en lien avec les transports ou face à un phénomène climatique, on dénote dans les récits, une certaine nervosité, voire une crainte par rapport aux risques et à la sécurité de soi ou des siens :

Je trouve que maintenant, c'est plus imprévisible et plus inquiétant (Chevery 30).

C'est triste à voir, mais ma plus grande préoccupation, c'est la sécurité [...]. Chaque année, je stresse et je prie pour que personne ne soit blessé ou meure à cause des conditions extrêmes. Dans ma communauté dans les dernières années, il y a eu des accidents très sérieux (dont un qui a presque causé la mort) et j'ai peur pour ma sécurité et celle des autres (La Tabatière 67).

6.6.6 Autres impacts

Enfin, un peu plus marginalement, d'autres types d'impacts, fort potentiellement liés aux changements climatiques, sont soulevés par les personnes participantes. Il s'agit d'impacts sur les infrastructures habitées et le bâti majoritairement causés par l'érosion, le vent et les tempêtes. À ce titre, on note la fréquence accrue des alertes météo : « *Ça pourrait être une alerte de vent, une alerte de tempête, alerte de pluie, alerte de neige, comme...On a eu toutes les alertes plusieurs fois cette année, surtout pour les vents et les tempêtes* » (Kegaska 25). D'autres soulignent la complexification de la gestion des matières résiduelles, particulièrement à Harrington Harbour (Capsule vidéo 10). Toujours pour le secteur municipal, le coût du déneigement augmenterait en raison de la présence accrue de glace, plutôt que de neige. On identifie aussi les sites archéologiques menacés.

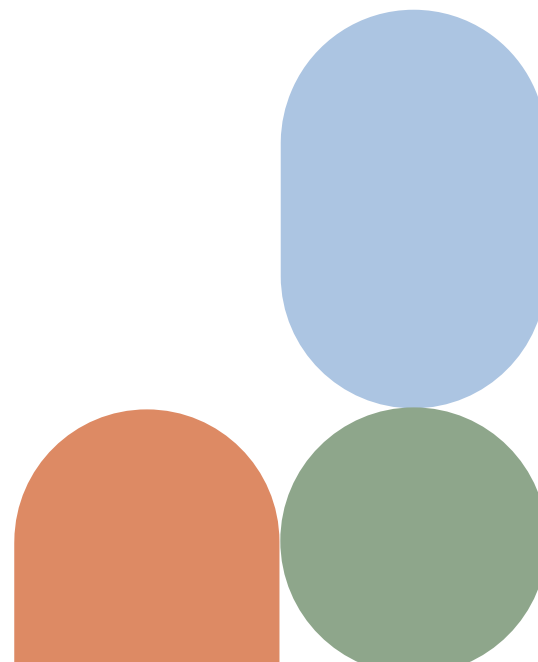
En somme, pour plusieurs, une incertitude demeure par rapport aux liens de cause à effet des changements climatiques en général et plus spécifiquement lorsqu'elles décrivent les enjeux liés à la sécurité, aux accidents et aux risques. Des expressions telles que « *pourrait être en lien* », « *probablement une possibilité* », « *possiblement lié aux changements climatiques* », « *pas certain* », « *ne sais pas* », « *pas causé par les changements climatiques* », « *un mélange [de raisons]* », « *impossible d'associer* », témoignent de ces incertitudes.

Les changements climatiques transforment profondément le mode de vie des communautés de la Basse-Côte-Nord : mobilité réduite, pratiques de chasse, de pêche, de trappe et de cueillette perturbées, faune et flore en mutation, insécurité accrue et pressions économiques, etc. Ces bouleversements fragilisent les liens sociaux, bousculent les savoirs traditionnels et l'autonomie territoriale, ce qui pose de nombreux défis. Le prochain chapitre porte sur les stratégies pour y faire face.



Chapitre 7

Visions d'avenir et stratégies d'adaptation



Ce chapitre expose les visions d'avenir et les stratégies d'adaptation pour faire face aux changements climatiques. On y voit que la route 138 est d'une importance capitale au cœur de celles-ci, ainsi que d'autres réponses institutionnelles et citoyennes mises en œuvre ou envisagées pour maintenir le mode de vie dans ce contexte de transformation du territoire. Ce chapitre met en lumière les sentiments mitigés à l'égard de l'avenir de la Basse-Côte-Nord, mais aussi les forces vives de ses populations, et leur volonté de recourir à une qualité qu'ils/elles défendent avec ferveur : leur grande capacité d'adaptation.

7.1 Sentiments et visions d'avenir : constats généraux

Les visions d'avenir des résident·e·s pour leur région abordent les enjeux de demain les plus probables à leurs yeux, les services à prioriser, le niveau de préparation des communautés face aux changements climatiques ainsi que les sentiments associés à ces différents enjeux. Selon les témoignages analysés, les préoccupations, les visions d'avenir et les sentiments quant à ces enjeux sont étroitement liés. Être préoccupé·e·s est à la fois un sentiment en soi et un état qui teinte la vision de l'avenir.

Les principales préoccupations en lien avec les visions de l'avenir de la Basse-Côte-Nord et les émotions exprimées à forte majorité sont **liées au climat et à la dévitalisation**. La perte du mode de vie, l'absence de la route et l'économie sont les autres éléments qui questionnent sérieusement les personnes rencontrées. Ces préoccupations génèrent des sentiments surtout négatifs exprimés par la peur, le stress et l'anxiété, la colère, la frustration et l'impuissance. Des sentiments de tristesse, de déprime, voire de désespoir, de perte, de découragement et de résignation sont également signalés. Ceux-ci sont souvent entremêlés de sentiments positifs, dont l'espoir, la solidarité, et la capacitation (*empowerment*) ou de questionnements et de doutes.

En complément aux entrevues et ateliers de cartographie participative, une question du sondage abordait les visions d'avenir pour la Basse-Côte-Nord, qui s'avèrent généralement sombres ; sur les 71 personnes ayant répondu à la question « *existe-t-il des craintes ou des appréhensions au sein de vos communautés quant à l'avenir de votre milieu de vie* », 82 % répondent *oui*, 3 % *non* et 15 % *je ne sais pas*. Toujours selon le sondage, les craintes et les appréhensions les plus mentionnées sont liées (dans l'ordre décroissant de mentions) aux services, aux transports, à l'économie, au mode de vie en général et finalement, à l'environnement. Certaines personnes partagent des craintes pour la vie sociale et culturelle, la démographie, les communications et la politique. En commentaires, quelques-unes s'expriment sur le risque de la fermeture des villages et des écoles causé par une diminution de la population, l'absence d'un service de transport accessible financièrement, sécuritaire et fiable pour participer aux rencontres politiques intra et extrarégionales, ainsi que sur les difficultés d'accès aux services de santé.

7.1.1 Climat et changements climatiques

En lien avec le climat, les personnes rencontrées parlent surtout de changements généraux à venir dans les dix prochaines années, découlant de la saisonnalité, comme des hivers plus doux, des étés plus chauds, ou le réchauffement de l'eau, par exemple. Les inquiétudes liées

à l’hiver reviennent souvent, car cette saison est cruciale pour l’identité et le mode de vie bas-côtiers :

Si on a pu d’hiver [...]. Qu’est-ce qu’on va faire à ce moment-là ? (Chevery 35).

J’sais juste pas si je veux vivre encore ici, si j’ai pas quatre mois d’hiver (Bonne-Espérance 6A).

Le changement climatique, c’est négatif. Tout est négatif, pour moi. C’est tout négatif pour nous. Et ça va continuer de l’être, je pense. Parce que si ça s’intensifie encore, tu sais, on ne pourra plus se déplacer en hiver, ou très peu, donc je pense qu’on va voir de plus en plus de personnes dire...on ne peut plus rien faire. Donc tu sais, je vais aller à l’extérieur pour Noël avec mes enfants, ou faire autre chose (Harrington Harbour 39).

Des personnes estiment aussi que les choses vont empirer, que les changements vont s’accélérer, qu’ils seront plus désastreux ou encore qu’il y aura davantage de catastrophes, comme des tempêtes, des ouragans et des feux de forêt. D’autres n’osent pas imaginer ce qui va se passer, ou ne veulent pas anticiper les conséquences des changements climatiques ou pensent qu’il s’agit d’un processus naturel qui se poursuivra.

Quelques personnes soulignent des aspects positifs des changements climatiques envisagés dans l’avenir, par exemple le fait que des étés plus chauds seraient bons pour le tourisme ou encore parlent de changements qu’ils observent déjà, comme la température plus « *clément* » qui faciliterait la vie quotidienne des personnes âgées, ou une économie des coûts de chauffage :

Certaines personnes aiment les températures plus chaudes, des gens qui...qui ne sont pas bien ou qui ont des problèmes de santé, tu sais...la chaleur c’est bien...pour l’arthrite ou autre (Bonne-Espérance 4A).

Les gens aiment que ça se réchauffe, c’est sûr. Tu sais ? Ils disent: ah ben, c’est chaud cette année, j’ai pas besoin de monter le chauffage autant, de brûler autant de bois (Blanc-Sablon 65).

Faque ce qu’on voit dans c’qui change présentement, c’est rien de positif. Bah, si y’aurait du positif, c’est si ça devient comme la Floride, pis qu’on a plein de touristes, ben peut-être que [rires] ça on pourrait dire : ah ok, on va le changer pour l’hiver (Chevery 35).

D’autres apprécient la baignade dans les lacs, les rivières et la mer en été, possibles avec le réchauffement des eaux douces et salées, ainsi que la présence accrue du homard qui migre vers le Nord.

7.1.1.1 *Entre écoanxiété et force vive*

Nous avons questionné les gens sur la présence ou non de craintes ou d’appréhensions quant à l’avenir de leurs communautés et de leurs milieux de vie, et plus spécifiquement sur l’écoanxiété.

Dans le sondage, sur les 79 personnes qui ont répondu à la question « *croyez-vous que les résident-e-s de la Basse-Côte-Nord vivent de l'écoanxiété en lien avec les changements climatiques ?* », près des trois quarts (72 %) pensent que *oui*. Près du quart (27 %) a répondu *je ne sais pas* et une seule personne (1 %) pense qu'il n'y a pas d'écoanxiété dans la population locale. Ce résultat est révélateur des stress psychologique et social engendrés par l'anticipation, et même le vécu, des conséquences négatives des changements climatiques.

Dans les réponses ouvertes à cette question posée en entrevue ou lors des ateliers, la présence ou non de l'écoanxiété est plus partagée. Les personnes n'ont pas répondu systématiquement à cette question et les réponses présentent une variété de nuances, parfois liées à des préoccupations générales, à l'écoanxiété ou à l'anxiété sur des éléments précis, comme les tempêtes :

Le principal impact des changements climatiques est une perte de la prévisibilité des services qui est déjà faible sur le territoire en raison de l'éloignement [...] C'est une crainte psychologique qui s'installe et qui s'étend à l'approvisionnement en denrée, à la fiabilité des rendez-vous médicaux à l'extérieur du territoire, etc. Ce n'est pas de l'écoanxiété en soi, je pense que c'est propre à la Basse-Côte-Nord et dû à une série de facteurs, incluant les changements climatiques (Tête-à-la-Baleine 66).

Il commence à en avoir [un sentiment d'anxiété relié aux changements climatiques] [...] Si on a une autre grosse tempête où la mer monte beaucoup et que quelqu'un perd sa maison à cause de l'érosion, ou si on perd une route ou on perd un quai ou autre chose, tu sais. Je vois que ça préoccupe les gens. [...] c'est plus évident en hiver (La Tabatière 58).

On était tellement habitués, au fil des ans, [...] on fait nos choses...[...] on ne pense pas que ça va changer. [...] Mais ça change [...] beaucoup de gens sont frustrés [...] et ils se laissent abattre, ils deviennent anxieux (Blanc-Sablon 65).

La seule crainte que je vois et c'est sûr que le changement climatique impact ça, c'est l'érosion, où les gens sont construits en bord de mer [...] une certaine anxiété sur certains gens lorsque sont près et qu'il y a des tempêtes qui arrivent [...] pas des choses qui sont nécessairement généralisées (Chevery 33).

L'écoanxiété, sans aucun doute. Je pense qu'elle est présente, que ce soit en pensant aux tempêtes, du genre : Oh mon Dieu, est-ce que ça va être un ouragan ? Qu'est-ce que je vais perdre ? Ce genre de choses, et comment vais-je pouvoir me le permettre ? (La Tabatière 54).

Peut-être que la définition ou la compréhension de l'écoanxiété n'est pas claire pour tout le monde ou différent pour chaque personne, ce qui pourrait expliquer que les réponses fermées du sondage sont plus tranchées que celles ouvertes des entrevues et des groupes de discussion. Car au-delà des réponses à ces questions qui visaient à mettre en lumière les tendances liées à l'écoanxiété, aux craintes et aux préoccupations, une multitude d'autres émotions s'expriment dans leurs réponses. Ces émotions sont en lien, par exemple, avec la transformation du milieu de vie, les pratiques locales, les besoins, les adaptations et les stratégies.

7.1.1.2 *Sentiments mitigés : peur, colère, tristesse et adaptabilité*

Parmi les personnes qui partagent des sentiments en lien avec les changements climatiques, sont nommées des émotions liées à la peur, à la colère (frustration, déception, se sentir en prison, impuissance, honte) et à la tristesse (état dépressif/déprimant, pessimisme, désespoir, malheur, découragement, résignation, perte, fatigue, ennui, mal, déni) :

Moi je trouve ça déprimant un peu. Parce que j’ai un chalet à environ 15 kilomètres d’ici, depuis quatre ou cinq ans et dans les deux dernières années, c’est très...j’y vais mais le déplacement n’est pas confortable (Kegaska 27A).

C’est triste, vraiment triste. Pour moi, en 90 ans [petit rire], le changement est juste irréel, irréel (Harrington Harbour 42).

Personne est heureux de ça. [...] Tout le monde en parle. [...] Mais il y a rien qu’on peut faire. C’est comme ça. Et il faut juste vivre avec. [...] Mais c’est un gros, gros changement dans notre vie, d’une certaine manière (Mutton Bay 53).

Les gens sont inquiets par rapport aux changements climatiques. À cause des changements dans les saisons, la température qui change, autant dans les saisons que d’un jour à l’autre (Pakua Shipi 12).

Et c’est en train de changer. Pour l’anxiété, beaucoup de gens deviennent frustrés, ils disent : maudit, je peux pas sortir aujourd’hui, y’a trop de vent, la mer est trop agitée. Tu sais, je ne peux pas aller à mon camp parce qu’il n’y a pas assez de neige (Blanc-Sablon, 65).

Quand tu ne peux pas sortir d’une petite communauté en hiver, c’est pas bon pour la santé mentale, parce qu’ils se sentent tellement isolés, souvent ils se fient sur l’hiver parce qu’ils savent qu’ils pourront, qu’ils seront libres de se déplacer (Bonne-Espérance 3C)

Ça affecte [pas] du jour au lendemain là, mais... à longue, ça va affecter certain. [...] Le changement climatique y’est... y va affecter à quelque part certain, c’est sûr. C’est certain. Surtout quand t’es dépendant de la nature (Tête-à-la-Baleine 43).

