



# ENGAGEMENT DE L'INDUSTRIE MARITIME DANS LA COLLECTE DE DONNÉES SUR LES BALEINES

Secteur de la côte est canadienne

Rapport  
d'activités  
des saisons  
2014 à 2018



Photographie de couverture © Yan Guilbault

Ce document a été préparé conjointement par le Réseau d'observation de mammifères marins et l'Alliance verte, qui ont encadré la réalisation du projet d'engagement de l'industrie maritime dans la collecte de données sur les baleines dans le secteur de la côte est canadienne.

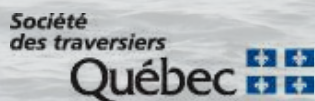
Le Réseau d'observation de mammifères marins (ROMM) est un organisme à but non lucratif, situé à Rivière-du-Loup, qui œuvre depuis 1998 à la conservation et à la mise en valeur du Saint-Laurent et de la faune qui y vit. Le ROMM encadre notamment un vaste réseau de membres observateurs qui collectent des données d'observation de baleines et de phoques dans le cadre de leurs activités régulières pour ensuite les utiliser à diverses fins de conservation. L'organisme travaille entre autres en gestion intégrée et collabore avec divers acteurs de l'industrie maritime afin de les impliquer dans une démarche concertée de conservation des écosystèmes marins.

[www.romm.ca](http://www.romm.ca)

Fondée en 2007, l'Alliance verte est un programme de certification environnementale nord-américain qui découle d'une démarche volontaire de l'industrie maritime visant à surpasser la réglementation. C'est une initiative rigoureuse, transparente et inclusive qui cible les enjeux environnementaux prioritaires grâce à ses 12 indicateurs de rendement distincts. À ce jour, plus de 130 armateurs, administrations portuaires, terminaux et chantiers navals d'un océan à l'autre du Canada et des États-Unis participent au programme. Le caractère unique du programme de l'Alliance verte repose sur l'appui qu'il reçoit des groupes environnementaux, scientifiques et gouvernementaux. Les quelque 70 supporteurs contribuent à façonner et réviser le programme.

[www.allianceverte.org](http://www.allianceverte.org)

Le projet a été rendu possible grâce à l'exceptionnelle participation de plusieurs représentants de l'industrie maritime :



Ce projet a été réalisé avec l'appui financier du gouvernement du Canada.

**Canada**

## PRÉFACE

### MOT DU ROMM

Le projet de l'engagement de l'industrie maritime dans la collecte de données sur les baleines a représenté pour le ROMM une opportunité exceptionnelle de travailler main dans la main avec celle-ci pour la conservation des cétacés. Une première collaboration très fructueuse est née en 2011 avec la Fédération maritime du Canada pour la production puis la distribution du guide *Navires et baleines de l'Atlantique Nord-Ouest*, destiné à sensibiliser les armateurs à la présence de baleines et aux comportements à adopter en leur présence. Stimulé par cette expérience très positive, le ROMM était enthousiaste de s'associer avec l'Alliance verte afin de développer un vaste programme de collecte de données et de formation sur les baleines adapté à la réalité des armateurs. Cela a permis de pousser plus loin cette collaboration naissante avec l'industrie maritime. La réponse a été au-delà de nos espérances : aujourd'hui, ce sont près de sept compagnies totalisant une flotte de 50 navires qui participent activement au programme et qui nous accompagnent toujours pour en assurer une amélioration continue. Après les quatre premières années du projet et près de 3 475 données collectées plus tard, nous pouvons affirmer que l'industrie participe à mieux comprendre la fréquentation des baleines dans les principaux corridors de navigation. Elle aide ainsi à développer des mesures de protection plus adaptées à la réalité, notamment en comprenant mieux les facteurs de risques de collisions. Un merci chaleureux à chacun des partenaires et longue vie au projet!

### MOT DE L'ALLIANCE VERTE

L'Alliance verte est fière d'avoir collaboré à ce projet qui aura permis d'en apprendre davantage sur le déplacement des baleines. Cette connaissance contribuera concrètement à leur conservation. L'Alliance verte a facilité le maillage avec les armateurs et l'élaboration d'outils de formation adaptés. Les diverses formations d'équipages que j'ai eu l'opportunité d'offrir en montant à bord de plusieurs navires ont sensibilisé le personnel navigant à la présence d'espèces de baleines en péril dans leur zone de navigation et aux actions à poser lors de leurs rencontres, entre autres pour limiter et signaler les collisions. Elles ont mené à des discussions enrichissantes de part et d'autre. Ces formations motivent l'engagement direct de l'équipage et permettront de collecter des informations essentielles. La participation de l'Alliance verte, de par la nature binationale du programme, a aussi permis au projet de bénéficier de l'expertise développée dans ce domaine dans l'ouest du pays. Ce partenariat a aussi nourri le développement de deux indicateurs de rendement sur le bruit sous-marin (armateurs/ports). L'objectif des indicateurs est de réduire l'impact des activités maritimes sur les mammifères marins. C'est un ajout important au programme puisqu'il s'agit des tout premiers indicateurs qui touchent directement les baleines, mais aussi parce qu'aucun autre programme volontaire de certification environnementale au monde ne traite de cet enjeu. Ces critères permettront par ailleurs d'assurer le suivi dans l'implantation et la réalisation des programmes élaborés, tant pour les transporteurs maritimes que les ports.



Esther Blier  
Directrice générale



Véronique Nolet  
Directrice du programme  
- Saint-Laurent



## RÉSUMÉ

---

En 2014 était publiée la première édition du livre « Navires et Baleines de l'Atlantique Nord-Ouest : Guide à l'intention de l'industrie maritime » coréalisée par le Réseau d'observation de mammifères marins, la Fédération maritime du Canada et l'Université Dalhousie. Ce livre ouvrait la porte à de nombreuses collaborations entre l'industrie maritime et le milieu de la conservation en proposant différentes solutions pour réduire le risque de collisions entre navires et baleines. On y mentionnait d'ailleurs que dans un monde idéal, toutes les compagnies maritimes devraient fournir de la formation à leurs équipages afin de les éduquer sur les mesures à prendre pour prévenir les collisions et savoir quoi faire si une collision devait survenir. L'amélioration de la capacité d'identification des principales espèces de baleines était également proposée afin de mieux comprendre le comportement des espèces rencontrées. De plus, l'acquisition de données sur les principales aires de distribution saisonnière des baleines à l'intérieur ou à proximité des corridors de navigation était également identifiée comme étant une plus-value majeure afin de mieux comprendre les interactions possibles entre navires et baleines.

C'est dans cette optique que le ROMM et l'Alliance verte se sont associés afin de mettre sur pied le projet de l'engagement de l'industrie maritime dans un vaste projet de collecte de données d'observation de baleines sur le territoire de la côte est canadienne. Ce projet comprenait un important volet de formation du personnel navigant à l'identification des baleines et à la collecte de données d'observation. De l'information était également distribuée sur les comportements à adopter en présence de baleines et en cas de collision.

Après un premier essai fructueux réalisé avec la flotte des navires du Groupe Desgagnés et le navire *Salarium* du Groupe CSL en 2015, le projet a pris officiellement son envol grâce à un financement reçu du Programme d'intendance de l'habitat des espèces en péril du gouvernement du Canada pour un projet pilote échelonné sur trois ans. Durant ce projet, de 2016 à 2019, ce sont sept compagnies qui se sont portées volontaires pour s'impliquer dans le projet et recevoir une formation sur l'identification des baleines et les bons comportements à adopter en présence de celles-ci. La réalité divergente des différentes compagnies a contraint les équipes du ROMM et de l'Alliance verte à développer des formations adaptées à chacune. Le présent rapport d'activité dresse le portrait des compagnies participantes, des activités de formation et de collecte de données qui ont été réalisées et des perspectives d'avenir du projet.

# TABLE DES MATIÈRES

Préface .....	p. 3
Résumé .....	p. 4
Table des matières .....	p. 5
PARTIE 1 – Mise en contexte .....	p. 6
PARTIE 2 – Présentation du projet .....	p. 7
PARTIE 3 – Compagnies participantes .....	p. 14
PARTIE 4 – Portrait résumé des observations de baleines .....	p. 22
PARTIE 5 – Défis et perspectives d'avenir .....	p. 28

Photographie de haut de page © Stéphanie Pronovost, ROMM



© Véronique Nolet



## 1 • MISE EN CONTEXTE

Les eaux de l'océan Atlantique Nord-Ouest ainsi que de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent constituent une voie navigable importante pour le transport maritime. D'autre part, elles abritent des écosystèmes très productifs qui accueillent une grande richesse d'espèces de baleines qui viennent y réaliser des activités essentielles à leur survie telles que l'alimentation, la reproduction et le repos. Certaines y vivent à l'année, tel le béluga du Saint-Laurent, alors que la majorité entreprend des migrations annuelles. De ce fait, le chevauchement entre les routes des navires et des baleines devient inévitable en certains lieux et temps de l'année.

La problématique des collisions entre navires et baleines constitue un enjeu international, le Canada ne faisant pas exception à la règle. Pour certaines espèces en voie de disparition, telles que la baleine noire de l'Atlantique Nord, le rorqual bleu et l'épaulard résident du Sud, les collisions avec les navires sont au nombre des principales menaces qui affectent leur rétablissement.

Plusieurs instances internationales travaillent sur des initiatives visant la réduction des risques de collision entre navires et baleines. Contournement de zones par les navires sur une base saisonnière ou permanente, réduction de vitesse des navires, déclaration obligatoire de navires dans certaines zones, survols aériens, rapports d'observation et formation de l'équipage en sont autant d'exemples.

Ce projet de formation et d'engagement des acteurs de l'industrie maritime dans la collecte de données sur les baleines revêt une importance particulière. En effet, les actions de sensibilisation font partie des solutions identifiées et jugées efficaces pour réduire les impacts potentiellement négatifs de la circulation des navires dans les endroits où les routes des navires et les aires d'alimentation, de reproduction et de repos des baleines se chevauchent.



© Oceanex

## 2 • PRÉSENTATION DU PROJET

### UN RÉSEAU ACTIF D'OBSERVATEURS DEPUIS 1998

Depuis sa création en 1998, le Réseau d'observation de mammifères marins (ROMM) construit une base de données sur les baleines et les phoques qui fréquentent l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent. Dès les premiers balbutiements de ce projet d'observation environnemental, des organisations de différents horizons se sont jointes au mouvement en collectant des données bénévolement sur les mammifères marins et d'autres espèces marines tout au long de leur saison d'observation régulière. Parcs de conservation, compagnies offrant des excursions en mer, transporteurs maritimes et traversiers sont ainsi regroupés sous l'appellation de « membres observateurs du ROMM ».

Au fil des années, des membres s'ajoutent au réseau et le territoire couvert par ceux-ci s'agrandit. Chaque membre observateur contribue aux objectifs de conservation des mammifères marins par la cueillette d'information sur la répartition géographique et l'abondance de ces derniers dans l'Atlantique Nord-Ouest, incluant l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent.





## L'ENGAGEMENT DE L'INDUSTRIE MARITIME

Les transporteurs maritimes naviguent en toutes saisons et en tous lieux, ce qui offre la possibilité d'accéder à des données dans des secteurs parfois quasi inaccessibles. Ces données, tantôt récoltées en dehors de la saison estivale, tantôt dans des zones peu fréquentées et peu connues, permettent une meilleure connaissance de la distribution et de l'abondance des mammifères marins.

En raison de l'intérêt croissant des compagnies à suivre le pas du Groupe Desgagnés et de Canada Steamship Lines, le ROMM a, en collaboration avec l'Alliance verte, déposé un projet au Programme d'intendance de l'habitat des espèces en péril du gouvernement

## DES DONNÉES DIFFUSÉES PUBLIQUEMENT

Les données récoltées par le réseau des membres observateurs du ROMM sont centralisées au sein de l'Observatoire global du Saint-Laurent, où elles sont rendues accessibles au public par le biais de leur site Internet au [www.ogsl.ca](http://www.ogsl.ca). Pour une utilisation plus substantielle, les groupes, les organismes ou les institutions publiques ou privées doivent effectuer une demande écrite au ROMM.

du Canada pour répondre à cette demande. Le financement octroyé a permis d'étendre le programme de formation et de collecte de données à d'autres joueurs et d'aider à élaborer des outils de formation adaptés aux réalités multiples des différentes compagnies participantes. Au terme de ce projet pilote de quatre ans, ce sont près de 3 475 données qui ont été collectées par une flotte d'une cinquantaine de navires, regroupés au sein de sept compagnies différentes.

Ce rapport d'activité dresse le portrait des retombées positives de ce projet pilote qui s'est déroulé d'avril 2015 à mars 2019.

À titre d'exemples concrets, les données récoltées pourraient servir à réaliser certains ouvrages de sensibilisation ou d'éducation (p. ex., Navires et Baleines de l'Atlantique Nord-Ouest : Guide à l'intention de l'industrie maritime), à compléter des bases de données scientifiques existantes ou encore à servir de base de référence à la mise en place de mesures de gestion et de conservation adéquates des mammifères marins.





## LA PIERRE ANGULAIRE DU PROJET : LA FORMATION

La formation aux équipages constitue une étape essentielle pour assurer le succès d'un tel projet de collecte de données. En effet, la formation permet d'augmenter le niveau de confiance des données collectées, notamment en ce qui a trait à la bonne identification des baleines observées, de même qu'à une uniformité dans la méthode de collecte. Pour ce faire, le ROMM et l'Alliance verte se devaient de développer de bons outils de formation et de références adaptés à la clientèle.

Trois types de formations ont été développés afin de s'adapter à la réalité de chacun des armateurs.

Pour chacune de ces formations, le matériel utilisé était le suivant :

- une présentation PowerPoint sur le projet ;
- une présentation PowerPoint sur l'identification des baleines ;

- une présentation PowerPoint sur la méthode de collecte de données ;
- des fiches plastifiées d'identification des baleines du Saint-Laurent ;
- une grande affiche sur les espèces de baleines qui peuvent être observées dans l'océan Atlantique Nord-Ouest ;
- un cartable de références par navire contenant l'information suivante : un guide *Navires et Baleines de l'Atlantique Nord-Ouest*, un protocole de prise de données, des grilles d'observation, les présentations PowerPoint présentées, des fiches d'identification et d'information sur les espèces de baleines et des compléments d'information sur les espèces clés et d'importance significative.



© Fednav



## DIFFÉRENTS TYPES DE FORMATION OFFERTS

### FORMATION DES ÉQUIPAGES À BORD DES NAVIRES

Consiste à faire embarquer le formateur directement à bord du navire au cours d'un trajet complet ou pendant une partie de ce dernier. Les formations, d'une durée approximative de 2h30, sont données à même la timonerie, et ce, lors des différents quarts de travail du personnel navigant.

#### AVANTAGES

- Compréhension optimale de l'importance à accorder à une meilleure cohabitation entre navires et baleines.
- Possibilité de pratiquer en temps réel les observations de baleines et la collecte de données.
- Possibilité de donner plus d'une formation (si nécessaire).
- Information adaptée aux trajets les plus souvent empruntés par le navire (ex. : zones de protection maritimes rencontrées).
- Présence du formateur à bord du navire pendant plusieurs jours pour répondre aux questions.

#### INCONVÉNIENTS

- Formation limitée aux compagnies domestiques qui effectuent de courts trajets de tout au plus une semaine.
- Requiert une coordination importante entre le formateur et la compagnie.
- Investissement en argent pour la compagnie (frais de représentation et de transport du formateur).
- Investissement en temps important pour le formateur.

### FORMATION À QUAI DES ÉQUIPAGES

Consiste à faire embarquer le formateur à bord du navire lorsque celui-ci est à quai, entre deux transits. Les formations doivent respecter un temps limité, car les navires sont habituellement contraints de demeurer à quai le moins longtemps possible.

#### AVANTAGES

- Formation adaptée pour les armateurs domestiques et internationaux.
- Possibilité de rencontrer les équipages sur leur lieu de travail.
- Peu d'investissement pour la compagnie.
- Investissement minime en temps pour le formateur.

#### INCONVÉNIENTS

- Durée de la formation limitée en temps et soumise aux aléas des activités du navire à quai.
- Requiert une coordination importante entre le formateur et la compagnie en raison des horaires changeants.
- Pas de possibilité de pratiquer en temps réel.