Répétée à maintes reprises dans ce rapport, l’incapacité de pratiquer des activités hivernales ou de se déplacer librement en motoneige affecte négativement le moral des gens, créant frustration, tristesse et sentiment d’isolement. La perte de repères liée au rythme des saisons et ses activités entraîne un sentiment d’incertitude et d’inquiétude quant à l’avenir des communautés. Et l’anxiété et les émotions difficiles peuvent être ressenties de manière inégale selon l’âge des personnes, alors que les personnes avec les capacités physiques de se déplacer à motoneige pour vaquer à leurs occupations, empêchées de le faire semblent davantage touchées.

L’expression de l’adaptabilité, de l’endurance (*toughness*) et de la résistance est mentionnée en lien avec les changements climatiques, mais aussi plus largement en lien avec les défis socioéconomiques, le mode de vie, les ressources ou les milieux naturels, la saisonnalité et

les catastrophes. Les témoignages expriment clairement ces capacités d'adaptation et d'innovation, et la volonté de « *survie* » contre vents et marées en Basse-Côte-Nord :

On est des gens adaptables. On peut s'ajuster à beaucoup de choses. On peut survivre, on est des survivants, on est des guerriers, on est résistants (Bonne-Espérance 2B).

J pense qu'on est plus intelligents qu'on pense [...] des gens intelligents et débrouillards. [...] on a toujours pensé qu'on était inférieur ici, mais non, pas du tout (Bonne-Espérance 3A).

Les villages s'adaptent et vont continuer à s'adapter au changement climatique. [...] il n'y a pas grand-chose à faire (Harrington Harbour 39).

On s'est adapté à pas mal tout au fil des ans, donc le changement climatique est une autre chose à laquelle s'adapter [mais] c'est quelque chose de dangereux (La Tabatière 58).

Mais on va s'adapter, parce que c'est ce qu'on a toujours fait. On a toujours été seuls. [...] Si on veut que quelque chose se fasse, il faut le faire nous-mêmes. [...] Tout le monde sur la Côte a une manière de s'adapter à chacune de leurs situations. [...] peu importe les changements qui arrivent, on va trouver une manière d'être plus solides, plus enracinés (Saint-Augustin 16).

On n'est pas préparés, mais on voit ce changement climatique, nous autres. On ne se prépare pas, mais on voit c'est quoi les changements. On va voir, pis on va s'habituer, on va vivre avec ça (Unamen Shipu 20B).

On s'est adapté ici depuis des années. On va continuer [...] je pense que ça va aller (Blanc-Sablon 1).

Les gens sont [...] Ils s'adaptent. Nous sur la Côte, on s'adapte. Ça a toujours été comme ça (Blanc-Sablon 7A).

Les gens qui habitent ici, [...] c'est des gens forts. [...] On s'adapte un peu à n'importe quoi [...] mentalement, on est capables de l'prendre. [...] j pense que oui, on va s'adapter, pis on... on va continuer (Chevery 35).

Ils [mes parents] vivaient à une époque, oui, ils étaient isolés, mais il se passait beaucoup de choses. Ils étaient heureux. Tout prospérait. L'industrie de la pêche prospérait. Donc, [sourir] maintenant, comme partout ailleurs, quelque chose leur a été enlevé, n'est-ce pas ? Donc, ils n'ont pas eu le choix d'être ingénieux (Bonne-Espérance 3A).

Elles ne précisent toutefois pas les modalités de cette adaptation, mais les pages qui suivent sur les stratégies liées à la mobilité et l'accès aux services essentiels offrent des pistes intéressantes. Il en ressort toutefois une profonde inquiétude concernant la perte ou les changements actuels ou anticipés dans le mode de vie :

Si les tempêtes continuent d'arriver, comme c'est le cas et si elles deviennent plus intenses, ça devient...difficile [...] de maintenir [...] un mode de vie actif [...] parce que [...] les tempêtes sont plus fréquentes (Mutton Bay 51).

On ne sera juste pas capable de faire ce qu'on avait l'habitude. On ne fait plus maintenant, ce qu'on faisait avant. Et si ça empire, on ne fera juste plus...on en fera moins qu'avant (Mutton Bay 53).

Ou encore la volonté de conserver le mode de vie actuel, basé sur l'intégration, l'interconnaissance, les liens sociaux et l'autonomie :

L'essentiel c'est de continuer comme ça : être heureux, être bon les uns avec les autres, tu sais. Et si on garde le mode de vie qu'on a ici, je pense que ça va aller. Français, Anglais, Innus : on est tous intégrés. [...] C'est...tout le monde est plus ensemble. [...] J'espère que ça va rester comme ça [...] je pense que oui, parce qu'ici, le mode de vie est différent. Parce que tout ce qu'on doit faire, on doit le faire nous-mêmes, en gros (Blanc-Sablon 65).

La volonté de saisir le contexte particulier des changements climatiques pour imaginer d'autres modèles économiques et des modes d'habiter plus résilients, combiné au besoin de s'inspirer ou d'apprendre de ce qui se fait ailleurs, sont aussi proposés comme source d'inspiration :

On sort plus qu'avant, on apprend plus et on ramène cette information ici et on construit la communauté différemment au lieu de se fier sur ce qui a toujours été, comme la pêche comme seule source de revenus, et autres choses du genre (Bonne-Espérance 3A).

B - Penser en dehors de la boîte [...] pas nécessairement ce qui a été fait dans les 50 à 75 dernières années.

A - [...] quand tu enlèves quelque chose, tu fermes une porte comme on dit, une autre...

B - [...] une autre porte s'ouvre (3AB).

Corolairement, une minorité de personnes exprime des sentiments positifs pour l'avenir, par exemple de l'optimisme, de l'espoir ou de la solidarité :

De manière optimiste, j'espère une revitalisation (Bonne-Espérance 4D).

On reste optimiste que ces changements de nos hivers qui sont épeurants vont aller mieux. On garde espoir que l'hiver prochain sera meilleur (Chevery 31).

Deux personnes disent également se sentir bien et soulagées d'avoir l'occasion de parler des changements climatiques dans le cadre de ce projet de recherche. Il s'agit là d'un constat que nous avons relevé à maintes reprises pendant et après les entrevues et les ateliers. Les gens semblaient libérés de s'être exprimés sur leurs préoccupations : « *Mais c'est bon d'en parler, je dois dire. D'avoir des occasions comme celle-ci* » (Bonne-Espérance 6A).

7.1.2 Des visions d'avenir hantées par la dévitalisation

La dévitalisation est associée à l'absence d'un lien routier continu et permanent, aux jeunes et aux familles qui quittent la région pour les études ou pour trouver du travail, au manque d'emplois et à l'absence d'entreprises ou d'industries. La dévitalisation génère un lot de

sentiments plutôt négatifs. Il en ressort de sérieuses inquiétudes, des peurs liées au déclin, à la fermeture de communautés ou au vieillissement de la population :

Mais je suis inquiet pour les communautés de la partie ouest de la Côte [...] très inquiet. La population à La Tabatière a considérablement diminué entre le dernier recensement et le précédent [...] c'est très inquiétant (Bonne-Espérance 4A).

On va mourir lentement ici. Comme c'est arrivé sur la côte de Gaspé dans les années 70, quand ils ont fermé des villages, on voit ça à la télé. Presque chaque année, ils ferment un village. Pour le bien des gens. Les gens sont regroupés ensemble et se battent jusqu'à la fin (Blanc-Sablon 7B).

Fortement préoccupé par la dévitalisation, une majorité de personnes utilise des expressions telles que « *nos villages sont en train de mourir* » (Blanc-Sablon 7A) ou pensent que des villages fermeront si rien n'est fait ; « *on va finir par avoir des communautés en voie de disparition* » (Mutton Bay 51). Elles parlent de la dévitalisation en termes généraux, en mentionnant l'exode des jeunes, qui partent pour trouver un emploi, par exemple. Le vieillissement de la population est évoqué et les enjeux sous-jacents en lien avec le départ forcé d'ainé·e·s de leur communauté, pour des soins de santé ou parce qu'ils ne peuvent plus vivre seul·e·s :

Qu'est-ce qui va arriver avec la population vieillissante et les emplois et les municipalités ? On recule, parce que rien de nouveau est fait pour prévenir et aider l'avenir de la Côte. Donc l'écoanxiété pourrait être relié à...qu'est-ce qui va nous arriver dans le futur ? Est-ce qu'on va être forcé de quitter ? (Chevery 32)

On pourrait suivre cet exemple, ce que Sept-Îles a fait, ou rester petit. Mais si on reste petit, le problème, c'est que nos jeunes ne reviendront pas...[...] Donc si les jeunes reviennent pas, on va fermer. Je, je prévois que dans 15 ans...[...] au lieu d'être 14 villages sur la Basse-Côte-Nord...[...] on va être 8, parce que [...] la route est supposée de nous aider à garder notre Basse-Côte-Nord vivante. [...] Personne ne connaît le futur (Blanc-Sablon 7B).

C'est les irréductibles qui sont encore là, ceux qui sont vraiment engagés... mais les plus jeunes, oui, je vois bien que certains partent. Ceux qui ont des petites familles et ce genre de choses, ouais (Chevery 31).

Souvent, les aînés sont déracinés de leurs maisons après un certain âge parce qu'il n'y a personne pour les aider, les aider avec leurs services. Donc ils doivent aller dans d'autres communautés. Et comme j'ai dit, avec le réchauffement climatique, ils peuvent être au Pavillon à Harrington, c'est juste à sept miles mais...comment tu te rends là ? L'hiver, si y a pas la Route Blanche, il faut prendre un hélicoptère. Tu dois y aller quand il fait clair. Tu peux juste pas choisir quand...quand tu peux aller les voir, même si tes parents vivent à côté, tu sais, mais ils sont dans un autre village. C'est pas toujours facile d'aller les visiter... (Chevery 30).

Certaines personnes mentionnent un lien entre l'isolement et la dévitalisation, résultant de l'exode des jeunes et du vieillissement de la population. On ressent une vulnérabilité, qui

serait exacerbée par l’isolement accru : « *On est plus isolé, on est plus vulnérable maintenant* » (TÉMMRC).

Des souhaits pour la revitalisation de la région s’expriment comme une vision d’avenir dans laquelle les communautés, même petites, sont vivantes et fortes. Dans cette vision, l’offre de services permet aux jeunes de vivre dans la région :

Les gens restent ici, les jeunes restent ici. Ils sont les piliers de la communauté. [...] un très petit groupe [...] très solide, des services très solides qui aident...[...] ça va être très petit, mais ça existera encore (La Tabatière 58).

Selon leurs dires, cette vision pourrait se concrétiser si les communautés travaillent ensemble : « *Il y a des possibilités pour le futur, si on travaille ensemble et qu’on met nos ressources ensemble* » (Harrington Harbour 36). Et si elles sont connectées aux autres communautés par un lien routier permanent, la route 138, qui répondrait au besoin d’accès pour contourner « *quelques défis incroyables avec les déplacements* » (Bonne-Espérance 90). La section suivante (7.2.1) sur la route 138 aborde largement cette question.

La dernière préoccupation la plus mentionnée par les participant·e·s à la recherche touche l’économie de la région, particulièrement les emplois, soit le besoin d’en créer, ou carrément le manque d’emplois. Ils/elles soulignent la nécessité d’installer ou de ramener des entreprises ou des industries en Basse-Côte-Nord, sans toutefois préciser lesquelles :

Le gros défi c’est...les gens. Pas d’emplois, pas de gens. Aucun jeune reste et on ne peut pas leur en vouloir (Mutton Bay 51).

Je veux juste voir plus, d’emplois [...] Je pense qu’on a besoin de plus d’emplois (Blanc-Sablon 1).

Je ne m’attends pas vraiment à une forte croissance démographique ou des gens qui reviennent à moins qu’il y ait une industrie ou quelque chose qui maintien des emplois et qui offre, oui qui offre, un mode de vie et a tout ce qui pourrait inciter les gens à revenir. Sans la route, je ne pense pas que ça va arriver (Chevery 31).

En lien avec cette dernière citation, certaines personnes estiment que des mégaprojets extractifs, comme une mine ou un barrage hydroélectrique, pourraient stimuler l’économie et augmenter les possibilités de voir la route 138 se raccorder au reste du Québec.

7.2 Stratégies d’adaptation

7.2.1 La route 138 : une priorité

Jusqu’ici, ce rapport a déjà largement annoncé la stratégie d’adaptation prioritaire des Bas-Côtier·ère·s à l’égard des défis engendrés par les changements climatiques. Selon cette recherche, la route suscite beaucoup d’espoir. Selon eux/elles, elle pourrait contribuer à faire face aux défis sociodémographiques et économiques que connaît la région, en lien ou pas avec les changements climatiques.

7.2.2 Positionnements à l'égard de la route

Des participant·e·s aux entrevues, aux ateliers de cartographie participative et au sondage, la quasi-totalité des personnes qui ont exprimé leur positionnement à l'égard de la route se déclare **favorable à la route**, et ce unilatéralement dans chacune des communautés, depuis Blanc-Sablon jusqu'à Kegaska³⁴. Et elles sont catégoriques dans leurs propos consensuels :

La route, c'est la seule chose qui va préserver cette Côte (Blanc-Sablon 7B).

Tout ce que les gens attendent maintenant, c'est la route (Blanc-Sablon 65).

La majorité veut la route (Bonne-Espérance 3A).

On veut la 138 connectée (Bonne-Espérance 2B).

La route est extrêmement essentielle pour la survie de la Côte (Bonne-Espérance 88).

On adorait être connectés aux autres communautés (Saint-Augustin 9).

Ils en ont besoin pour la Côte maintenant (Saint-Augustin 14).

Pour ma part, je soutiens la route, car je pense qu'elle pourrait permettre de sauver nos communautés, donc... oui, je suis pour, mais j'ai bon espoir, je continue d'espérer (La Tabatière 54).

On a besoin de la 138 (Mutton Bay 51).

La seule chose dont on a réellement besoin, c'est une route. [...] J'en ai rêvé (Mutton Bay 53).

[La route] une priorité vitale (Chevery 68).

C'est le temps de construire la route (Harrington Harbour 39).

C'est la chose numéro un à faire (Harrington Harbour 40).

Une route serait d'une grande aide (Harrington Harbour 42).

La seule solution (Harrington Harbour 71).

La seule solution, c'est la route [...] L'avenir, c'est... c'est la route (Tête-à-la-Baleine).

C'est sûr que ça prend la route (Tête-à-la-Baleine 46)

C'est ça qui urge beaucoup (Tête-à-la-Baleine 48).

Ça va faire du bien la 138 (Unamen Shipu 18B).

C'est ça qui nous manque, absolument (La Romaine 22).

Les gens sont plus favorables qu'avant (La Romaine 52).

³⁴ Par exemple, à la question « À quel point êtes-vous favorable au prolongement de la route 138 entre Kegaska et Vieux-Fort ? », les résultats du sondage vont comme suit : 71 % sont extrêmement favorables ; 16 % très favorables ; 9 % un peu favorables ; et seulement 4 % pas du tout favorables.