## FORMATION DE GROUPE LORS DE SÉMINAIRES ANNUELS DU PERSONNEL NAVIGANT

Consiste à offrir une formation au plus grand nombre de gens possible rassemblés dans le cadre d'une rencontre annuelle organisée par la compagnie.

### AVANTAGES

- Possibilité de former un grand nombre de personnes (et donc les équipages de plusieurs navires) en même temps.
- Peu d'investissement pour la compagnie.
- Peu d'investissement en temps pour le formateur.

### INCONVÉNIENTS

- Formation accessible seulement aux compagnies domestiques qui organisent ce genre de rencontres.
- Impossible d'adapter la formation aux trajets effectués par les navires.
- Formation de base, très générale, offerte en formule accélérée en raison de l'horaire souvent très chargé de ce type d'événement.
- Faible opportunité d'interaction avec la salle.

© Véronique Nolet





## UN BEL ENGAGEMENT À SOULIGNER

Pour aider à stimuler l'intérêt à long terme des équipages à la collecte de données, il importait de mettre en place diverses activités de promotion, de motivation et de rétroaction. Voici un bref aperçu des activités qui ont été réalisées en ce sens dans le cadre du projet :

- Diffusion de communiqués de presse pour annoncer l'engagement de chaque compagnie participante dans le projet.
- Remise de certificats à chaque navire participant démontrant son engagement au projet.
- Communications régulières aux équipages des navires faites par des personnes-clés au sein même des compagnies participantes (p. ex., directeurs en environnement et capitaines) pour stimuler la participation au projet.
- Maintien régulier des communications entre les représentants des compagnies participantes et le ROMM.



- Envoi de bulletins de liaison mensuels ou bimensuels personnalisés à chaque compagnie mettant en valeur les observations de baleines réalisées par ses équipages au cours du mois précédent ainsi que des articles d'actualité touchant les baleines ou le milieu marin. Il s'agissait d'une opportunité unique de diffusion de messages de conservation des baleines.



**LA SAISON A COMMENCÉ : OUVREZ L'OEIL !**

Le mois d'avril est déjà riche en observations : 3 rorquals à bosse ont été vus en Gaspésie à Grande-Grave, de nombreux phoques à Renouille et à Sandy Beach ainsi qu'un rorqual bleu et 3 rorquals communs dans le secteur de Sept-Îles.



Au large de Matane, 5 bélugas, dont 2 jeunes, ont été aperçus. Un groupe de 15 bélugas a été observé dans le secteur de Tadoussac et un autre groupe de 10 près de l'île aux Lièvres. Des bélugas ont également été observés à la mi-avril dans le secteur de l'Île-aux-Coudres par l'équipage du traversier de l'Île-aux-Coudres - Saint-Joseph-de-la-Rive.

**“ La baleine boréale est une des trois espèces endémiques de baleines vivant à l'année en Arctique. ”**



En février dernier, l'équipage de l'Arctic de Fednav a rapporté observations totalisant 12 baleines boréales dans le détroit d'Hudson, au nord du Québec, ainsi qu'une observation de 2 épaulards au nord des îles de l'Arctique.

**ROMM**  
RÉSEAU D'OBSERVATION DE MAMMIFÈRES MARINS

Le ROMM est un organisme à but non lucratif voué à la protection des baleines et des phoques du Saint-Laurent.

Réseau d'observation | www.romm.ca | info@romm.ca



**L'OBSERVATEUR**  
Avril-mai 2019

**VOS DONNÉES SONT PRÉCIEUSES !**

Le projet d'implication de l'industrie maritime dans la collecte de données sur les baleines a été initié en 2015. Ce sont 7 compagnies totalisant une flotte de 50 navires qui y participent. Le ROMM vous remercie chaleureusement pour votre implication grandissante : près de 3 300 observations nous ont été transmises! Vous participez ainsi à mieux comprendre la fréquentation des baleines sur les principales voies de navigation commerciales, donc à la conservation des baleines dans l'Atlantique Nord-Ouest, incluant l'estuaire du Saint-Laurent, jusqu'en Arctique. Voici un exemple de cartographie de densité des observations de mammifères marins générée grâce à vos données. Il nous fait plaisir de vous transmettre le rapport individuel des données collectées par votre compagnie en 2018. Vous pourrez également apprécier très bientôt les résultats des efforts communs générés par tous depuis 4 ans dans un rapport d'activité globale en cours de réalisation.



**Près de 3 300 données cumulées depuis 2015. Une belle implication !**



**2019 : LE PROJET CONTINUE !**

Afin d'améliorer le programme d'année en année, de nouvelles initiatives sont prévues en 2019. Il est notamment envisagé de développer un nouvel outil de formation mieux adapté à la réalité de l'industrie maritime. En attendant, démontrons la saison 2019 sur les chapeaux de roue en maximisant la collecte de données permettant de maintenir le succès du projet connu jusqu'à ce jour. À vous de jouer, nous comptons sur vous!

Ce projet a été réalisé avec l'appui financier de  
This project was undertaken with the financial support of



Gouvernement du Canada | Government of Canada

Une attention particulière était portée à la rétroaction du personnel navigant afin de s'assurer de la continuité de leur adhésion et de l'amélioration continue du projet.

## DES RETOMBÉES POSITIVES POUR LES BALEINES

Il demeure difficile de quantifier à long terme les retombées positives d'un tel projet sur les populations de cétacés puisque leur habitat est très vaste et leur fréquentation très variable. Leur répartition géographique est souvent étroitement liée à la présence et à l'abondance des ressources alimentaires et les connaissances à ce sujet demeurent assez limitées en certains endroits. Toutefois, il est possible d'affirmer que le fait d'accroître la connaissance sur leurs habitudes de fréquentation permet d'améliorer la cohabitation entre navires et baleines tout en minimisant le dérangement et les risques de collision associés.

### À court terme, les objectifs du projet étaient de :

- Sensibiliser le personnel navigant aux actions à poser lorsqu'un navire s'approche ou rencontre une baleine pour limiter les risques de collision et en cas de collision.
- Former et sensibiliser le personnel navigant à la présence et à l'identification des espèces de baleines dans les zones de navigation.
- Encourager la participation des acteurs de l'industrie maritime à effectuer des activités qui soutiennent le rétablissement des espèces en péril comme la collecte de données, le signalement d'espèces recherchées (p. ex., baleine noire) ou observées hors de leur répartition habituelle et le signalement d'individus en difficulté aux différents réseaux d'urgence.
- Caractériser la répartition géographique et l'abondance des mammifères marins dans l'Atlantique Nord-Ouest, incluant l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent, lors des trajets effectués régulièrement par les représentants de l'industrie maritime participants.

### À plus long terme, les objectifs du projet sont de :

- Améliorer les connaissances sur les habitudes de fréquentation des baleines dans des zones peu connues, car peu fréquentées par les scientifiques.
- Participer à un meilleur partage spatio-temporel entre baleines et navires dans l'océan Atlantique Nord-Ouest, incluant l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent.
- Atténuer les menaces sur les espèces en péril et leur habitat causées par les activités anthropiques.



## 3 • COMPAGNIES PARTICIPANTES

### L'INDUSTRIE MARITIME EN BREF

Le littoral canadien mesure 243 042 km, réparti sur trois océans, ce qui en fait le plus long du monde. L'histoire du Canada et celle du transport maritime sont donc inévitablement étroitement liées. Le transport maritime est essentiel non seulement dans la vie de tous les Canadiens, mais aussi pour acheminer les produits vers les marchés internationaux de façon sécuritaire et responsable. Le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime (CSMOIM) a produit en 2011 un Lexique des termes usuels dans le transport maritime qui fait 17 pages, ce qui indique que le transport maritime est vaste et complexe et que les acteurs qui gravitent autour de cette industrie sont nombreux !

Des acteurs gouvernementaux tels que Transports Canada et Pêches et Océans

Canada, incluant la Garde côtière canadienne, ainsi que des ministères provinciaux se partagent les rôles et responsabilités quant au développement et à la promotion d'un transport maritime efficace adoptant des pratiques sûres, sécuritaires et durables. Différentes initiatives sont mises en place pour l'atteinte des objectifs. L'Entente Canada-Québec sur le Saint-Laurent, nommée le Plan d'action Saint-Laurent, en est un bel exemple.