Si rien ne change, si nous n’obtenons pas cette route... pour aller... Et ce n’est pas la route qui nous sauvera. Mais je peux vous dire qu’elle joue un rôle important dans la survie de la Basse-Côte-Nord (Kegaska 25).

Ainsi, la route est perçue comme une condition « *vitale* » à la pérennité des villages de la Basse-Côte-Nord. Des personnes rencontrées vont même jusqu’à dire que, sans cette infrastructure, certains villages risquent littéralement de disparaître :

Sans le prolongement de la route 138, certaines communautés de la Basse-Côte-Nord sont en grand risque de disparition. C’est notre dernier espoir de survie en tant que région (Bonne-Espérance 72).

La route 138 est une priorité vitale... cela devrait être déjà présent afin de faciliter tous les accès à tous les services... soit-il économique, médical, éducatif, transport, social, municipal, alimentaire etc. (Chevery 68).

Je pense que si on parle plus du volet changements climatiques, ça sera la route. [...] Veut, veut pas ils sont vraiment coupés du reste du monde, c’est vraiment compliqué pour les soins de santé d’avoir juste l’accessibilité par avion (O60).

Il n’y a rien qui attire les gens. Pas de vie sociale. [...] Si au moins on était connectés aux autres communautés, les gens resteraient davantage (La Tabatière 50A).

La route est donc considérée comme un levier pour améliorer la qualité de vie globale, et comme un moyen pour freiner l’exode des jeunes, de favoriser leur retour et ainsi de vitaliser les communautés. Elle est également envisagée comme un vecteur de développement économique, notamment par le tourisme. Et surtout, la route réduirait la dépendance aux transports aériens et maritimes.

La route 138 est centrale lorsque les personnes discutent des commerces et des entreprises : elle est à la fois un souhait, la cause de bien des maux (l’absence de route empêche la venue d’entreprises et de touristes et entraîne le départ de travailleur·euse·s, par exemple), ainsi que la solution proposée à la plupart de ces maux. Forcément, les personnes et les biens transitent par un moyen de transport, qu’il soit maritime, aérien ou terrestre. Si une éventuelle route traversait la Basse-Côte-Nord, elle serait le moyen privilégié pour y déplacer les denrées alimentaires (Capsule vidéo 9), les produits de consommation, les matériaux de construction ainsi que les personnes, que ce soit pour l’accès aux services, aux loisirs et aux autres communautés, par exemple.

Plus marginalement, une faible minorité est soit mitigée soit indifférente. Seulement deux personnes sont défavorables.

7.2.3 Rapports à la route

Quand on demande aux personnes quels sont leurs avis par rapport à la route, leurs propos sont dominés par la frustration et le scepticisme, et, un peu plus en marge, l’ambivalence.

La **frustration** est directement liée au temps : le sujet de la route est abordé depuis des décennies, mais la construction n'avance pour ainsi dire pas, et les choix qui sont faits dans la priorisation des tronçons à construire ne sont pas toujours compris. Les termes et formules employés suggèrent l'incompréhension. Les gens s'expriment sous forme de questionnements, tels « *pourquoi ?* », « *je ne sais pas* », « *je ne comprends pas* » :

Pourquoi Québec ne nous construit-il pas d'infrastructures de transport en construisant une route ? (Bonne-Espérance, 2B).

Je ne comprends pas pourquoi nous ne sommes pas une priorité pour être reliés à Chevery (Harrington Harbour 71).

Tu sais là, on est assis chez nous, pis on attend finalement, faque, ouais la route. Je sais pas si le gouvernement va nous entendre un jour (La Romaine 24).

J'aurais probablement plus de questions que de réponses (Harrington Harbour 37).

Les mots employés pour s'exprimer sont forts et chargés : « *c'est fou* », « *Je suis fatigué* », « *pas de bon sens* », « *nous faire niaiser* », « *c'est frustrant* », « *c'est très angoissant* »... Dans certains cas, l'humour est aussi employé, les personnes peuvent en rire, bien qu'ils/elles font aussi part de leur découragement. Par exemple, des personnes âgées sont persuadées qu'elles ne verront jamais la route, et peut-être leurs enfants non plus :

Le moyen de transport le plus nécessaire et attendu depuis longtemps, c'est l'achèvement de la route 138, qui est au point mort depuis la deuxième moitié du dernier siècle ! (Blanc-Sablon 74).

Je ne la verrai pas. Je ne sais pas si mes enfants vont la voir. [...] C'est qu'un vœu pieux (Saint-Augustin, 64)

La frustration est souvent dirigée contre les pouvoirs publics, principalement gouvernementaux, mais aussi parfois locaux. Les « *politiques* » sont soupçonnées de n'être pas réellement motivées ou d'avoir des intérêts cachés, pouvant même aller jusqu'à la corruption : « *anguille sous roche* », « *corrompu* », « *pas de volonté* », « *ça nous néglige* » :

Je suis fatigué d'entendre parler de ces études qui ont été réalisées encore et encore (Bonne-Espérance 90).

Le lien entre Saint-Augustin et Pakua Shipi, Harrington et Chevery était une priorité, mais on dirait que quelqu'un ait décidé de relier plutôt La Tabatière à Tête-à-la-Baleine [...] Les politiques nous ont négligés. Nous [Harrington Harbour] on apparaît même pas sur le tracé de prévu de la 138 ! (Harrington Harbour 85).

Y donnent des p'tits morceaux pour dire que, ben là, fermez-vous avec ça pis *that's it that's all* [...] y veulent pas, y'a une volonté qu'que part qui veut pas (Tête-à-la-Baleine 43).

La frustration est parfois liée au scepticisme, mais un peu plus souvent à l'espoir. Elle reste majoritairement indépendante de ces deux catégories.

Le **scepticisme** traduit le pessimisme d'un certain nombre de personnes quant à la construction de la route un jour, ou du moins avant plusieurs décennies, ou bien, plus rarement, quant à ce que celle-ci apportera réellement. Il est exprimé sur le mode de l'incertitude de type « *je ne sais pas* » ou « *elle se fera peut-être* ». Il est rare que les personnes sceptiques expriment de l'espoir :

Je sais pas si on va voir ce jour-là nous autres (Tête-à-la-Baleine 48).

Est-ce qu'on va l'avoir ? On a juste à attendre et à voir (Kegaska 25).

Je ne la verrai jamais. Personne ne la verra (Saint-Augustin 8).

On ne la verra pas ici avant très longtemps (Saint-Augustin 15).

Pour ma part, je sais que je ne la verrai pas (Mutton Bay, 53).

Je suis presque certain que ça n'arrivera pas de mon vivant (Chevery 30).

Très peu de personnes sceptiques expriment un espoir quant à la construction et à ce qu'elle apportera, et cet espoir est plutôt timide : « *C'est notre dernier espoir* » (Bonne-Espérance 72), « *éventuellement je pense que oui* » (Chevery 30).

Enfin, **l'ambivalence** exprimée par certain·e·s est intéressante, même si moins représentée. Elle n'est pas forcément portée par des gens qui ont un avis mitigé sur la route : ils peuvent la vouloir. Elle fait souvent écho à des impacts perçus négatifs du parachèvement de la route. Ainsi, les personnes concernées soulignent que la route n'apportera pas que de bonnes choses, qu'elle se paiera, par exemple par la détérioration de la qualité de l'environnement ou des services disponibles localement, et qu'elle engendrera des changements importants :

Oui, on va être désenclavés, mais il y a des répercussions (Unamen Shipu 20A).

Ça va être bon, ça va être pas bon, moi je suis au milieu. [...] Mais ça dépend aussi, ce qui va être bon va dépendre aussi de comment on va la développer alentour (Unamen Shipu 19A).

Ça ne réglerait pas les défis liés au climat (Tête-à-la-Baleine 45A).

On gagne un service, on en perd un autre. [...] C'est du donnant-donnant (Mutton Bay 51).

Il y a des avantages et des inconvénients avec la route 138 (Kegaska 25).

Ça ne serait pas tout beau, mais les avantages l'emporteraient largement sur les inconvénients (Harrington Harbour 39).

Ce n'est pas une solution miracle, mais cela pourrait attirer plus de monde, ce qui apporterait plus d'argent, ce qui stimulerait l'économie et... et quand on fait ça, le revers de la médaille, c'est qu'on perd... une partie de ce qui fait le charme de cet endroit, je suppose (La Tabatière 54).

En définitive, la grande majorité des personnes est favorable à la construction de la route, mais très frustrée de la tournure prise, voire sceptique, quant à son parachèvement. Cela

n'empêche pas une partie d'entre elles d'avoir de l'espoir, espoir qui ne s'appuie pas nécessairement sur des éléments concrets. À cet effet, voir le mémoire de Marianne-Couture Cossette, qui étudie les valeurs symboliques et matérielles accordées au projet de la route 138 ainsi que les dynamiques structurelles à l'œuvre autour de l'absence de cette infrastructure pourtant au cœur de l'habiter en Basse-Côte-Nord, en particulier à Tête-à-la-Baleine (Couture-Cossette, 2024).

7.2.4 Impacts perçus et anticipés de la route 138

7.2.4.1 Positifs

Nous avons demandé aux participant·e·s de s'exprimer sur les impacts positifs et négatifs du parachèvement (ou non), de la route 138. Les deux tiers disent observer, vivre ou anticiper des impacts positifs au parachèvement de la route (ou négatifs au non-parachèvement), soit bien davantage que des impacts négatifs. Ils/elles perçoivent ou effectivement vivent ces impacts, mais la majorité les anticipe. Les impacts perçus ou vécus qui dominent largement en nombre de mentions et nombre de personnes se déclinent, en ordre d'importance, en quatre thèmes interreliés, déjà abordés de manière récurrente dans ce rapport. Ils concordent avec les principaux impacts anticipés. Globalement, les arguments et les mots de ces impacts positifs anticipés font directement échos aux impacts négatifs évoqués plus loin.

D'abord, les participant·e·s estiment que **la route contribuerait à la vitalité démographique et économique** en contrant l'exode des jeunes en particulier, mais aussi en ayant pour effet de retenir les gens dans les communautés qui se font vieillissantes (Capsule vidéo 19). Il s'agit là d'une question de « *survie* », car « *la population diminue progressivement, diminue progressivement* » (Harrington Harbour 39). Le côté économique ressort moins, bien que l'absence d'emploi (du fait de l'absence de route) soit désignée comme une des raisons du déclin démographique. Il est discuté que la route stimulerait la création d'emplois : « *Si la 138 était là, beaucoup de ces produits pourraient être transformés ici, dans notre région... [...] Ça serait moins cher en frais de transport pour les pêcheurs* » (Bonne Espérance 4B).

Capsule vidéo 19 : Démographie, exode et Route 138 (Harrington Harbour)



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A6

Les impacts anticipés concernent aussi **l’accès aux biens et aux services**, notamment médicaux, mais pas uniquement. Il s’agit d’une part de pouvoir faire parvenir davantage de biens en Basse-Côte-Nord, et ce plus facilement et pour moins cher dans les commerces ou chez soi directement, et d’autre part de pouvoir accéder plus facilement à tel hôpital, à telle épicerie, à telle école.

Ensuite, la route 138 viendrait **sortir les communautés de leur isolement**, en particulier en hiver, lorsqu’il est exacerbé par la non-praticabilité de la Route Blanche en lien avec les changements climatiques :

Cette route d’hiver, c’est... une partie fondamentale de notre identité culturelle sur la Basse-Côte-Nord, d’un point de vue historique. Et probablement aussi, dans une certaine mesure, d’un point de vue économique. Il y a toujours eu ces allers-retours, ces interactions entre les communautés, pour rompre la solitude, l’isolement et l’éloignement. On pourrait dire que c’était en quelque sorte un lien essentiel. Et aujourd’hui, ce lien est menacé (Bonne-Espérance 6A).

Notre Route Blanche, comment je dirais bien ça, notre... liberté (Chevery 28).

La question de la liberté est fondamentale ici, tel que l’exprime cette personne qui en parle désormais au passé : « *la vie sur la Côte, c’était la liberté de voyager en hiver* » (Harrington Harbour 39). Enfin, lié aux dernières citations, la route participerait à la **liberté de mouvement**, actuellement entravée par son absence rendant les Bas-Côtier·ère·s dépendant·e·s aux transports aériens et maritimes : « *La route est moins vulnérable à la météo comparée au Bella Desgagnés* » (Kegaska 25).

Spécifions que les résultats du sondage abondent dans le même sens. À la question *Selon vous, le prolongement de la route 138 entre Kegaska et Vieux-Fort permettrait-il de diminuer les impacts des changements climatiques sur vos déplacements et l’accès aux services essentiels ?*, 76 % des répondant·e·s estiment que oui, 13 % peut-être, et 11 % non.

Dans l’ensemble, **la route semble constituer un enjeu existentiel** pour beaucoup des personnes ayant témoigné à son sujet : en son absence, les communautés de la Basse-Côte-Nord sont condamnées à décliner lentement, mais la possibilité de la construction de la route représente une chance, un espoir, un « *futur* ». En effet, les champs lexicaux auxquels les propos se réfèrent sont ceux de la (sur)vie, du déclin, de la condamnation/salvation :

Ça peut sauver nos petites communautés (Bonne-Espérance 2B).

Ça [la route] améliorerait la vie quotidienne et ramènerait la prospérité et l’espoir dans l’avenir ! (Blanc-Sablon 74).

La route et la (re)vitalisation sont étroitement liées dans les témoignages : sans route, pas de revitalisation. Mais pour revitaliser, il faut la route!

Ils vont dire : « *Pourquoi construire une route s’il n’y a personne là-bas ?* » C’est peut-être une façon d’éliminer des villages (Saint-Augustin 14).

Et si éventuellement on peut avoir un lien avec l'extérieur, je dis pas que toutes les communautés vont survivre, mais à ce moment-là y'aurait peut-être un regroupement de communautés entre eux, possiblement. C'est mon espérance (Chevery 33).

La route représente donc, pour la majorité des interlocuteur·trice·s qui se sont prononcé·e·s à son sujet, un espoir de retenir et faire (re)venir des habitant·e·s, de créer des emplois, de créer de l'activité économique (principalement liée au tourisme et à l'exploitation de ressources naturelles), de faciliter l'accès aux biens et aux services et de contrer l'isolement en favorisant la liberté de mouvement.

7.2.4.2 Négatifs

En ce qui concerne les impacts négatifs du parachèvement de la route 138 (et positifs de son non-parachèvement), les participant·e·s sont généralement un peu moins volubiles. Près du tiers font part d'inquiétudes quant à l'arrivée de la route (effective ou potentielle), dont la grande majorité touche des impacts anticipés, et non réellement perçus ou vécus. La préoccupation première a trait au **mode de vie et à l'identité** des personnes concernées, qui craignent de les voir menacés :

Ils ont peur que la route bouleverse leur mode de vie et qu'elle transforme leur communauté... [...] Certains croient qu'on est un secret bien gardé ; une région vierge (Bonne-Espérance 3A).

Cette dernière est assez liée à la seconde préoccupation : les personnes craignent pour leur **paix d'esprit**, principalement pour des raisons de **sécurité**. Ils/elles citent en exemples de devoir barrer leurs portes ou leurs voitures en raison de l'agitation accrue provenant des gens de passage. Une autre préoccupation concerne celle de voir des jeunes conduire en état d'ébriété ou sous l'emprise de drogues, causant de graves accidents, une inquiétude qui se retrouve surtout à Unamen Shipu et à Pakua Shipi.

Les impacts perçus ou vécus touchent une minorité de personnes, ce qui est normal puisque peu d'enquêté·e·s ont accès à la route, mais celles-ci les mentionnent à répétition, témoignant de l'importance qu'elles y accordent. Parmi ces impacts, on retrouve la question de la sécurité et de la paix d'esprit (barrer sa porte...), mais aussi celle de la **perte de services à la suite de l'arrivée de la route**, comme la fermeture du bureau de poste et de l'aéroport, ou la fin des subventions aériennes :

Avant, il y avait cinq épiceries juste à [Rivière]Saint-Paul, et elles survivaient toutes. Mais aujourd'hui, il en reste une seule (Bonne-Espérance 4A).

Si on avait la route à Chevery, est-ce qu'on aurait des services comme l'hélicoptère ou le bateau-taxi ? Eh bien, probablement pas (Harrington Harbour 41).

Ils/elles évoquent des **enjeux économiques**, dont les coûts commerciaux liés au transport de marchandises plus coûteux par la route que par la voie maritime, ainsi que la compétition économique avec les autres commerces des autres communautés reliées par la route. Cette dernière affirmation peut étonner, car un des impacts positifs anticipés est celui de

l’opportunité économique, avec l’idée que la connexion va permettre de créer des emplois, d’ouvrir des marchés... Par contre, si cela se vérifiait peut-être d’un point de vue régional, du point de vue local, certains commerces et activités subissent au contraire cette connexion selon les résultats des entrevues et les ateliers de cartographie, notamment à Kegaska.

Un dernier point qui peut surprendre est que quelques personnes pensent ou disent constater que la route nuit à la vitalité démographique, en permettant aux gens, principalement les jeunes, de quitter facilement les communautés, pour ne plus revenir. On a pourtant vu que la route est perçue comme une opportunité pour la vitalité démographique des communautés. Ce point n’est donc pas consensuel :

Ce qui est arrivé, c’est qu’ils [en parlant de Kegaska] n’ont pas pu retenir les jeunes parce que la minute que la route a ouvert, les jeunes ont dit: « *oh! J’ai une route pour sortir.* » Et ils sont partis (Blanc-Sablon 7C).

C’est peut-être donc avant tout la crainte du changement qui motive le plus ces positionnements négatifs par rapport à la route, la peur d’être déstabilisé individuellement ou en tant que communauté, dans son mode de vie, sa tranquillité, sa sécurité... et en définitive de mettre en jeu le caractère unique de la Basse-Côte-Nord.

7.3 Autres stratégies et mesures d’adaptation en place, à améliorer et anticipées

Les sections qui suivent résument l’analyse des stratégies déployées et projetées par les communautés pour s’adapter aux transformations du territoire évoquées tout au long de ce rapport, et pour maintenir leurs pratiques et leur mode de vie.

7.3.1 Au niveau institutionnel

Ce type de stratégies et de mesures est mené ou mis en œuvre à un niveau macroscopique. Il implique une ou plusieurs institutions parmi les gouvernements, les élu·e·s locaux et les organisations. Une des questions posées dans le cadre de cette recherche visait à savoir si les gens sont au fait de mesures en place concernant l’adaptation aux changements climatiques. La forte majorité des réponses fait état d’une **absence de mesures en place** :

Il y a pas vraiment de mesures alternatives, s’il y a une journée de brouillard bien on subit, ok. On subit, on attend que la météo s’améliore, je... je ne pense pas qu’on va se désorganiser..., bien pas désorganiser ce n’est pas le terme approprié que je dirais, mais organiser autrement un service quand c’est des journées de brouillard tu sais... dans le fond, il y a rien à faire (Unamen Shipu 59).

Toutefois, les données recueillies au fil de l’analyse permettent de constater qu’il y a bel et bien certaines mesures ou stratégies en place au niveau institutionnel, mais elles ne sont peut-être pas considérées directement reliées à l’adaptation aux changements climatiques ou bien elles sont méconnues. En effet, on retrouve des réponses de types : « *pas au courant d’aucune mesure* », « *pas à ma connaissance* ». Les stratégies en place sont principalement en lien avec la sécurité, la mobilité et la politique.

7.3.1.1 Stratégies liées à la sécurité : érosion et feux de forêt

Des stratégies pour contrer l'érosion sont mentionnées par des personnes participantes qui sont particulièrement loquaces sur ces stratégies dans les villages de Kegaska, de Chevery et de Blanc-Sablon. On mentionne plus précisément la relocalisation de maisons, de poteaux électriques, la prise de données liées à la progression de l'érosion, ainsi que l'ajout de brise-lames ou de l'enrochement : « *Y'a des choses qui, j'sais qui sont regardées beaucoup par rapport à l'érosion* » (Chevery 35) ; « *le MTQ prévoit possiblement déplacer la route 138 plus à l'intérieur des terres en raison du problème d'érosion à cet endroit* » (Blanc-Sablon 55). Malgré la présence d'évaluation de l'érosion, une personne de Kegaska témoigne de son insatisfaction devant le manque d'actions concrètes face à la progression rapide de l'érosion :

Pendant que cette étude est en cours, qu'est-ce qui empêche le littoral de s'éroder dans la mer ? C'est ridicule, certaines choses que... ces personnes suggèrent, peu importe qui. Au lieu d'attendre de perdre ce qu'on a... : « *oh, on va faire cette étude d'abord* ». Dans un an ou deux, il n'y aura peut-être plus rien ici [en pointant la mince ligne de terre qui relie la presqu'île au continent à l'entrée de Kegaska] (Kegaska 25).

En lien avec les feux de forêt, à Saint-Augustin, une certaine contradiction est décelée alors que des personnes soulignent l'absence ou la présence de stratégies. Celles qui discutent de l'absence font référence notamment du plan d'évacuation inadéquat. La population de Saint-Augustin peut être regroupée à l'intérieur d'un bâtiment, mais il n'existe pas de véritable stratégie pour quitter le village si la situation se dégrade sérieusement :

Si jamais il y a un feu, je ne sais pas quoi [accent sur le mot quoi], qu'est-ce qu'on ferait...pour sortir les gens. Si la marée n'est pas bonne, si la marée n'est pas haute, c'est impossible d'accéder [à l'autre rive] par ici (Saint-Augustin 9).

S'il y avait un gros feu [sur la Basse-Côte-Nord], tu sais, il n'y a pas d'infrastructure pour...Donc on pourrait perdre un village (Harrington Harbour 39).

Une autre personne souligne l'absence de reconnaissance régionale et provinciale face aux enjeux des feux de forêt à Saint-Augustin :

Le problème aussi, c'est que la MRC ne reconnaît pas, ils ne reconnaissent pas nos problèmes. Comment pourraient-ils nous aider ? Ils ne...Ils ne nous prennent peut-être même pas au sérieux. Parce que si c'était le cas, ils feraient ce qu'il faut. Je ne devrais pas faire du lobbying pour ça. Ça devrait être eux, n'est-ce pas ? [...] Je l'ai dit au MAMH quand ils sont venus au village [...] à l'automne 2022 et ils ont dit : ben, oui, c'est possible d'obtenir un accord sectoriel ou quelque chose du genre. Mais au final, ils n'ont rien fait : ils ne m'ont même pas rappelé ! Ils m'ont dit de contacter la MRC. J'ai rappelé la MRC, ils m'ont répondu en mars ou avril et m'ont dit : « *Eh bien, on ne peut pas le faire, c'est trop tard* » (Saint-Augustin 8).

Parmi les mesures en place en lien avec les feux de forêt à Saint-Augustin notamment, un système d’alerte d’incendie a été mis en place. La communication des alertes passe par la radio locale et une personne capable d’utiliser un camion d’incendie est désignée :

[On a] essayé une nouvelle stratégie, d’avoir au moins un employé clé au village [pendant l’été] et un autre sur appel, comme ça, quelqu’un répond à la municipalité 7 jours par semaine. Et cette personne peut utiliser le camion de pompier et les pompes et l’autre personne est sur appel la semaine qu’elle ne travaille pas. Si elle a besoin de l’aide de l’autre personne, elle peut être là en 30 minutes à peu près (Saint-Augustin 8).

Récemment, la plupart des communautés de la Basse-Côte-Nord, de concert avec le ministère de la Sécurité publique (MSP), ont entamé des travaux d’atténuation des risques liés aux feux de forêt visant à mettre en œuvre les recommandations de la Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU). Par exemple, une mesure de gestion préventive a été appliquée pour réduire la densité forestière près des communautés. Ainsi, une coupe préventive a permis d’abattre de nombreux arbres directement dans les communautés et leurs pourtours. Cela, car la forêt boréale de la Basse-Côte-Nord est un écosystème naturellement soumis à des régimes de feux qui jouent un rôle important dans la succession écologique et la régénération forestière. Les préoccupations en lien avec les feux sont donc intimement liées à cet état des lieux, et aussi aux feux de 2023 dans la forêt boréale ailleurs au Québec, et plus récemment (2024) non loin de Chevery en Basse-Côte-Nord.

7.3.1.2 Stratégies liées à la mobilité

Selon les participant·e·s à la recherche, les compagnies et les gouvernements tardent à mettre en place des mesures et stratégies d’adaptation aux changements climatiques en matière de transport. Peut-être que la population n’est simplement pas assez informée de ces stratégies, ou peut-être qu’il s’agit réellement d’un manque de prévision de la part des entités décisionnelles ? Toutefois, quelques stratégies ou changements mis en place dans les services de transport directement en lien avec les changements climatiques sont mentionnés ou sont proposées en entrevue ou lors des ateliers, notamment sur la Route Blanche. Nous n’abordons pas ici les stratégies de mobilité liées à la route 138, car déjà traitées dans la partie précédente.

En ce qui a trait à la Route Blanche, il est souligné que le MTMD redirige graduellement le tracé vers l’intérieur des terres où la glace des lacs et des rivières d’eau douce gèle plus facilement que les baies profondes d’eau salée (Figure 41). Cela afin d’éviter les secteurs qui deviennent plus dangereux lorsque la glace est incertaine ou absente :

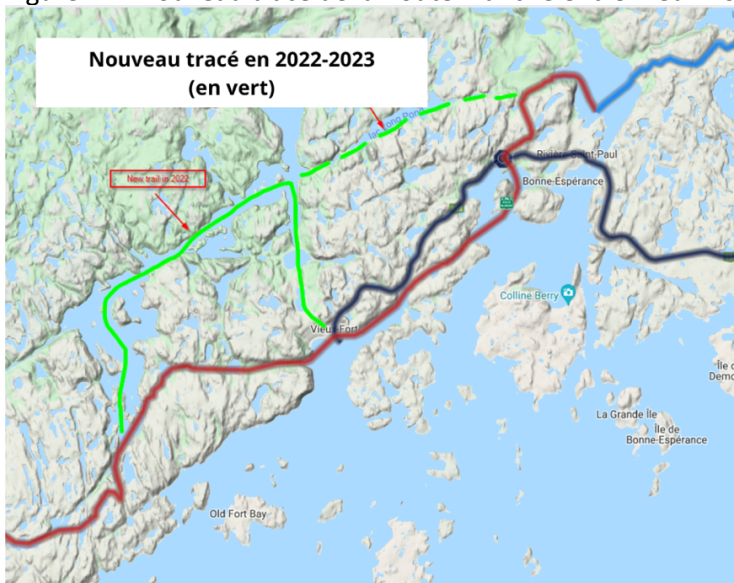
J’ai écrit une note ici, il y a une vieille trail de motoneige, [il dessine le nouveau tracé sur la carte]. Mais ici, c’est le nouveau tracé, qui est tout à l’intérieur des terres avec quelques lacs. Et avec le vieux tracé, il faut passer sur la glace de mer, et je veux dire, dans les cinq dernières années, il y a eu des hivers où ce n’était pas sécuritaire de traverser à cause de l’épaisseur de la glace donc...c’est pourquoi ils ont déplacé le tracé vers l’intérieur (Bonne-Espérance 4C).

Il est attendu par les participant·e·s à la recherche, que la mesure du **détournement de trajet** davantage à l'intérieur des terres se poursuive dans les années à venir afin d'améliorer la sécurité « *La priorité en matière de services devraient être de détourner la Route Blanche davantage vers l'intérieur des terres* » (La Tabatière 52).

Cela n'empêche pas la fermeture du nouveau tracé lorsque la Route Blanche n'est pas praticable en raison du manque d'atteinte de ses critères d'ouverture, tels que l'épaisseur de la glace et de la neige. Il arrive que des motoneigistes habitués et téméraires utilisent la Route Blanche malgré sa fermeture. Pour des raisons de sécurité, les participant·e·s suggèrent au MTQ de laisser les balises en tout temps, selon l'utilisation réelle par les résident·e·s afin d'en améliorer la sécurité, et ce, même lorsqu'elle est officiellement fermée. Cela atténuerait les risques d'utilisation de la motoneige soumis aux pressions climatiques. Concrètement, cela signifie d'installer les balises plus tôt dans la saison hivernale et de ne pas retirer les balises trop tôt au printemps :

[Le] responsable de la partie est de la Route Blanche a dit à ses employés de commencer à enlever les balises sur la Route Blanche. Pourquoi ? Si tu enlèves les balises avant que les gens arrêtent de l'utiliser – et je comprends qu'aujourd'hui, il fait très très doux –, mais il y a des locaux qui continuent d'utiliser cette *trail*. Et si tu enlèves les balises, tu ajoutes du risque parce que c'est facile de se perdre (Chevery 31).

Figure 41 : Nouveau tracé de la Route Blanche entre Vieux-Fort et Rivière-Saint-Paul



Source : MTQ, 2024b

Pour le transport maritime, les interlocuteur·trice·s disent que certaines décisions ont été prises en réaction aux changements climatiques, mais qu'elles ne sont pas mises en place systématiquement et durablement. Par exemple, en raison du réchauffement des eaux et des hivers plus doux, la voie maritime se trouve exempte ou partiellement exempte de glace. Le traversier du détroit de Belle Isle entre Blanc-Sablon et St-Barbe (Terre-Neuve-et-Labrador)

est maintenant en service toute l’année tandis qu’auparavant, le service arrêtaient durant l’hiver en raison de la glace.

À l’inverse, on mentionne que, depuis que le Bella Desgagnés a prolongé sa saison d’activités de quelques voyages, le service de barge transportant les produits du quai fédéral sur l’autre rive jusqu’à Saint-Augustin n’a pas été synchronisé au nouvel horaire prolongé quand la glace n’est pourtant plus un obstacle. On souligne un manque de volonté d’amélioration des services de transport. Il est souhaité que l’offre de services soit revue en fonction de la situation actuelle et anticipée :

Je pense que si le changement climatique est là pour rester, je pense que nos fournisseurs de transports, surtout le transporteur maritime, doit ré-évaluer sa saison d’opération (Chevery 31).