Quatre associations maritimes sont responsables de représenter les intérêts des compagnies naviguant dans le Saint-Laurent, les Grands Lacs et à l'international. Globalement, elles visent à soutenir la croissance de leurs membres et le développement durable du transport maritime.

#### Armateurs du Saint-Laurent

Regroupe et représente les intérêts des armateurs domestiques opérant dans le Saint-Laurent, les Grands Lacs, l'Arctique et les provinces maritimes.

#### Société de développement économique du Saint-Laurent

Représente la communauté maritime du Saint-Laurent, qui inclut des intervenants privés et publics dont les activités ont un impact direct ou indirect sur son économie, et ce, dans toutes les régions du Québec.

#### Fédération maritime du Canada

Porte-parole des armateurs et des agents maritimes engagés dans le commerce international du Canada. Le mandat de la Fédération est de promouvoir et de protéger les intérêts de ses membres en forgeant des consensus sur les enjeux communs, et en développant avec les gouvernements des politiques et des textes législatifs et réglementaires qui permettront à l'industrie maritime de fournir sa pleine contribution à l'économie canadienne.

#### Chambre de commerce maritime

Association binationale à but non lucratif du secteur privé. Elle est la porte-parole unifiée de la croissance durable du commerce maritime sur les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent ainsi que sur les côtes de l'Arctique et dans l'est.



<https://www.armateurs-du-st-laurent.org/>



<http://www.st-laurent.org/>



<http://www.shipfed.ca>



<https://www.marinedelivers.com/>

Source : Statistiques Canada / géographie

<https://www.statcan.gc.ca/pub/11-402-x/2011000/chap/geo/geo-fra.htm>

[http://www.csmoim.qc.ca/public\\_upload/files/travailleurs/etudes-documentation/lexique-et-liens-utiles.pdf](http://www.csmoim.qc.ca/public_upload/files/travailleurs/etudes-documentation/lexique-et-liens-utiles.pdf)





Par définition, un armateur est le propriétaire ou le locataire d'un navire qui se livre à l'exploitation et l'armement de celui-ci. Il existe deux grands types d'armateurs qui sillonnent nos eaux. Il y a d'abord les armateurs domestiques qui sont des compagnies possédant des navires battant pavillon canadien et ayant des activités principalement en eaux canadiennes (cabotage). L'équipage est composé de citoyens ou de résidents permanents canadiens puisque seulement ceux-ci peuvent être titulaires de brevets d'aptitudes exigés pour occuper un poste à bord d'un navire canadien. Les armateurs internationaux sont quant à eux des compagnies possédant des navires battant pavillon d'autres pays que le Canada. Sauf exception, ces navires ne peuvent pas faire d'activités de cabotage au Canada. Les équipages sont souvent étrangers. De plus, les armateurs peuvent aussi être des affréteurs. Il s'agit d'une personne ou d'une compagnie qui loue un navire à un armateur pour une période de temps donnée, ou loue de l'espace de stockage d'un navire pour un voyage défini.

La *Loi sur le pilotage* de Transports Canada établit le cadre de réglementation et de prestation des services de pilotage au Canada afin de contribuer à la sécurité du transport maritime. Le pilotage consiste à la prise de contrôle d'un navire par des pilotes maritimes afin de guider celui-ci à travers les rivières, les ports, les lacs, les détroits et autres voies navigables. Lorsque les navires canadiens transitent, au Canada, dans une zone où le pilotage est obligatoire, ces navires peuvent utiliser les services d'un pilote breveté par une société fédérale de la couronne ou encore utiliser les services de leurs propres officiers, lorsqu'ils détiennent un certificat de pilotage. Il y a quatre grandes régions de pilotage au Canada : Pacifique, Grands Lacs, Atlantique et les Laurentides. Celle des Laurentides fait appel aux services de deux corporations, dont la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent qui joue un rôle primordial pour la sécurité du transport maritime sur le Saint-Laurent entre Les Escoumins et Québec, ainsi que sur la rivière Saguenay.

© Algoma



## PORTRAIT DES COMPAGNIES MARITIMES PARTICIPANTES

	Société des traversiers du Québec	Compagnie de navigation des Basques	Groupe Desgagnés
Logo	<p><i>Société des traversiers</i> <b>Québec</b> </p>	<p> COMPAGNIE DE NAVIGATION DES BASQUES</p>	<p> <b>Groupe Desgagnés inc.</b></p>
Descriptif	<p>La STQ est une société d'État qui assure un service de traversiers sur le Saint-Laurent.</p>	<p>La CNB est une compagnie privée qui opère la traverse entre Trois-Pistoles et Les Escoumins.</p>	<p>Groupe Desgagnés opère une flotte d'une vingtaine de navires (vrac liquide, produits chimiques et vrac sec).</p>
Nombre de navires participants en 2018	<p>1 navire (<i>F.-A.-Gauthier</i>) et 1 gare fluviale (Godbout)</p>	<p>1 navire (<i>Héritage 1</i>)</p>	<p>De 10 à 15 navires par an</p>
Territoire couvert	<p>Golfe du St-Laurent</p>	<p>Estuaire du St-Laurent</p>	<p>Voie maritime du Saint-Laurent, provinces maritimes, Arctique et international</p>
Perspectives d'avenir	<p>Gare fluviale de Baie-Comeau, traverse de l'Isle-aux-Coudres - Saint-Joseph-de-la-Rive</p>	<p>Maintien de la prise de données</p>	<p>Maintien de la prise de données</p>



Canada Steamship Lines	Fednav	Oceanex	Algoma
			
<p>CSL opère une flotte d'environ 20 navires, principalement des vraquiers.</p>	<p>Fednav se spécialise dans le transport de vrac solide et liquide, par vraquiers, navires-citernes, pétroliers et cimentiers.</p>	<p>Oceanex offre du transport maritime vers Terre-Neuve-et-Labrador en provenance de l'Amérique du Nord.</p>	<p>Algoma Central Corporation possède et exploite une flotte de plus de 20 navires de vrac sec et liquide.</p>
<p>1 navire (<i>Salarium</i>)</p>	<p>2 navires (<i>Arctic</i> et <i>Umiak I</i>)</p>	<p>3 navires (<i>Sanderling</i>, <i>Avalon</i> et <i>Connaigra</i>)</p>	<p>22 navires impliqués, dont 7 sont actifs dans la collecte de données</p>
<p>Voie maritime du Saint-Laurent</p>	<p>Voie maritime du Saint-Laurent et Arctique</p>	<p>Golfe du Saint-Laurent</p>	<p>Voie maritime du Saint-Laurent, côte est américaine, côtes ouest canadienne et américaine</p>
<p>Participation d'autres navires</p>	<p>Participation d'autres navires</p>	<p>Maintien de la prise de données</p>	<p>Participation plus active d'autres navires</p>



## GROUPE DESGAGNÉS

Armateur domestique

- Membre du ROMM depuis **2015** (*Relais Nordik* depuis 1998)
- Participant certifié et membre fondateur de l'Alliance verte depuis **2007**
- Entre **11 et 13 navires** impliqués dans la prise de données de 2015 à 2018
- **1 752 données** collectées par *Relais Nordik* de 1998 à 2013 puis **1 277** par Desgagnés de 2015 à 2018

### Formations offertes :

- Formation des équipages à bord du navire le *Bella Desgagnés* (juin 2016, mai 2017 et mai 2018)
- Formation lors du séminaire annuel de formation du personnel (2015, 2016 et 2017 puis présentation des résultats uniquement en 2018 et 2019)

Groupe Desgagnés, dont le siège social est à Québec, se spécialise depuis le 19e siècle dans le transport maritime qui inclut aujourd'hui le vrac liquide, les marchandises générales, le vrac solide et les passagers. Il possède et exploite une flotte de plus d'une vingtaine de navires qui sillonnent le réseau Grands Lacs — Voie maritime du Saint-Laurent, l'Arctique canadien, les côtes est du Canada et des États-Unis ainsi que toutes les mers du globe. Tous les navires de la flotte battent pavillon canadien et sont opérés par des équipages canadiens, à l'exception de certains navires lorsqu'ils sont engagés dans le commerce international.