En effet, sur les 220 mentions portant spécifiquement sur la gestion des transports en Basse-Côte-Nord, seulement 16 sont positives à l’égard de l’adaptation actuelle des transports aux changements climatiques. Les participant·e·s se montrent compréhensifs en estimant que les compagnies font du mieux qu’elles peuvent en fonction du contexte difficile de la Basse-Côte-Nord. En ce qui a trait au transport aérien, l’inaction, mais aussi le manque de solution lorsque les conditions climatiques sont instables – comme des vents forts ou des tempêtes – sont dénoncés :

Ce matin l’hélicoptère aurait dû être ici [à Saint-Augustin / Pakua Shipi], la Route Blanche est fermée. La glace est solide, c’est sécuritaire, mais c’est fermé. Ils [la STQ] sont censés avoir un hélicoptère. Il n’est pas là. Ils s’attendent, ils attendent que la population trouve des solutions quand ils ne sont pas capables d’en trouver eux-mêmes. L’aéroglisser est dans le bâtiment, démonté. Il est en morceaux. S’il [l’hélicoptère] était prêt à partir, il aurait dû partir hier (Saint-Augustin 8)

Quelques personnes proposent un réajustement des prix des billets d’avion à la baisse en raison des dépenses accrues liées aux changements climatiques, notamment lorsque la Route Blanche est fermée.

7.3.1.3 Stratégies politiques

La principale stratégie politique qui ressort des entrevues est la **collaboration entre les élu·e·s**, qui est perçue comme un moyen de faire avancer les revendications de la région. Ici encore, autant de personnes soulignent la présence que l’absence de cette stratégie. D’un côté, quelques personnes insistent sur l’importance d’une telle stratégie de collaboration entre les acteur·trices·s politiques. Selon elles, celle-ci s’affirme de plus en plus, elle s’est améliorée et solidifiée au fil des années, particulièrement avec l’ampleur et l’augmentation des enjeux rencontrés par les communautés pour face aux changements climatiques :

Mais je te le dis, on est sur la même longueur d’onde maintenant. C’est la vérité. On est finalement sur la même longueur d’onde comme région. [...] Je me sens un peu plus optimiste que dans le passé, quand tous les maires, par exemple, se chicanient entre eux (Bonne-Espérance 2B).

On travaille tous comme une grande famille, pour la majeure partie...Et on voit toujours les villages s'entraider... faire les choses... échanger des commentaires et... ouais, on travaille toujours ensemble pour essayer et trouver des solutions. On a tous les mêmes types de problème à la base... donc le fait que les autres villages nous comprennent, qu'on voit leurs idées et opinions, c'est important. On travaille vraiment ensemble dans ce sens-là (Harrington Harbour 36).

De l'autre côté, une minorité de personnes jugent qu'il n'y a pas de collaboration sur le plan politique dans différents dossiers, dont les changements climatiques et la sécurité : « *Je ne pense pas [que les villages travaillent ensemble]. C'est comme j'ai dit tantôt, s'ils travaillaient ensemble, peut-être qu'ils auraient des meilleurs résultats* » (Saint-Augustin 64).

Obstacles des programmes et politiques

Les programmes et politiques qui ressortent de cette analyse ont un lien fort avec le transport aérien, source de beaucoup d'insatisfactions. Cela rejoint les constats faits dans les chapitres 4 et 5 sur les transports et les services essentiels. Sachant que l'avion est un mode de transport affecté par les changements climatiques, outre le fait que les politiques et les programmes d'aide au transport sont inadaptés aux réalités de la Basse-Côte-Nord, ils ne sont possiblement pas adaptés aux complications susceptibles de survenir à cause de la météo et des changements climatiques (annulation de vol, retard, etc.) non plus. Ainsi, quatre programmes et politiques ressortent plus spécifiquement dans l'analyse et ce sont surtout des doléances qui sont exprimées à leur sujet.

Premièrement, des personnes expriment des doléances face au **PAAR** (voir sous-section 4.3.1.3). Deuxièmement, comme vu dans le chapitre 5 (5.2.1.1), la **politique de transport et de remboursement de frais des usagers du CISSS Côte-Nord** gérée par le gouvernement provincial est loin de faire l'unanimité. Elles décrivent aussi le monopole d'Air Liaison qui engendre l'absence de concurrence de la compagnie aérienne. On dénote également une suspicion de collusion ou de corruption dans l'octroi des contrats. Cela est d'autant plus préoccupant, car les stratégies en lien avec les services essentiels les plus décriés sont dans le domaine de la santé. Les stratégies suggérées sont de faciliter l'accès à un psychologue, de développer un partenariat avec le Centre de santé de Terre-Neuve-et-Labrador et de faciliter l'accès aux soins dentaires.

Troisièmement, bien qu'il ne s'agisse pas d'un programme ou d'une politique en particulier, des personnes émettent des doléances à l'égard du **gouvernement provincial** en général. Elles expriment des mécontentements sur le choix des priorités en termes de financement, notamment par rapport au parachèvement de la route 138 : « *C'est incroyable comment on passe du temps sur des problèmes qu'on a avec [ces aides gouvernementales, avec l'hélicoptère], que la 138 pourrait pas mal résoudre* » (Bonne-Espérance 4D).

Et quatrièmement, un mécontentement au fait de **ne pas être écouté ou consulté** ressort des entrevues et des ateliers, alimentant le sentiment d'être oubliée comme région : « [Les gens

qui prennent les décisions] *sont dans un bureau à Québec ou peu importe d’où ils travaillent. Ils ne pensent même pas à nous* » (Saint-Augustin 9).

Ces deux derniers points représentent les principaux obstacles nommés par rapport aux mesures en place. Aucune question n’a été directement posée au sujet du sentiment de la population de ne pas être écoutée ou entendue par les gouvernements dans les entrevues, les groupes de discussion et le sondage, mais les participant·e·s en parlent spontanément et abondamment :

Petit ne veut pas dire obsolète. Le fait d’être petit ne veut pas dire qu’on n’est pas important. On est aussi important que n’importe qui...dix fois...100 fois plus gros que nous ! (Kegaska 25).

On est là et on n’est peut-être pas très nombreux, mais on est toujours là et on compte (La Tabatière 54).

On est des très petites communautés, une petite voix dans un vaste territoire que personne ne connaît vraiment, tu sais. Quand tu regardes une carte, y’a rien ici, mais nous, on est là. Donc, je ne...comme j’ai dit, je pense qu’il y a beaucoup à faire, mais c’est difficile à obtenir, c’est difficile d’amener les agences gouvernementales et ce genre d’organismes à accepter ça pour le moment (Chevery 31).

Est-ce que quelqu’un peut écouter ? Est-ce que quelqu’un va écouter ? [...] Je ne pense pas qu’on soit assez importants actuellement, on perd des gens chaque année [...] On doit mettre les gestionnaires dans le bon contexte, où ils viennent, s’assoient et écoutent, à l’échelle de la région, ce qu’on dit sur ce qu’on voit, ce qu’on observe. [...] L’ajustement et l’adaptation nécessaires pour qu’on puisse vivre dans l’environnement, gérer l’environnement, être en mesure de fonctionner [...] Une bataille difficile. [...] un problème existentiel. Parce que notre... avenir est en jeu ici, en tant qu’êtres humains ! [...] Ça doit venir de nous et... si on a des gouvernements qui nous représentent, qui disent qu’ils nous représentent, et qu’on est assis ici et qu’on voit que le capelan disparaît, que le hareng disparaît, que le saumon disparaît, que la morue disparaît... Et... qu’il n’y a plus de neige. On va pas reprocher la neige au gouvernement. Mais on va reprocher ce qu’on voit, la mauvaise gestion de certaines espèces, la mauvaise gestion (Bonne-Espérance 6A).

7.3.1.5 Stratégies souhaitées liées au développement du territoire

Le tourisme est un secteur d’activité qui génère beaucoup d’espoir en termes de vitalité économique et sociale. En effet, des personnes qui identifient une ou plusieurs stratégies de développement, près de la moitié évoquent le tourisme et l’écotourisme comme principale stratégie anticipée de développement économique. Le tourisme est également très lié à la route, qui faciliterait la venue des visiteur·euse·s dans la région :

Avec l’accès à la route 138 sur toute la Côte, le tourisme devrait juste exploser (Bonne-Espérance 4C).

Et je pense...que ça pourrait...je veux dire, c'est un tout autre problème quand on parle de la création de la route, mais ça pourrait permettre de créer une magnifique industrie touristique. Euh...est-ce que ça pourrait exister, je pense que le grand attrait ici, c'est... tu sais, c'est certainement pas une industrie ou quoi que ce soit d'autre, parce qu'on n'a plus de grandes industries comme par le passé, c'est plutôt l'amour de la nature, de la beauté, de la paix et de la liberté (La Tabatière 54).

Je suis sûr que la route permettrait des nouvelles initiatives, comme le tourisme. Plus que tout, le tourisme. Parce que cette Côte est magnifique, tu vois ? [...] Je suis sûr qu'un touriste qui vient de Montréal ou Québec trouverait beaucoup de choses intéressantes à voir (Kegaska 27A).

On mentionne à la fois un grand potentiel et un manque d'infrastructure d'accueil et de services pour les touristes. Il est d'ailleurs proposé de s'inspirer de ce qui existe ailleurs, en matière de tourisme ou d'écotourisme :

On le voit ici, depuis que la route – et il y en a de plus en plus chaque année, [...] Mais on n'a pas [...] assez d'infrastructures pour accueillir les touristes (Kegaska 27A).

Comme les îles Lofoten pis tout ça, en Norvège, comment ils ont développé ça. Heille, c'est super beau, le monde trippe là-bas! [...] Surtout ceux qui aiment la nature. C'est justement ça ici, c'est pareil, on a le même climat quasiment pis tout. Ça serait vraiment intéressant de se développer en respectant la nature pis... Justement, la vendre, la nature, mais visuellement pis tout ça, pis en profiter pour aller camper... [...] tu peux camper un peu partout. C'est ça qui est pas pire aussi. Pas obligé tout le temps d'avoir des hôtels (Unamen Shipu 19B).

La Basse-Côte-Nord a tellement à offrir aux touristes. C'est incroyable à quel point ça pourrait soutenir la viabilité de la Basse-Côte-Nord. C'est pas encore utilisé comme une source de revenus majeure (Bonne-Espérance 90).

Les personnes rencontrées mentionnent également la volonté de Voyages Coste, la compagnie de voyage régionale, de mettre en place une mesure incitative pour que les touristes souscrivent à une assurance voyage. Cette dernière, qui couvrirait les frais d'annulation, éviterait aux commerçants de la région de perdre l'argent des réservations en cas d'annulation liées aux aléas climatiques :

Ce qu'on veut c'est que les gens qui prennent des excursions se prennent une assurance, [...] on encourage les gens à prendre l'assurance, parce que si [...] c'est nous qu'on peut pas aller au quai c'est une chose c'est nous qui n'offre pas le service, mais si c'est... à bord du bateau parce qu'ils sont en retard pour n'importe quelle raison, on veut que les gens prennent une assurance... pis eux aussi vont être dédommagés (Tête-à-la-Baleine 46).

Dans un autre ordre d'idée, voici quelques propositions uniques qui ressortent de la collecte de données : on propose de mettre des efforts pour favoriser l'immigration en région comme solution à la dévitalisation : « *est-ce que l'immigration pourrait être une solution éventuelle ? Possiblement* » (Chevery 33) ; un participant laisse sous-entendre, quant à lui, une stratégie

d’adaptation avec le déplacement de la population : « *La 138 est 25 ans en retard. Les aînés ne la verront jamais. [C’est] le temps de penser à déménager des communautés si les transports ne s’améliorent pas, parce que la route est hors de portée* » (Harrington Harbour 70) ; l’embauche d’un agent territorial ou encore l’arrosage d’insecticide pour réduire les moustiques sont également mentionnés comme stratégies autres.

Sans être explicitement considérées comme une stratégie anticipée, en parlant de la vision d’avenir de la région, des personnes soulignent l’importance de faire connaître la Basse-Côte-Nord et d’en parler, notamment via la recherche. Toujours dans les visions d’avenir, des personnes soulignent également l’importance du lien avec la recherche et les chercheur·e·s :

Il y a plus de professionnels, des gens comme toi, qui vont se soucier, qui vont investiguer l’eau, la glace, je sais pas, aussi la diversité. Pour les pêcheurs, ce qui arrive, la température de l’eau ici, il y aura du bon de ça. Mais pour se battre contre le changement climatique, c’est déjà là, ça arrive maintenant [...] il faut mesurer ce qui arrive (Tête-à-la-Baleine 45B).

7.3.2 Au niveau citoyen

Les stratégies au niveau citoyen réfèrent à des actions mises en place ou anticipées par une ou plusieurs personnes ou encore par une famille. Ces stratégies peuvent se déployer dans certaines communautés seulement ou dans l’ensemble de la région. Contrairement aux stratégies de niveau institutionnel, elles ne sont pas mises en place par des institutions ou des gouvernements. Elles sont liées à la mobilité intrarégionale (à l’intérieur de la région), à l’alimentation et à l’énergie.

7.3.2.1 Stratégies de mobilité

Pour la mobilité, les Bas-Côtier·ère·s indiquent modifier ou ajuster leurs trajets ou leurs routes empruntées. Cela inclut de prévoir plus de temps pour se déplacer, modifier l’horaire, d’annuler ou, parfois, de carrément renoncer à des activités. La manière de parler de ces adaptations qui font partie du quotidien est mitigée. On va « *repousser le départ* » à cause des mauvaises conditions ou on va « *braver les conditions* », prévoir « *des plans A et B* », « *éviter certains endroits* ». La débrouillardise et le sens de l’organisation des Bas-Côtier·ère·s pour trouver des solutions sont toutefois nommés avec fierté.

Les changements climatiques compliquent la planification des tournois sportifs, des carnivals ou autres rassemblements régionaux communautaires primordiaux, tel que vu à la section 6.5.4. L’adaptation du calendrier de ces événements, repoussés à une date ultérieure pendant l’hiver espérant éviter une annulation en lien avec la météo, est donc chose courante. Il est parfois question de situations compliquées ou dangereuses :

Au début de l’hiver, on voyage en quatre roues. On va moins loin, mais on va en quatre roues. Au printemps, ben là au printemps c’est compliqué, parce que ça fond, faque ton quatre roues y...y peut pas y’aller parce que c’est... c’est dangereux. (Chevery 35).

Autres mesures d'adaptation courantes : la modification et la diversification des moyens de transport utilisés. Cela parfois pour des raisons de sécurité ou pour des raisons économiques (sous-section 6.5.2.2) :

Après un certain temps, les gens arrêtent d'acheter des motoneiges ou ils gardent juste leur vieille machine (Harrington Harbour 39).