## CANADA STEAMSHIP LINES

Armateur domestique

- Membre du ROMM depuis **2015**
- Participant certifié et membre fondateur de l'Alliance verte depuis **2007**
- **1 navire** impliqué dans la prise de données
- **187 données** collectées de 2014 à 2019

### Formation offerte

- Formation des équipages à bord du navire *Salarium* dans le cadre d'un voyage aller-retour de Québec à Halifax (septembre 2016)

Canada Steamship Lines, une division du Groupe CSL, a son siège à Montréal, au Québec, ainsi que des bureaux à Halifax, en Nouvelle-Écosse et à Winnipeg, au Manitoba. Les navires battent pavillon canadien et leurs équipages sont entièrement canadiens. CSL exploite une flotte hautement diversifiée de navires de manutention de vrac solide qui comprend plusieurs types d'autodéchargeurs, de transbordeurs et de vraquiers sans appareils.



Oceanex Inc. offre une gamme complète de services d'expédition et de camionnage à destination de Terre-Neuve-et-Labrador, de partout en Amérique du Nord. Elle propose un service régulier toute l'année à destination et en provenance des ports de Montréal, Halifax et St. John's, avec une flotte de navires classés pour la navigation dans les glaces, faisant souvent face à des conditions météorologiques difficiles.

## OCEANEX

Armateur domestique

- Membre du ROMM depuis **2018**
- Participant certifié et membre fondateur de l'Alliance verte depuis **2007**
- **3 navires** impliqués dans la prise de données
- **434 données** collectées en 2018

### Formation offerte :

- Formation des équipages à bord des navires (*Sanderling, Avalon et Connaigra*) dans le cadre de voyages de Halifax à St. John's, de Québec à St. John's et de St. John's à Québec (avril 2018)



Algoma Central Corporation offre aux expéditeurs des Grands Lacs, du fleuve Saint-Laurent et de l'est du Canada la plus grande et plus polyvalente flotte de vraquiers et de pétroliers disponibles de nos jours. La flotte d'Algoma comprend des vraquiers, des navires autodéchargeurs équipés de convoyeurs ou de rampes ainsi que des pétroliers.

## ALGOMA CENTRAL CORPORATION

Armateur domestique

- Membre du ROMM depuis **2018**
- Participant certifié et membre fondateur de l'Alliance verte depuis **2007**
- 22 navires impliqués dans la prise de données, dont **7** ont été actifs en 2018
- **102 données** collectées en 2018

### Formation offerte :

- Formation lors du séminaire annuel de formation du personnel à Toronto (février 2018)



## SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

Armateur domestique

Depuis 1971, la Société des traversiers du Québec (STQ) joue un important rôle de transporteur maritime en offrant à la population québécoise, de même qu'aux visiteurs, des services de traversier fiables, sécuritaires et efficaces. La STQ chapeaute un important réseau de 13 services maritimes qui s'étend de Montréal à l'est du Québec, en passant par la Basse-Côte-Nord et les îles de la Madeleine.

- Membre du ROMM depuis **2017** (Traverse Rivière-du-Loup – Saint-Siméon de 1998 à 2006)
- Participant certifié et membre fondateur de l'Alliance verte depuis **2007**
- **1 navire et 1 gare fluviale** impliqués dans la prise de données
- **2 700 données** collectées de 1998 à 2006 (traverse RDL-SS) puis **875** en 2017 et 2018
- Des techniciens du ROMM prennent des données à bord de la Traverse RDL-SS tous les étés depuis 2015

### Formation offerte :

- Formation des équipages à bord du navire *F.-A. Gauthier* dans le cadre d'un voyage de Matane vers Godbout (juillet 2017)



## FEDNAV

Armateur international

Grâce à une flotte moderne de plus de 60 navires en propriété, Fednav transporte des cargaisons en vrac et des marchandises générales dans le monde entier. Elle gère sa flotte à partir du siège social situé à Montréal ainsi qu'à partir de bureaux à travers le monde. Elle joue un rôle important dans l'industrie maritime internationale. Dotée de la plus grande flotte de navires de vrac de cote glace au monde, elle dispose de bureaux sur quatre continents.

- Membre du ROMM depuis **2018**
- Participant certifié et membre fondateur de l'Alliance verte depuis **2007**
- **2 navires** impliqués dans la prise de données
- **39 données** collectées en 2018

### Formation offerte :

- Formations à quai des équipages des navires *Arctic* et *Umiak I* à Québec (juillet, août et octobre 2018)



## COMPAGNIE DE NAVIGATION DES BASQUES

Armateur domestique

La compagnie de navigation des Basques, une entreprise privée, opère le traversier entre les municipalités de Trois-Pistoles et Les Escoumins. Le navire *l'Héritage 1* peut accueillir jusqu'à 42 automobiles et la durée de la traverse est de 90 minutes. Le service est en opération durant l'été, soit de mai à octobre inclusivement.

- Membre du ROMM depuis **2017**
- **1 navire** impliqué dans la prise de données
- **383 données** collectées en 2017 et 2018

### Formation offerte :

- Formation des équipages à bord du navire *Héritage 1* (juin et août 2017 / juillet 2018)

© Moira Brown



## 4 • PORTRAIT RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS DE BALEINES

### UN BEL EFFORT DANS LA COLLECTE DE DONNÉES

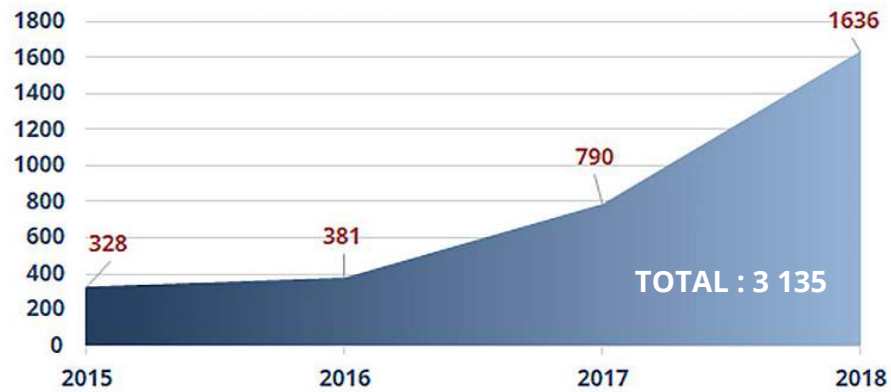


FIGURE 1. ÉVOLUTION DU NOMBRE DE DONNÉES COLLECTÉES SUR L'ENSEMBLE DU PROJET

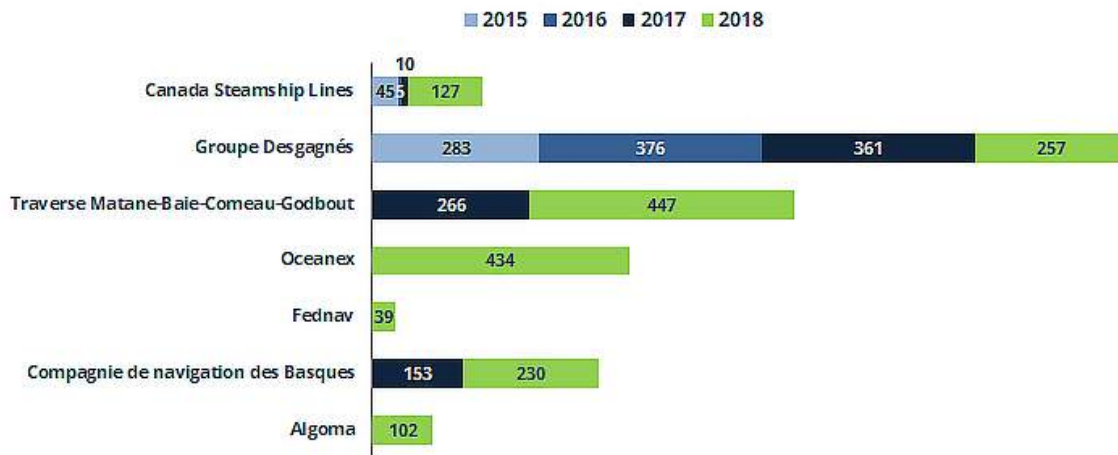
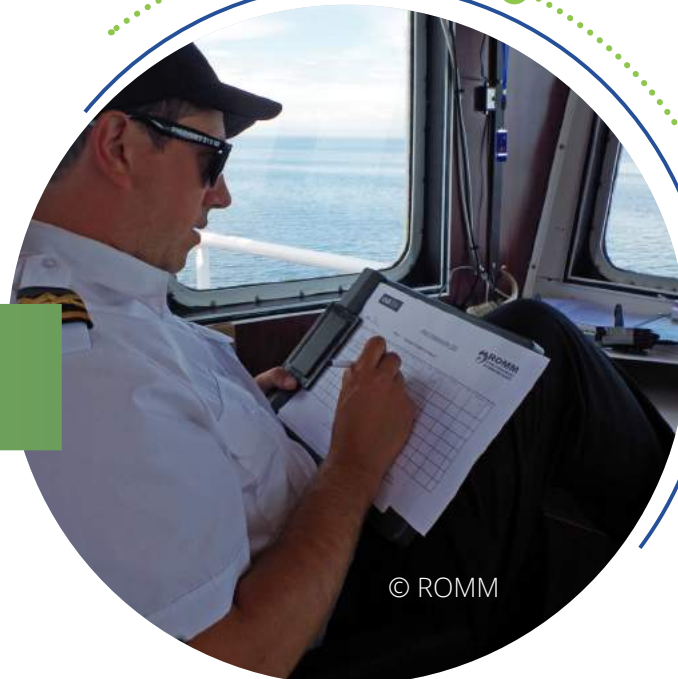