La diversification des moyens de transport se révèle une stratégie d'adaptation à l'échelle des ménages. Celle-ci signifie que chaque ménage possède plusieurs moyens de transport (motoneige(s), VTT, quatre-roues, argo, bateaux de différentes tailles, camion(s), etc.), ce qui permet de s'adapter aux saisons ou aux différentes météo :

La plupart des gens ont plusieurs moyens de transport. La majorité des gens à Mutton Bay ont un véhicule, ils ont un bateau, un quatre-roues, un véhicule tout terrain, une motoneige [...] tous les moyens de transport auxquels tu peux penser pour se déplacer, que ça soit sur terre, sur l'eau ou sur la glace, la plupart des gens a plusieurs moyens d'aller où ils veulent (Mutton Bay 51).

La population étant extrêmement résiliente, il est normal de s'équiper en conséquence des nouvelles réalités climatiques. Que ce soit en s'équipant d'un VTT à 6 roues plutôt qu'un quatre-roues, d'un argo, d'une meilleure motoneige, d'un camion, etc. Ces articles sont bel et bien des nécessités sur le territoire et non pas un simple loisir (Tête-à-la-Baleine 66).

Les gens sont bons pour s'adapter. J'ai un bateau...j'ai deux bateaux. J'ai quatre ou cinq motoneiges. J'ai quelques véhicules tout-terrain (Harrington Harbour 37).

Les réponses au sondage en ligne vont dans le même sens que les données tirées des entrevues et des ateliers de cartographies participatives. À la question « *quelle(s) stratégie(s) prévoyez-vous mettre en place pour vous adapter à ces transformations [liées aux changements climatiques] de votre mode de vie ?* », près de la moitié des personnes répondent la diminution de la fréquence des déplacements (44 %) et un peu plus du tiers (39 %) des personnes mentionnent *ex aequo* la modification des moyens de transport utilisés, la modification des activités pratiquées et un déménagement hors de la Basse-Côte-Nord. Cette dernière stratégie n'est pas autant ressortie au sein des données qualitatives de la recherche, alors qu'une seule personne mentionne un déménagement dans une autre communauté de la Basse-Côte-Nord, qui est reliée par la route pour avoir plus facilement accès aux services médicaux. Toujours dans le sondage, la modification des destinations fréquentées est partagée par 27 % des répondant·e·s alors que près du cinquième affirment ne pas avoir de stratégie (18 %). De manière marginale, quelques autres stratégies ressortent, par exemple l'acquisition d'équipement personnel pour faire face aux changements climatiques (motoneige et bateau plus adaptés, autosuffisance alimentaire) et la production agricole et médicinale.

7.3.2.2 Stratégies alimentaires

Les Bas-Côtier·ère·s empruntent diverses stratégies ou adaptations en lien avec l'alimentation et l'approvisionnement en denrées. Cultiver des légumes en serres ou en jardins, à la fois pour le plaisir et pour diminuer la facture d'épicerie, en fait partie :

C - Je fais pousser quelques légumes. Le prix des aliments est hallucinant ici et, c'est l'enfer, les légumes et le reste. [...]

B - Ça aussi c'est de l'argent.

C - [...] Je jardine pour, compléter mes revenus, je dirais. Je fais pousser beaucoup de légumes racines, des fraises et des oignons et de l'ail et toutes sortes de choses (Bonne-Espérance 6CB).

Quelques personnes mentionnent le fait d'aller acheter de la viande à l'extérieur, de faire des provisions en ville l'automne. Et pour les ménages qui le peuvent, ils font de grosses commandes avant l'hiver :

On achète notre viande à l'extérieur à meilleur prix. Quand on va en ville, on court les magasins quasiment comme des chiens-loups [...] Pis des fois on fait acheter par nos filles qui sont en ville. Elles sont des bons dépanneurs (Tête-à-la-Baleine 48).

Y'a beaucoup de monde qui se permette eux autres, y vont partir l'automne en bateau, aller en ville, chez la famille y vont faire une bonne épicerie, mais y'a des gens qui ont pas les moyens de faire ça. De le faire, de s'acheter de l'épicerie pour 4 000, 5 000 \$. Nous autres, on a pu d'enfants. On le fait pu, mais quand on avait des enfants c'est ce qu'on faisait (La Romaine 24).

Toujours en lien avec l'alimentation, quelques personnes remarquent une certaine perte d'autonomie alimentaire avec la venue des commerces et de l'approvisionnement par bateau. Elles considèrent que c'est une perte de l'autosuffisance, ce qui est une conséquence plus qu'une stratégie, mais qui traduit simultanément une certaine adaptation historique. Une personne raconte qu'avant, la consommation de poulet ou de dinde, c'était une exception à Noël. Maintenant, c'est le poisson et le loup-marin qui sont l'exception, compte tenu les difficultés pour y accéder, tant matérielles que financières. Elle estime que l'abondance de nourriture dans les magasins fait en sorte « *qu'on s'éloigne de notre autosuffisance. Avant, la nourriture locale était un aliment de base et la nourriture de l'extérieur était une gâterie. Aujourd'hui, c'est l'inverse* » (La Tabatière 50A).

7.3.2.3 L'énergie

Bien que de manière plus marginale, l'énergie revient à quelques reprises dans les stratégies d'adaptation, notamment chauffer à l'hydro-électricité (voir section 6.4.4). Par exemple, pour décrire la combinaison de différents types de chauffages (au bois, à l'électricité) avec le fait d'avoir une génératrice pour les moments où il n'y a pas d'électricité. Les commentaires liés à l'hydroélectricité font principalement état de l'accès des ménages de la Basse-Côte-Nord aux services d'Hydro-Québec pour s'approvisionner en électricité. Dans cette région, le chauffage des maisons a traditionnellement été assuré par le chauffage au bois.

L'accroissement de l'utilisation de l'hydroélectricité pour le chauffage pourrait s'expliquer en partie par les hivers plus doux des dernières années causés par les changements climatiques qui empêchent ou complexifient sérieusement la récolte de bois en motoneige. L'adaptation est donc celle de chauffer à l'hydro-électricité. Toutefois, malgré la disponibilité du service d'Hydro-Québec, les coupures de courant sont fréquentes. Pour faire face à cette situation, de nombreux foyers disposent de générateurs au gaz comme solution de secours :

La plupart chauffent à l'électricité, mais plusieurs ont encore un plan B (Blanc-Sablon 65).

Si on perd le courant, la plupart des gens ont un poêle à bois comme solution pour chauffer la maison en cas de panne (Mutton Bay 51).

Quand mon fils est né, il avait deux semaines, on a perdu l'électricité pendant deux semaines. J'ai acheté une génératrice la même année. Parce qu'on n'avait pas...Notre ligne d'eau est au bout du village. Donc j'ai dû m'arranger seule pour avoir de l'eau et tout (Chevery 32).

En effet, le temps de rétablissement du courant demeure toutefois un défi :

On perdait l'électricité plusieurs fois par année, pendant peut-être deux jours ou une journée. Ça prend vraiment longtemps avant qu'une équipe [d'Hydro-Québec] arrive pour venir voir quel est le problème (Kegaska 25).

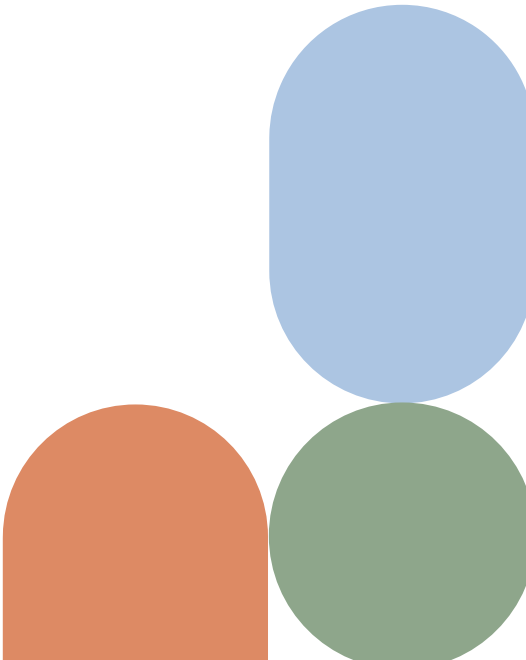
Pour conclure, ce chapitre démontre que les Bas-Côtier·ère·s sont à la recherche de solutions ou de stratégies pour continuer d'habiter la région malgré les changements climatiques, les enjeux de dévitalisation et la transformation du mode de vie. Si ces stratégies ne sont pas toujours claires, la volonté ou l'importance d'essayer autre chose, de ne plus se reposer sur ce qu'on sait ou qu'on fait déjà, semble se profiler. À l'image des transformations du territoire qui sont inédites et dont les résultats à plus long terme sont inconnus, la population se questionne et teste différentes voies. Celles-ci témoignent de leur attachement au territoire et aux gens qui l'habitent, ainsi qu'au mode de vie qui s'y rattache :

On ne peut plus vivre comme avant avec le changement climatique. Il faut changer pour vivre dans un environnement en changement. J'espère qu'un jour, on pourra dire : tu sais quoi, je m'en vais à l'aéroport, je n'ai pas besoin d'attendre six heures ou quelque chose du genre, je n'ai pas à me demander si je vais passer à travers la glace si j'y vais en motoneige, tu vois. C'est ça le stress. On a besoin de changement pour pouvoir s'adapter, sinon on ne s'adapte pas aux changements, on fait juste vivre avec, et il n'y a pas d'améliorations (Saint-Augustin 8).

Il ne faut pas se fier à...ce qui existait avant. Il faut prendre ce qui vient. Ne pas se fier à ce qu'on savait ou ce qu'on pense savoir. Peu importe ce qui arrive, on va devoir s'ajuster. [...] Il faut faire autre chose, prendre un chemin différent, ou...changer notre manière de penser ou trouver des nouvelles idées, ou des nouveaux moyens de transport, nouveaux modes de vols...tu vois ? Il faut s'ajuster et changer notre manière de penser (Kegaska 25).



Conclusion et recommandations



Cette recherche permet de documenter les transformations majeures que vivent les communautés de la Basse-Côte-Nord en lien avec les changements climatiques. Il en ressort que ces transformations se couplent à d'autres enjeux sociodémographiques et économiques structuraux touchant fortement cette région. Grâce à une approche méthodologique combinant plusieurs méthodes et mobilisant les savoirs et les expériences du territoire, elle met en évidence à quel point les changements climatiques entravent la mobilité, fragilisent la stabilité des infrastructures, précarisent l'accès aux services essentiels, en particulier ceux de santé, bouleversent les pratiques culturelles et sociales, tout en affectant l'économie et la démographie par l'exode des jeunes, en plus du vieillissement de la population déjà présent.

Malgré une des limites de cette recherche que fut l'accès aux données des compagnies de transports, des ministères ou autres institutions desservant la Basse-Côte-Nord - difficiles ou impossibles à obtenir de manière systématique et qui sont parfois incomplètes - les résultats révèlent à quel point l'imprévisibilité engendrée par les changements climatiques exacerbe l'isolement géographique et les inégalités d'accès aux services essentiels. Pourtant, au-delà de ce constat, cette recherche témoigne aussi d'une volonté forte de s'adapter, comme les personnes et les communautés de cette région ont toujours su le faire. Si l'isolement géographique et le désenclavement hivernal ont contribué à l'autonomie, à la débrouillardise et à l'adaptation à une panoplie de transformations, celles liées aux changements climatiques sont inédites et déroutantes. Les stratégies d'adaptation individuelles et communautaires adoptées ou proposées illustrent le désir de préserver le mode de vie et de renforcer les solidarités locales et régionales. Les stratégies institutionnelles et gouvernementales structurantes se font attendre, en particulier en ce qui concerne l'amélioration de la desserte en transport et le raccordement au réseau routier extrarégional. La route 138, fil conducteur des aspirations régionales communes de désenclavement, est plus que jamais nécessaire selon les Bas-Côtière·s. Elle cristallise les enjeux de développement territorial et de revitalisation des communautés, et est aussi vu comme le moyen par excellence de faire face aux impacts négatifs des changements climatiques sur le mode de vie.

En somme, ce travail contribue à une meilleure compréhension des réalités bas-côtières, innues et nordiques et appelle à une action concertée, incluant pleinement les expériences et les savoirs locaux. De toute évidence, les populations locales sont les mieux placées pour témoigner des transformations territoriales intenses qu'elles observent et qu'elles vivent au quotidien, et pour contribuer aux mesures d'adaptation. Les récits du territoire appellent à l'urgence d'agir. Ils invitent les décideur·euse·s à soutenir les communautés en travaillant de concert avec elles, avec les instances locales et régionales qui les représentent ainsi qu'avec les expertises scientifiques. L'histoire démontre que sont vouées à l'échec les actions et les décisions prises sans l'écoute de ces voix nordiques et sans un réel travail conjoint. Le cas de la digue de Tête-à-la-Baleine en est un exemple probant (Capsule vidéo 20).

Capsule vidéo 20 : Approvisionnement, déplacements et accès au quai et à la marina de Tête-à-la-Baleine



Accès à la capsule :

https://experience.arcgis.com/experience/45766e07d19540979b57ae2decdb9187/page/T%C3%A9moignages#data_s=id%3AdataSource_19-19b2209fac3-layer-10%3A27

Face à l'ampleur des transformations territoriales observées en Basse-Côte-Nord, il devient impératif de penser l'avenir en termes d'adaptation à la fois proactive et souple, car ces changements ne sont pas immuables. Ces adaptations doivent être élaborées de manière ascendante, à partir d'un ancrage dans les milieux de vie, c'est-à-dire dans l'attente d'un avion pour un rendez-vous médical, sur les îles lors d'un après-midi de cueillette de graines rouges ou de chicoutais, à la pêche sur glace en famille, dans la tente innue odorant le sapinage, lors d'un tournoi de hockey sur une glace extérieure, en observant sa motoneige immobilisée près de sa maison. Se trouvent, dans ces pratiques, une sensibilité, une identité et une appartenance tissées par l'expérience d'un territoire fortement vécu (Guimond, 2007). C'est dans cet esprit qu'ont été élaborées les recommandations suivantes qui s'articulent autour du renforcement des capacités locales afin que les communautés soient au cœur des décisions qui les concernent, et ce, pour tous les enjeux territoriaux qu'elles connaissent.

Recommandations

Ces recommandations sont adressées à quiconque - personnes, organisations, entreprises - œuvrant de près ou de loin en Basse-Côte-Nord. Ainsi, le public cible est large, allant des citoyen·ne·s de la Basse-Côte-Nord qui souhaitent connaître et comprendre les changements climatiques dans leur région, aux acteur·trice·s qui ont besoin de données en appui à leurs activités, en passant par les décideur·euse·s politiques qui désirent s'outiller pour faire des choix d'adaptation éclairés.