FIGURE 2. NOMBRE D'OBSERVATIONS PAR ANNÉE PAR COMPAGNIE DE NAVIGATION

Depuis le début du projet en 2015, un total de **3 135 données** a été collecté par les équipages des navires participants (Figure 1). Soulignons que **340 données additionnelles** ont été collectées en 2017 et 2018 par la gare fluviale de Godbout, suivant un protocole d'observation terrestre. Ce type d'observations est particulièrement intéressant, car il permet une vigie quotidienne sur un secteur donné, et ce, à l'année. Nous obtenons ainsi le portrait de l'utilisation du site par les baleines.

La collecte de données s'est considérablement accrue en 2018 avec **une augmentation de 107 %** comparativement à 2017 (Figure 1). Ceci souligne un engagement grandissant de l'industrie dans la collecte de données. Les équipages des navires du Groupe Desgagnés ont généré 67 % des données collectées, ce qui s'explique par leur implication depuis les premiers balbutiements du projet en 2015 (Figure 2). Par ailleurs, les efforts des compagnies récemment engagées dans le projet sont considérables.

**AU TOTAL, 3 475 DONNÉES  
COLLECTÉES EN 4 ANS !**



© ROMM

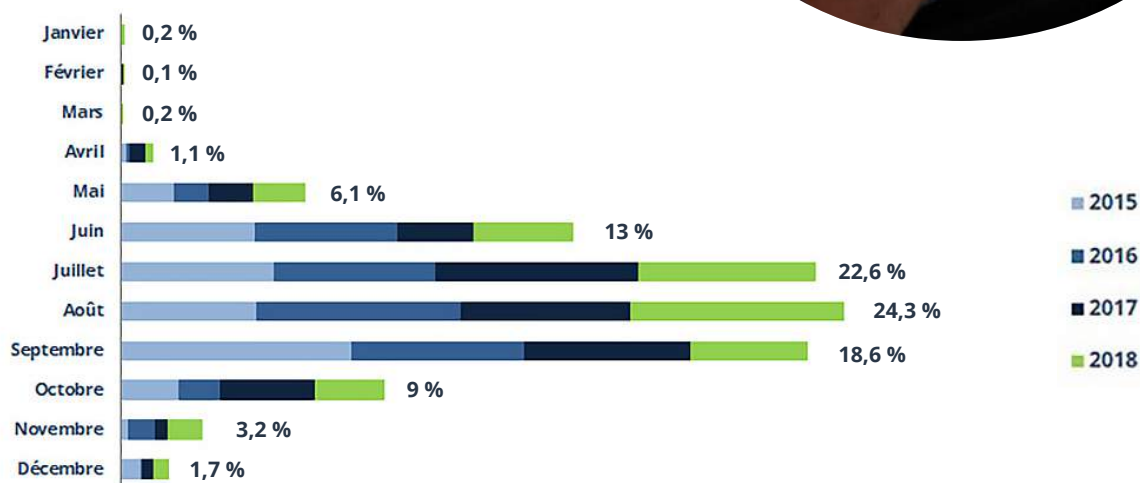


FIGURE 3. PROPORTION DES OBSERVATIONS COLLECTÉES SELON LES MOIS DE L'ANNÉE POUR L'ENSEMBLE DU PROJET

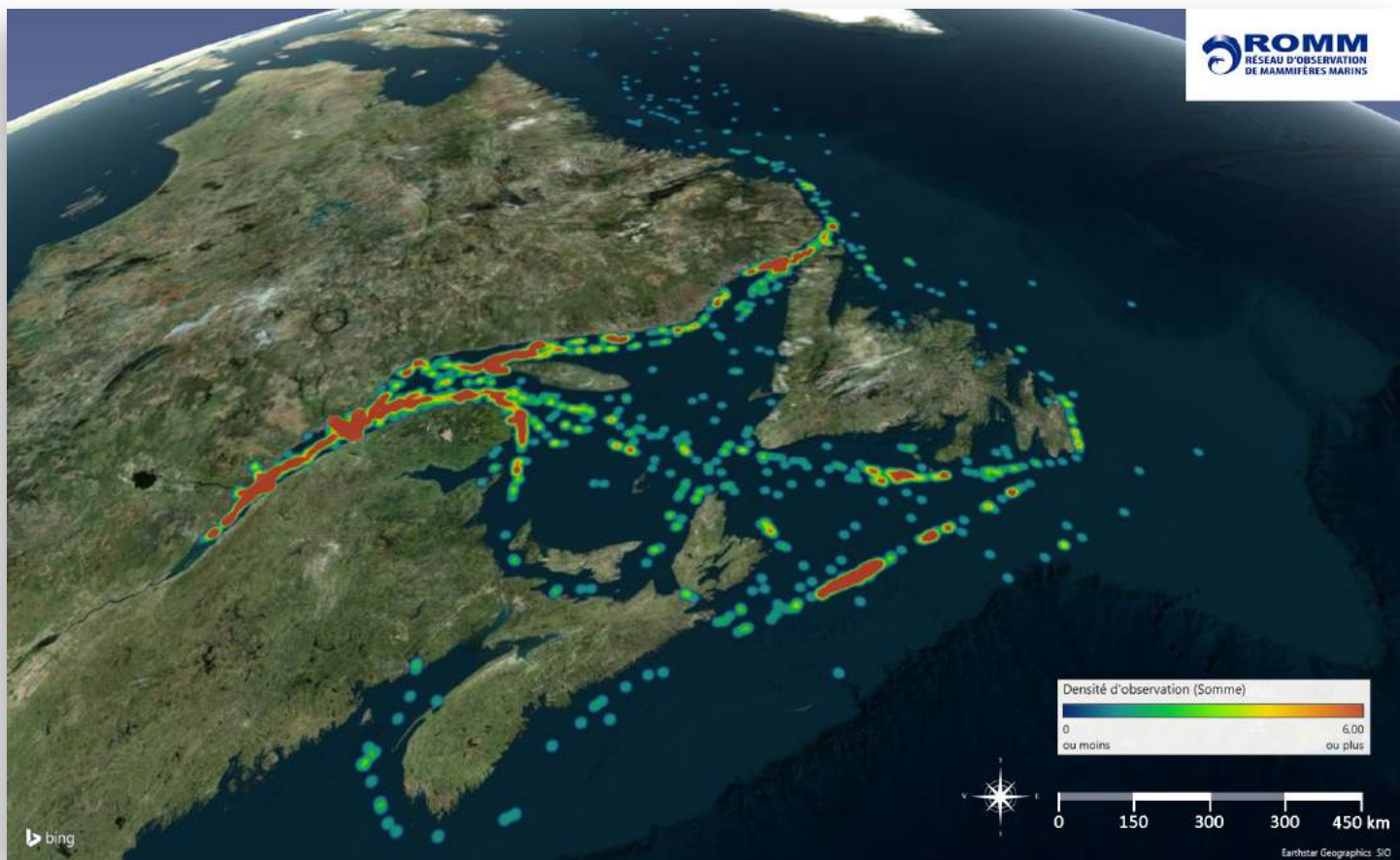
Par exemple, en seulement une année, les équipages des 3 navires d'Oceanex ont collecté à eux seuls 12 % des données totales. En deux ans, celui de la Traverse Matane - Baie-Comeau-Godbout en a collecté près de 20,5 %.