Mobilité et infrastructures de transport

- **Accélérer et finaliser le prolongement de la Route 138** pour désenclaver les communautés et améliorer l'accès aux services essentiels.
 - **Consulter et inclure les avis des communautés** quant à la priorité des tronçons à construire et les besoins réels.
 - **Prioriser le désenclavement des secteurs particulièrement vulnérables aux changements climatiques**, notamment les tronçons Harrington Harbour-Chevery et Saint-Augustin-Pakua Shipi.
- **Renforcer la fiabilité des transports aériens et maritimes actuels** par une meilleure coordination des différents moyens de transport, des fréquences et des horaires adaptés selon la saisonnalité et des subventions accessibles. Les changements climatiques ne devraient pas être un prétexte pour réduire ou détériorer l'offre des services.
 - **Améliorer la desserte et le service à la clientèle offert par la compagnie Air Liaison.**
 - **S'assurer du respect des normes en matière de santé et sécurité des appareils de la compagnie Air Liaison.**
 - **Prolonger la saison d'opération du navire-cargo Bella Desgagnés.**
 - **Favoriser une fréquence accrue du passage du Bella Desgagnés** en partance de la Minganie ou de Sept-Îles plutôt que de Rimouski.
- **Documenter et rendre accessibles les données sur les interruptions de services** de tous les moyens de transport confondus, les causes et les implications de ces interruptions, ainsi que les solutions alternatives déployées ou réfléchies pour y pallier.
 - **Dénombrer** les vols, les escales, les traverses annulés ou interrompus ainsi que les coûts engendrés pour les usager·ère·s, les compagnies et le gouvernement, afin de répondre adéquatement à la situation.

- **Adapter les infrastructures hivernales** (Route Blanche et autres sentiers de motoneige) aux nouvelles conditions climatiques pour maintenir la mobilité locale et régionale.
 - **Baliser plus tôt et laisser les balises plus longtemps à la fin de la saison.**
 - **Continuer de déplacer le tracé de la Route Blanche à l'intérieur des terres**, en concertation avec les usager·ère·s.
 - **Sensibiliser aux dangers, aux conditions changeantes et à la transformation active et parfois soudaine des repères du territoire**, afin d'éviter des accidents.
- **Reconnaître que le modèle actuel de transport** ne suffit plus et doit être repensé. Miser sur ce qui fonctionne déjà bien, valoriser les bonnes pratiques et tirer des leçons des erreurs du passé, plutôt que de les répéter. Par exemple, pour les usager·ère·s, le remplacement des appareils d'aviation de type Twin Otter desservant pendant des décennies Tête-à-la-Baleine et La Tabatière par un hélicoptère apparaît être un choix non judicieux.
 - **Améliorer et rendre permanent** le Programme d'accès aérien aux régions (PAAR).

Santé et services sociaux

- **Offrir un soutien psychologique et social** en lien avec les impacts des changements climatiques et les transformations des milieux de vie qui peuvent causer de l'écoanxiété, du stress et de la détresse.
- **Diminuer le temps moyen d'attente pour les évacuations médicales**, et prioriser la patientèle qui n'a pas pu se rendre à son rendez-vous médical pour des raisons hors de son contrôle.
- **Augmenter la flotte aérienne destinée aux évacuations médicales d'urgences** pour que chaque village y est accès rapidement en cas de besoin.
- **Favoriser les partenariats en ce qui concerne les programmes** offerts dans les communautés Innuat et les municipalités pour une optimisation des ressources.
- **Alléger les procédures bureaucratiques et administratives** en lien avec le déplacement médical.
- **Prendre en charge les dépenses supplémentaires imprévisibles** liées aux annulations ayant pour cause les conditions climatiques.
- **Adapter le réseau de santé aux réalités territoriales de la Basse-Côte-Nord**, en évitant la centralisation uniforme. Si des services se regroupent, s'assurer que cela ne réduit pas l'offre, mais l'améliore ou la bonifie.

- **Renforcer les services pour les personnes vulnérables** (aîné·e·s, malades chroniques, personnes vivant avec un handicap) en assurant un accès équitable aux soins.
 - **Revoir et bonifier les politiques de remboursement**, tout en les adaptant pour les personnes à faible revenu.
- **Améliorer l'accès à l'eau potable et à l'assainissement** de l'ensemble des communautés.

Économie locale et régionale

- **Prendre en compte les changements climatiques lorsque sont abordés les enjeux de vitalité économique et démographique**, et vice versa.
- **Considérer toutes les options de développement**, ne pas se limiter à un seul moteur économique, en s'inspirant des leçons d'ailleurs.
 - **Repenser la vitalité économique** dans le contexte des changements climatiques en équilibrant subsistance locale et grands projets.
- **Favoriser l'émergence de coopératives agroalimentaires et de tourisme durable**, en tenant compte des réalités climatiques et logistiques.
 - **Renforcer la concertation touristique bas-côtière** pour mieux structurer ce secteur.
 - **Soutenir ces secteurs financièrement et administrativement.**
 - **Exiger la prise d'une assurance annulation par la clientèle touristique en cas d'événements climatiques extrêmes**, pour éviter que les coûts incombent aux organismes locaux.

Éducation

- **Réfléchir en concertation avec l'ensemble des institutions locales et régionales à un modèle d'éducation adapté aux réalités géographiques et climatiques** de la région, dans un contexte de dévitalisation des communautés, par exemple la fusion de certaines écoles, ou un modèle d'enseignement à distance, comme les écoles de l'air en Australie (*School of the Air*).

Culture, savoirs locaux et cohésion sociale

- **Préserver, valoriser et transmettre les savoirs locaux** par des projets intergénérationnels et intrarégionaux.
- **Soutenir les activités culturelles et communautaires** malgré les contraintes climatiques (par ex. carnivals, tournois sportifs, rassemblements sociaux) avec des

programmes de financement favorisant le déplacement à l'année entre les communautés.

- **Réfrigérer les glaces des patinoires.**
- **Soutenir les activités traditionnelles** comme la pêche, la trappe, la chasse, la cueillette et la récolte de bois, par des programmes d'adaptation aux changements climatiques, que ce soit pour faciliter l'accès aux lieux de ces activités, ou bien soutenir les activités culturelles en communauté pour permettre la transmission lorsque ces lieux sont inaccessibles.
- **Créer des espaces de dialogue et de mémoire** qui permettent aux communautés d'échanger sur les transformations de leurs milieux de vie et ainsi favoriser la cohésion régionale et contrer l'isolement hivernal.
 - **Mettre sur pied une journée annuelle de la Basse-Côte-Nord** (congé férié) pour mettre en valeur les identités régionales des Innuat, des francophones et des anglophones et nourrir la cohésion sociale.
- **Miser sur les nouvelles normales climatiques afin d'encourager l'émergence de pratiques locales et régionales adaptées** (par ex. l'agriculture sous serre ou en jardins extérieurs).

Environnement et biodiversité

- **Intégrer les rapports du GIEC sur le dépassement des limites planétaires dans les réflexions et les mécanismes d'adaptation bas-côtiers. Mettre en place des programmes de suivis écologique et biologique** pour documenter les changements fauniques, floristiques et les cycles saisonniers, y mieux s'y adapter.
- **Encourager les pratiques de cueillette et de maraîchage adaptées** aux nouvelles conditions climatiques en protégeant les lieux sensibles (par ex. milieux humides, habitats fauniques).

Gouvernance et planification territoriale

- **Mettre en œuvre aux échelles locales et régionale** une stratégie d'adaptabilité des communautés aux changements climatiques.
 - **Créer un plan d'adaptation souple** aux changements climatiques considérant chaque impact, dans une projection à long terme, en dépit des changements rapides.
- **Soutenir les initiatives locales d'adaptation** déjà en place ou en émergence (par ex.: autonomie alimentaire) par divers moyens (financement, accompagnement, locaux et autres infrastructures).
- **Impliquer les communautés dans la planification territoriale en lien avec les changements climatiques** par des démarches participatives.

- **Favoriser la concertation et la coordination** entre tous les acteurs, actrices, les municipalités, communautés Innuat, MRC et autres pouvoirs publics, pour une gouvernance adaptée aux réalités nordiques et pour éviter de dédoubler des démarches.
- **Utiliser l'intelligence collective et les données locales pour orienter les politiques publiques** et prioriser les investissements en fonction des besoins réels, de manière à amorcer une gestion globale des différentes dimensions liées aux changements climatiques.
- **Favoriser une approche transversale et prospective** encourageant l'imagination collective, la créativité et la solidarité pour envisager de nouvelles modalités d'adaptation aux changements climatiques.
- **Adopter une approche holistique** qui intègre les enjeux climatiques dans les décisions économiques et démographiques.

Recherche, documentation, valorisation et sensibilisation

- **Continuer à documenter les transformations** territoriales, les politiques et les impacts biogéographiques des changements climatiques afin d'orienter de manière pertinente et cohérente les plans d'adaptation et les politiques climatiques.
- **Organiser des formations citoyennes et des événements** ouverts à toutes et tous en Basse-Côte-Nord pour diffuser les connaissances sur les changements climatiques et sur les transformations des milieux de vie.
 - **Adapter les activités de sensibilisation** selon les publics (âge, langue, culture).
 - **Inviter des expert·e·s de vécu et des expert·e·s scientifiques** pour partager leurs connaissances.
 - **Communiquer ce qui se fait déjà** par les communautés, la MRC, les groupes citoyens, les ministères...
 - **Prévoir un soutien en santé mentale lors de ces événements.**
- **Valoriser la science citoyenne, les savoirs expérientiels et les initiatives locales et régionales.**
- **Valoriser la mobilisation des connaissances et communiquer largement** les enjeux vécus en Basse-Côte-Nord pour sensibiliser l'ensemble du Québec, du Canada et du monde à ces enjeux nordiques.
- **Favoriser les échanges** interrégionaux, nationaux et internationaux pour apprendre des autres, notamment avec d'autres régions côtières nordiques, sur les enjeux climatiques, mais aussi sur les enjeux liés à la vitalité économique et sociodémographique, afin d'avoir une vision d'ensemble et de s'inspirer.

Références

- Abbott, L. 1988. *The Coast Way: A portrait of the English on the Lower North Shore of the St Lawrence*. Kingston: McGill-Queen's University Press.
- Abbott, L. 2023. *St.Paul's River: The Once and Future Village*. Whiteley Museum. <https://whiteley.miaexplore.com/fr/>
- Abbott, L. 2025. *Islands of History. Exploring the archipelagos of Old Fort and Blanc Sablon in Quebec. Des îles empreintes d'histoire. Une exploration des archipels du Vieux Fort et de Blanc-Sablon*, au Québec. Georgeville, Québec : Studio Georgeville.
- AECOM, s.d. *Communauté de Pakua-shipi – Plan d'adaptation aux changements climatiques. Version préliminaire*. Conseil des Innus de Pakua Shipi.
- Association touristique de Harrington Harbour, s.d. *Harrington Harbour, Aylmer Sound & Chevery. Plusieurs regards, une histoire. Many Eyes, One Story*. Brochure historique.
- Bonnière et Perrault, P. 1960. *L'Anse Tabatière*. Documentaire. 29 minutes. ONF. <https://www.onf.ca/film/anse-tabatiere/>
- Bonnière et Perrault, P. 1960. *Tête-à-la-Baleine*. Documentaire. 29 minutes. ONF. <https://www.onf.ca/film/tete-a-la-baleine/>
- Boyer-Villemare, U., Savard, J.-P. et Roy, P. 2016. *Évaluation des niveaux d'eau extrêmes causant des dommages de submersion en zone côtière au Québec*. Ouranos, Montréal, Canada. 30 p. <https://www.ouranos.ca/sites/default/files/2023-12/proj-201419-emart-circe-rapporttech.pdf>
- Centre de santé de Pakua Shipi, 2025. Page web de l'organisation. Site Consulté le 3 octobre 2025. <https://www.gopakua.com/centre-de-sante>
- Charest, P. 1970. Le peuplement permanent de la Basse-Côte-Nord du Saint-Laurent: 1820-1900, *Recherches sociographiques*, 11 (2), 59-90.
- Chevrier, D. 1996a. Les premières populations humaines. 8 500 à 2 000 ans avant aujourd'hui. Dans P. Frenette (dir.), *Histoire de la Côte-Nord*, Sainte-Foy et Québec, Les presses de l'Université Laval et Institut québécois de recherche du la culture (coll. Les régions du Québec, n° 9), p. 73-104.
- Chevrier, D. 1996b. Le partage des ressources du littoral : 2 000 à 350 avant aujourd'hui. Dans P. Frenette (dir.), *Histoire de la Côte-Nord*, Sainte-Foy et Québec, Les presses de l'Université Laval et Institut québécois de recherche du la culture (coll. Les régions du Québec, n° 9), p. 105-134.
- Centre intégré de santé et de services sociaux de la Côte-Nord, 2025. Transport des usagers. <https://www.cisss-cotenord.gouv.qc.ca/usagers-et-visiteurs/transport-et-deplacement-des-usagers/transport-des-usagers/>. Consulté le 22 avril 2025.
- Commission de toponymie du Québec, 2025. Pakuashipi ; Unamen Shipu ; Blanc-Sablon ; Saint-Augustin ; Gros-Mécatina ; La Tabatière ; Mutton Bay ; Tête-à-la-Baleine ;

- Chevery ; Kegaska. Tiré de *Noms et lieux du Québec*, ouvrage de la Commission de toponymie paru en 1994 et 1996 sous la forme d'un dictionnaire illustré imprimé, et sous celle d'un cédérom réalisé par la société Micro-Intel, en 1997, à partir de ce dictionnaire. Québec. Site consulté le 25 septembre 2025. <https://toponymie.gouv.qc.ca/>
- Côté, R. (Réalisateur) 2025. *Anchored*, documentaire. 8 minutes 52 secondes. BBT Productions. WildTales Films. <https://www.youtube.com/watch?v=KFORUF-QpYc>
- Couture-Cossette, M. 2024. *La route 138 en Basse-Côte-Nord : habiter au rythme de l'absence à Tête-à-la-Baleine*. Maîtrise en géographie, UQAM. <https://archipel.uqam.ca/17558/>
- Couture-Cossette, M. et Guimond, L. (2026). Habiter l'absence, habiter l'infrastructure ? : Paysages temporels à l'aune de la route 138 en Basse-Côte-Nord. *ACME An International Journal for Critical Geographies*, 25(1), 22-42. <https://doi.org/10.14288/acme.ml83zy-2394>
- Dictionnaire Innu-aimun mashinaikan dictionary (2025). *Pakuau*. Dictionnaire en ligne. Site consulté le 25 septembre 2025. <https://dictionnaire.innu-aimun.ca/>
- Dionne, G. 1985. *La voix d'un silence*, Leméac.
- Doonan, N. 2019. A Lower North Shore Story: containers for feminist place-making in Québec, Canada. *Gender, Place & Culture*, 27(7), 965–983. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2019.1620700>
- Drouin, C.-É. 2025. Explosion du nombre de passagers sur les vols en Basse-Côte-Nord. Radio-Canada Côte-Nord, 25 avril 2025. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2159466/paar-billet-avion-500-dollars->
- Duhaime, G. (dir.) 2001. *Le Nord. Habitants et mutations*. Sainte-Foy : Les Presses de l'Université Laval (coll. Atlas historique du Québec).
- Galbraith, P.S., Chassé, J., Shaw, J.-L., Dumas, J., Caverhill, C., Lefaiivre, D. et Lafleur, C. 2021. *Conditions océanographiques physiques dans le golfe du Saint-Laurent en 2020*. Ministère Pêches et Océans Canada. Doc. de rech. 2021/045. iv + 84 p. <https://waves-vagues.dfo-mpo.gc.ca/library-bibliotheque/40980856.pdf>
- Gouvernement du Québec, 2022. *Zones de végétation et domaines bioclimatiques du Québec*. Ressources naturelles et Forêts, No de publication F24-06-2211.
- Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), 2021. Summary for Policymakers. In Masson-Delmotte, V., P. Zhai, A. Pirani, S.L. Connors, C. Péan, S. Berger, N. Caud, Y. Chen, L. Goldfarb, M.I. Gomis, M. Huang, K. Leitzell, E. Lonnoy, J.B.R. Matthews, T.K. Maycock, T. Waterfield, O. Yelekçi, R. Yu, and B. Zhou (eds.), *Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge, United Kingdom et New York, États-Unis: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781009157896.001>.
- Guimond, Laurie. 2007. L'identité en Basse-Côte-Nord francophone: un moteur de vitalité? *Francophonies d'Amérique*, 23-24, 203–230. <https://doi.org/10.7202/1005398ar>