L'engagement des acteurs de l'industrie maritime permet également de mieux comprendre la fréquentation saisonnière des baleines tout au long de l'année, et ce, à l'intérieur ou à proximité des corridors de navigation. Comme illustré à la Figure 3, près de 79 % des données sont compilées

lors de la saison estivale, soit de juin à septembre. Cependant, bien que moins nombreuses, les données collectées en dehors de cette saison sont très précieuses en raison de leur rareté. Elles fournissent de l'information sur la présence de certaines espèces de baleines dans le territoire couvert, notamment en saison hivernale. Le maintien de la motivation des équipages à poursuivre une prise de données soutenue en dehors de la saison estivale constitue donc un défi d'importance à relever.



## DES DONNÉES SUR UN VASTE TERRITOIRE



CARTE 1. DENSITÉ DES OBSERVATIONS DE BALEINES SUR LES PRINCIPALES VOIES DE NAVIGATION COMMERCIALES DES COMPAGNIES PARTICIPANTES (CÔTE EST CANADIENNE)

L'ensemble du golfe du Saint-Laurent couvert par le projet, et ce, jusque dans la Baie de Fundy !

### UNE DENSITÉ IMPORTANTE :

- Dans l'estuaire du Saint-Laurent
- Le long de la Côte-Nord et de la côte de Terre-Neuve-et-Labrador
- Le long de la fosse océanique est de la Nouvelle-Écosse et de l'île de Terre-Neuve

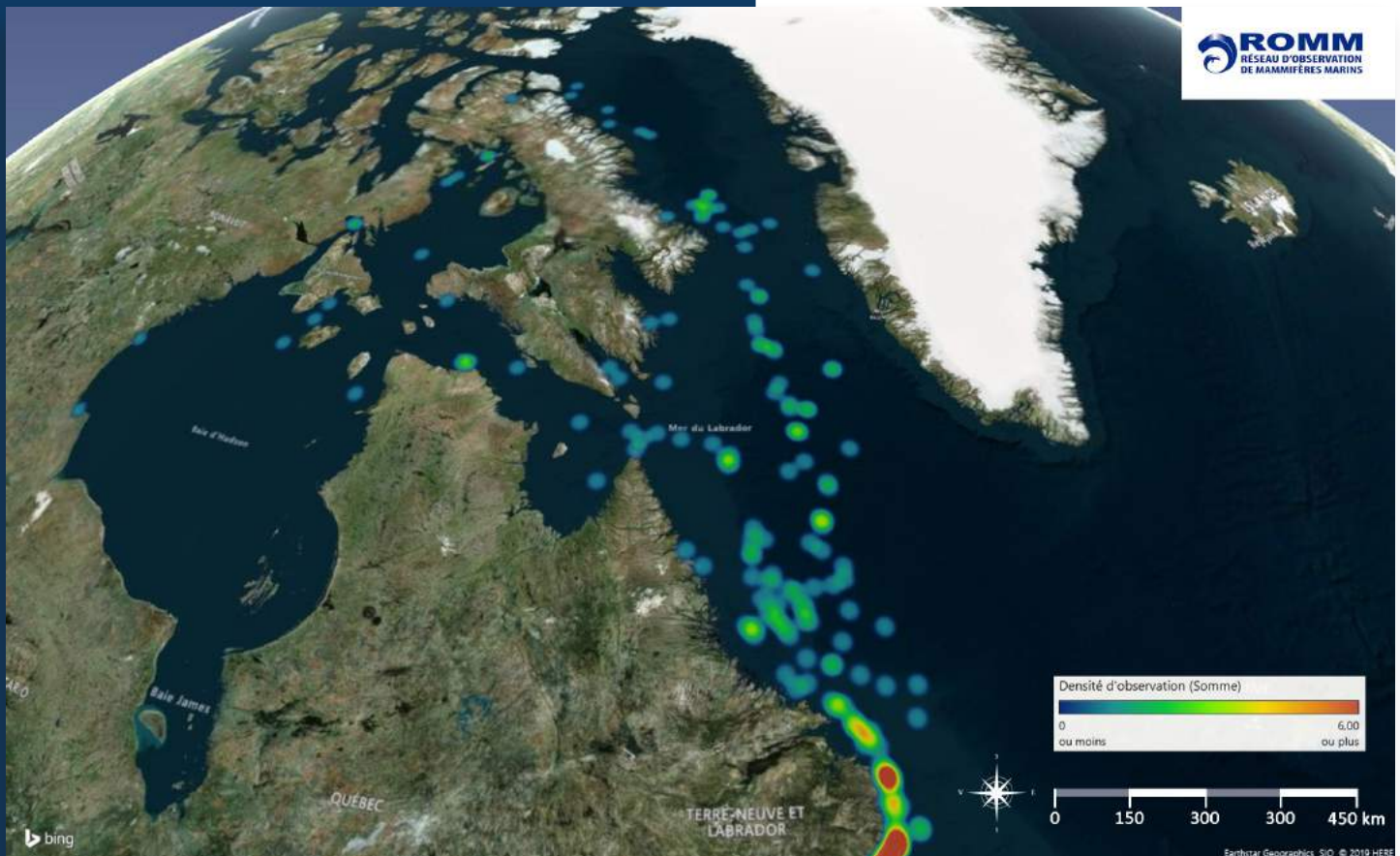


La collecte des données par les armateurs contribue à mieux comprendre la fréquentation spatiale des baleines sur les principales voies de navigation commerciales. Cette participation aide à la conservation des baleines dans l'Atlantique Nord-Ouest, de l'estuaire du Saint-Laurent jusqu'en Arctique (Cartes 1 et 2).

L'engagement des acteurs de l'industrie maritime grandit d'année en année et le territoire couvert par le projet également. Cela permet la collecte de données dans certaines zones moins étudiées par les scientifiques, notamment concernant des espèces en péril telle la baleine noire de l'Atlantique Nord. Cette collaboration revêt donc toute son importance !

### OBSERVATIONS ARCTIQUES :

- Dans la Baie et le détroit d'Hudson
- Dans la Baie d'Ungava
- Le long de la côte est de Terre-Neuve
- Dans le détroit de Davis jusqu'en mer de Baffin



CARTE 2. DENSITÉ DES OBSERVATIONS DE BALEINES SUR LES PRINCIPALES VOIES DE NAVIGATION COMMERCIALES DES COMPAGNIES PARTICIPANTES (RÉGION ARCTIQUE)