- Hermoso de Mendoza, I., Boucher, É. et Charland N. 2023. Synthesizing Past, Present and Future Climate Variability in the Cambrien Lake, Nachicapau Lake and Fort Mackenzie Area (Naskapi Territory). Final Report. Naskapi Nation of Kawawachikamach.
- Ibrahim, G. 2011. *Géologie et géomorphologie quaternaire de la zone de GIEBV Duplessis*, Organisation des bassins-versants Duplessis, Sept-Îles.
- Institut de la statistique du Québec, 2023. Bulletin d'analyse – Indice de vitalité économique des territoires. Édition 2023, Québec, Institut de la Statistique du Québec, p. 1-47. En ligne : statistique.quebec.ca/fr/fichier/bulletin-analyse-indice-vitalite-economique-territoires-edition-2023.pdf
- Institut de la statistique du Québec, 2024. Exploitation des données fiscales des particuliers de Revenu Québec et Estimations démographiques annuelles. Statistique Canada, Estimations démographiques annuelles (régions infraprovinciales, mai 2024). Adaptation par l'Institut de la statistique du Québec.
- Institut de la statistique du Québec, 2025. Statistique Canada, Estimations démographiques annuelles (régions infraprovinciales, janvier 2025). Adaptation par l'Institut de la statistique du Québec.
- Intergovernmental Panel on Climate Change. 2021. *Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, USA, 2391 p. <https://doi.org/10.1017/9781009157896>
- James, T.S., Henton, J.A., Leonard, L.J., Darlington, A., Forbes, D.L., and Craymer, M. 2014. *Relative Sealevel Projections in Canada and the Adjacent Mainland United States*. Geological Survey of Canada, Open File 7737, 72 p. <https://doi.org/10.4095/295574>
- Jérôme, L., Bacon, J., Lalo, M. et Mark, M. 2024. Documenter la relocalisation forcée d'une communauté innue (Québec) : ambiguïtés et complexité des liens entre sources orales et archives officielles. *Anthropologie et Sociétés*, 48(1), 163-186. <https://doi.org/10.7202/1113159ar>
- La Romaine (s.d). *Historique du peuplement du village de La Romaine*, document interne, communauté de La Romaine.
- Lévesque, F. [réalisatrice et coordonnatrice du projet] 2021. *Raconte-moi notre histoire*. Balado de 24 épisodes sur le patrimoine historique de Tête-à-la-Baleine. Épisode 3. S'ancrer à Tête-à-la-Baleine, installation des premiers colons et formation du village. Radio CJTB.
- Mamut Inuat. 2024. Services aux patients. <https://mamit-innuat.com/nos-services/services-aux-patients/>. Consulté le 24 avril 2025.
- Michaux, E. (2008). *L'exploitation et la gestion des rivières à saumon par les Autochtones: le cas des Innus d'Unamen Shipu et des Jenniss de Musquaro*. Québec: CIÉRA, Université Laval, septembre 2008, 132 pp. Collection « Pêches autochtones », no 5.
- Ministère des Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, 2023. Statistiques du Registre des Indiens, Premières Nations du Québec, 31 décembre 2023.

- Ministère des transports et de la mobilité durable. 2024a. Compilation ouverture et fermeture de la Route Blanche. [Documents internes].
- Ministère des transports et de la mobilité durable. 2024b. Évolution du tracé de la Route Blanche entre Vieux Fort et Rivière-Saint-Paul. [Documents internes].
- Ministère des transports et de la mobilité durable. 2025. <https://www.quebec.ca/transports/aide-financiere/aerien-maritime-ferroviaire/acces-aerien-regions/remboursement-tarifs-aeriens>
- MRC du Golfe-du-Saint-Laurent, 2017. Schéma d'aménagement et de développement. Décembre 2017, mis à jour en juillet 2022. Document 302-B-0003828-0900-00-UM-0002-03. https://mrcgsl.ca/wp-content/uploads/2025/02/SAD-Juillet-2022_Codifie-Copy.pdf
- MRC du Golfe-du-Saint-Laurent. 2023. *Nos Priorités*. [Rapport interne].
- Office québécois de la langue française, 2010. *Grand dictionnaire terminologique*.
- Organisation météorologique mondiale, 2025. Atlas international des nuages. <https://cloudatlas.wmo.int/fr/fog-compared-with-mist.html#:~:text=Le%20terme%20%C2%ABbrouillard%C2%BB%20est%20utilis%C3%A9,synonyme%20de%20%C2%ABbrouillard%20l%C3%A9ger%C2%BB>
- Ouranos, 2015. Vers l'adaptation. Synthèse des connaissances sur les changements climatiques au Québec. Édition 2015. Montréal, Québec : Ouranos. 415 p.
- Ouranos, 2020. Adaptation aux changements climatiques : défis et perspectives pour la région de la Côte-Nord. Montréal : Ouranos. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/amenagement_territoire/lutte_contre_changements_climatiques/fiches_syntheses_regionales/FIC_OuranosCoteNord.pdf
- Ouranos, 2024. Guide de recommandations scientifiques visant à faciliter l'utilisation de projections climatiques. Version 1. Mise à jour 2024-01-15. Montréal : Ouranos. https://www.ouranos.ca/sites/default/files/2024-01/Guide_de_recommandations_scientifiques_visant_a_faciliter_lutilisation_de_projections_climatiques.pdf
- Ouranos, 2025a. Données produites et publiées sur Portraits climatiques, le portail du Consortium Ouranos sur la climatologie régionale et l'adaptation aux changements climatiques. Source des données de référence : Environnement et Changement climatique Canada et Ouranos. Montréal, Québec. <https://portraits.ouranos.ca/>
- Ouranos, 2025b. Phénomènes climatiques. <https://www.ouranos.ca/fr/phenomenes-climatiques>
- Pintal, J.-Y. 1998. *Aux frontières de la mer : la préhistoire de Blanc-Sablon*, Québec, Les Publications du Québec (coll. Patrimoine).
- Poirier, J. 1993. Noms de lieux du Québec d'origine inconnue : classification et exemples. *Onomastica Canadiana*, 75(2), 49-58.

- Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement. RNCREQ 2015. *Faire face aux changements climatiques sur la Côte-Nord*. Feuillet préparé par le RNCREQ, en collaboration avec Ouranos. https://www.rncreq.org/images/UserFiles/files/Feuillet_RNCREQ_CoteNord.pdf
- Relais Nordie Inc. 2024. Conditions et tarifs relatifs au transport des passagers pour le service de desserte maritime de l'Île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord. RNI/TG-P 2025-2026 N/M Bella Desgagnés, Québec, 30 août 2024.
- Remiggi, F.W. 1980. Origines spatiales du conflit français-anglais au Québec : l'exemple de la Basse-Côte-Nord, *Cahiers de géographie du Québec*, 24 (61), 157-166.
- Saint-Arnaud, M., Benjamin, A., deVernal, A., Drapeau, P., Gachon, P. et Kanapé, E. 2024. Mishta-mishkutshipalu tshishik^u, le temps qui change : Bouleversements climatiques sur le Nitassinan de Pessamit. Atlas thématique : un regard documenté sur nutshimit. Conseil des Innus de Pessamit, Pessamit, Québec.
- Schöpfel, J. 2010. Vers une nouvelle définition de la littérature grise. *Cahiers de la documentation – Bladen voor documentatie*, 3, 14-24.
- Simard, C. 2015. *Désenclavement de la Basse-Côte-Nord*. Montréal : Institut de recherche en économie contemporaine (IRÉC). <https://irec.quebec/publications/rapports-de-recherche/desenclavement-de-la-basse-cote-nord>
- Tremblay, N.-A. et S. Trottier [réalisateurs et scénaristes] (2018). *Les Coasters*. Documentaire. Tortuga Films.
- Voyages Coste. 2025. Découvrir la Basse-Côte-Nord – Discover Lower North Shore. Blanc-Sablon. Site consulté le 30 septembre 2025. <http://bassecotenord.com/>
- VRAC-PARC, 2025. Programme Évaluation des vulnérabilités et risques régionaux liés aux changements climatiques et plans d'adaptation régionaux au climat en santé publique. Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/changements-climatiques/vrac-parc>

Annexes

ANNEXE 1 Lieux sensibles

Liste des lieux sensibles aux changements climatiques, identifiés par les personnes participantes à la recherche. Les communautés sont présentées d'ouest en est. L'ordre de présentation des lieux précis est aléatoire.

Kegaska	Glacé de mer
	Baie
	Plage
	Littoral
	Route
	Marina
	Ancien aéroport
	Balises
	Fish Point
	Route Blanche
	À l'intérieur des terres
	Golfe-du-Saint-Laurent
La Romaine	Lac d'Hydro (nom informel)
	Baie
	Montagne à l'arrière d'Unamen Shipu
	Rivière Romaine
	Lac Musquaro
Unamen Shipu	Piste d'atterrissage à l'aéroport
	À l'intérieur des terres
	Littoral
	Rivière
	Général

Chevery	Route Blanche
	Zones marécageuses
	Littoral
	Route du traversier entre Chevery et Harrington Harbour
	À l'intérieur des terres
	Plage
	Zone d'alerte aux marées de tempête
	Au sein du village
	Glacé de mer
	Pont de glace
Harrington Harbour	Pont de glace
	Littoral
	Glacé de mer
	Îles
	Quai
Tête-à-la-Baleine	Route Blanche
	Baie Plate
	Route
	Rivières
	À l'intérieur des terres
	Chenal
	Îles
	Jetée

Mutton Bay	Baie-des-Bateaux
	Glace de mer
	Routes
	Quai
	Route Blanche
	Port
La Tabatière	Golfe-du-Saint-Laurent
	Glace de mer
	Baie (the cove)
	Routes
	À l'intérieur des terres
Pakua Shipi	Rivière Saint-Augustin/Pakua Shipu
	Piste d'atterrissage à l'aéroport
Saint-Augustin	Rivière Saint-Augustin/Pakua Shipu
	À l'intérieur des terres
	Plage
	Baie
	Green Cove
	Îles
	Littoral
	Zone de chasse aux loups marins (en haute mer)
	Général
Bonne-Espérance (municipalité)	Route
	Mer
	Baies
Vieux-Fort	À l'intérieur des terres
	Îles
	Général
Rivière St-Paul	Rivière St-Paul
	Îles

Rivière St-Paul (suite)	Route du traversier de Blanc-Sablon à St-Barbe à Terre-Neuve
	Littoral
	Détroit de Belle-Isle
	À l'intérieur des terres
	Louis Bay
	Baie (the cove)
	Plage
	Général
Middle Bay	Baie
Brador	Îles
	Baie
	Littoral
Lourdes-de-Blanc-Sablon	Plage
	Zones d'érosion
	Îles
	Rivières
	Général
Blanc-Sablon (village)	Route du traversier de Blanc-Sablon à St-Barbe à Terre-Neuve
	Rivière de Blanc-Sablon
	Quai
Blanc-Sablon (municipalité)	Route
	Glace de mer
	Baie
	Sommet des mornes
Basse-Côte-Nord (échelle régionale ou non-spécifié)	Littoral
	Route Blanche
	Îles
	Glace de mer
	Plages

ANNEXE 2 Modalités du transport cargo pour la saison 2025 – Rivière Saint-Augustin Pakua Shipu

AVIS À LA POPULATION
POUR DIFFUSION IMMÉDIATE



Traverse de la rivière Saint-Augustin

Modalités du transport cargo pour la saison 2025

Québec, le 3 avril 2025 – La Société des traversiers du Québec (STQ) désire aviser la population de la municipalité de Saint-Augustin des modalités du transport cargo pour la prochaine saison. Le NM *Bella Desgagnés* débutera le désenclavement de la Basse-Côte-Nord à partir du lundi 7 avril. D'ici la fonte des glaces sur la rivière, le transport des marchandises se fera en motoneige lorsque la route blanche est ouverte ou par hélicoptère. Le NM *Rivière Saint-Augustin* débutera sa saison aussitôt que les conditions de navigation le permettront.

La STQ, dans un souci d'offrir un service de qualité, informe la population de Saint-Augustin des modalités à suivre pour le service de transport de marchandises pour la prochaine saison.

- La marchandise devra être correctement **identifiée par l'expéditeur** afin d'éviter toute erreur de livraison. En cas de mauvaise identification, la STQ n'assumera pas les erreurs d'acheminement des items;
- Toutes les marchandises devront être emballées correctement dans un sac fermé ou un emballage fermé afin d'éviter toute perte et éviter les bris. Le personnel de la STQ informera le client dans l'éventualité que l'emballage de la marchandise ne soit pas conforme. À noter que la STQ refusera le transport de marchandises ayant un emballage non conforme;
- Pour le transport de marchandises par motoneige, la STQ sera en mesure de transporter les marchandises entrant entièrement dans le traîneau de transport afin d'éviter les bris;
- Pour le transport par hélicoptère, le transporteur aérien sera en mesure de transporter les marchandises entrant entièrement dans le filet de transport afin d'éviter les bris;

Traverse de la rivière Saint-Augustin
Case postale 311
Saint-Augustin (Québec) G0G 2R0
Téléphone : 1 877 787-7483
traversiers.com

AVIS À LA POPULATION
POUR DIFFUSION IMMÉDIATE



- La clientèle devra faire parvenir une liste des items et leur poids à l'adresse cargo_bcn@traversiers.gouv.qc.ca au moins 48h avant la prise en charge par le personnel de la STQ pour livraison au quai de Pointe-à-la-Truite;
- Toute réclamation relative à une perte ou un bris de marchandise devra être envoyée à l'adresse cargo_bcn@traversiers.gouv.qc.ca 3 jours suivant la livraison. En dehors de ce délai, la réclamation ne sera pas considérée;
- En cas de réclamation relative à un dommage ou une perte de marchandise lors d'un transport par hélicoptère, les réclamations seront transférées au fournisseur de service hélicopté; Héli-Express.

La STQ remercie la population de Saint-Augustin pour sa collaboration afin de suivre les modalités demandées. Ce qui permettra à la STQ d'assurer un service fiable et de qualité à la population.

La Direction

Traverse de la rivière Saint-Augustin
Case postale 311
Saint-Augustin (Québec) G0G 2R0
Téléphone : 1 877 787-7483
traversiers.com

2