## DES DONNÉES PRÉCIEUSES SUR LA FRÉQUENTATION DES BALEINES

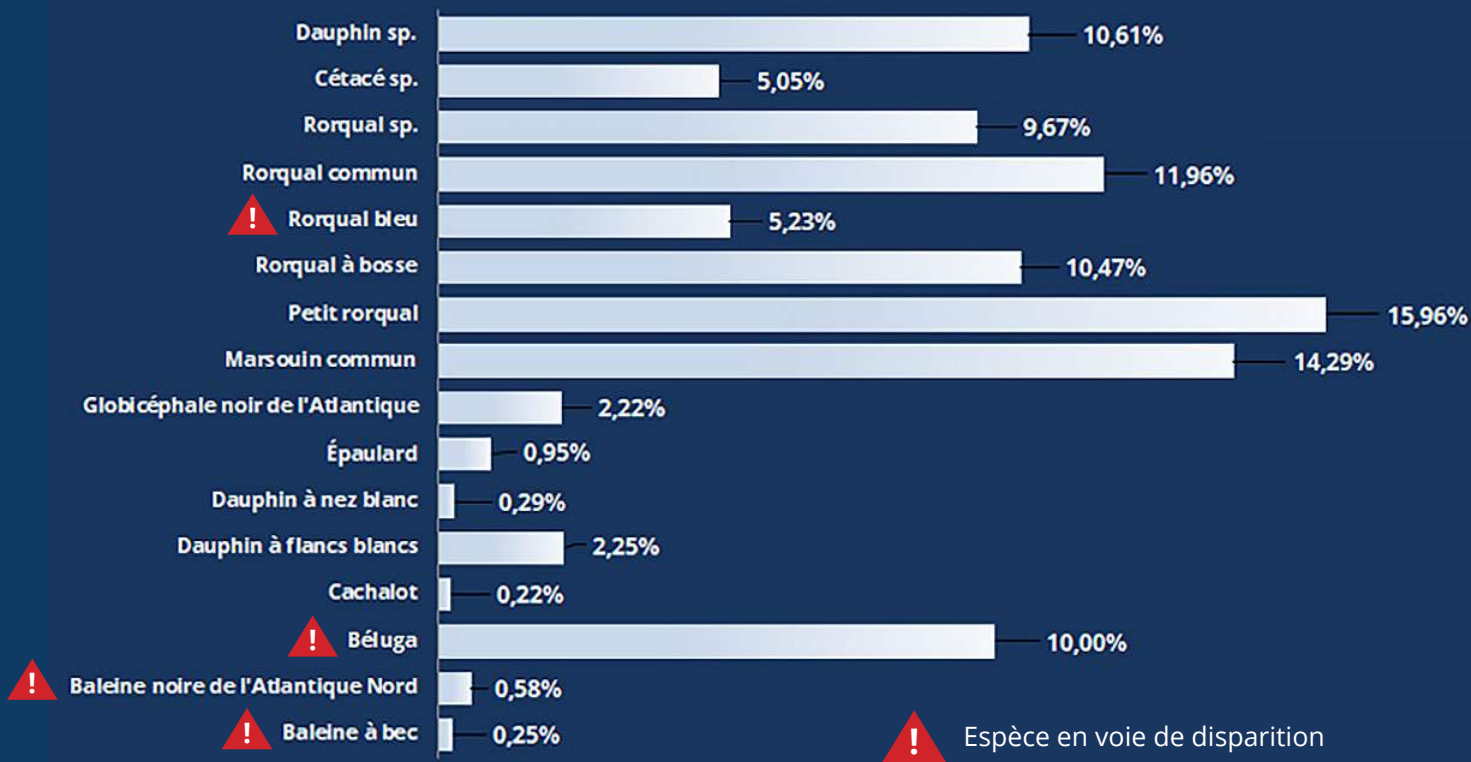


FIGURE 4. PROPORTION DES OBSERVATIONS PAR ESPÈCE DE BALEINES SUR L'ENSEMBLE DU PROJET

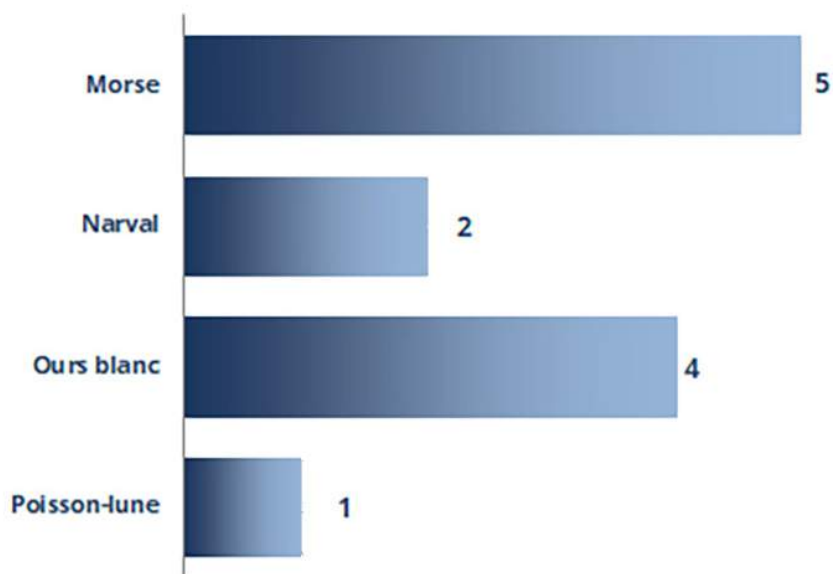


FIGURE 5. NOMBRE D'OBSERVATIONS D'ESPÈCES PARTICULIÈRES SUR L'ENSEMBLE DU PROJET

Comme illustré à la Figure 4, l'espèce la plus observée depuis le début du projet a été le petit rorqual, ayant représenté environ 16 % des observations. Le marsouin commun a occupé le second rang (14 %), suivi du rorqual commun (12 %).

Soulignons l'importance des données concernant les espèces en péril, tout particulièrement pour celles en voie de disparition. Le béluga du Saint-Laurent, une espèce endémique de l'estuaire maritime, a représenté près de 10 % des observations rapportées. Le rorqual bleu (5 %) et la baleine noire de l'Atlantique Nord (0,6 %) ont aussi fait l'objet de mentions.

Dans la région arctique, quelques observations de morses, d'ours blancs et de narvals sont venues bonifier la base de données (Figure 5). Une observation de poisson-lune figure également dans les relevés.

Environ 25 % des données ont concerné les dauphins, les rorquals et les cétacés dont l'espèce n'a pas pu être définie avec certitude par le personnel navigant. Ceci dénote l'importance de développer de nouveaux outils de formation interactifs qui faciliteront le perfectionnement des équipages dans l'identification des espèces de baleines et permettront de former plus efficacement les équipages des compagnies nouvellement membres.



© Alexandre Sinclair, ROMM



© Marie-Claude Thériault, ROMM



## 5 • DÉFIS ET PERSPECTIVES D'AVENIR

Ce projet, couronné de succès durant sa phase pilote, a aussi connu son lot de défis, ses difficultés. Il importe de bien comprendre le contexte de travail pour mieux adapter le travail qui reste à faire.

### *LES ARMATEURS DOMESTIQUES VERSUS LES INTERNATIONAUX*

Un armateur domestique canadien, dont le siège social se trouve au Québec, se voit avantagé dans un tel projet. De la perspective de l'armateur, la connaissance des enjeux en lien avec les baleines qui fréquentent les eaux de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent est relativement accessible. Du côté des scientifiques, joindre les équipes qui travaillent en environnement au sein de ces compagnies demeure une action assez simple. À l'inverse, pour un armateur international dont le siège social se situe ailleurs dans le monde, et dont les navires sillonnent les eaux du Canada, de l'Inde, de la Chine et du Panama par exemple, ne peut de toute évidence avoir la même sensibilité face aux espèces canadiennes. De la même façon, organiser des séances de formation pour un armateur international représente une couche de complexité supplémentaire à tenir en compte. Ceci étant dit, d'autres méthodes de formation doivent être envisagées, telles qu'une formation en ligne, une application dédiée ou autre. En terminant, le succès d'un tel projet repose aussi en partie sur le sentiment d'appartenance au milieu. Il va sans dire qu'un marin canadien aura un regard plus sensible sur nos écosystèmes comparativement à un marin étranger, aussi soucieux de l'environnement peut-il être.

### *DES DONNÉES À GÉRER*

Tel que mentionné précédemment, en 4 ans, ce sont 3 475 données qui ont été collectées par les sept compagnies qui ont participé au projet. Plus nombreuses sont les compagnies, plus nombreuses sont les données collectées. L'absence de financement régulier dédié à ce projet, y compris la gestion des données générées, constitue un défi administratif colossal.

### *UNE MOTIVATION À CONSERVER*

Cette nouvelle initiative est intéressante, mais sera-t-elle durable ? En 2018 et 2019, les mammifères marins ont la cote. Les nombreux décès de baleines noires à l'été 2017 ne sont pas étrangers à cette tendance. Les armateurs, qui ont toujours porté une attention particulière au milieu marin, se sont vus pointés du doigt comme étant en partie responsable de ces décès et ont immédiatement recherché des façons de palier à la problématique. Ce projet venait donc parfaitement répondre à leur besoin urgent. La poussière retombée, des mesures de gestion imposées par le gouvernement fédéral, plusieurs navires formés, parviendrons-nous à garder cet intérêt à collecter de l'information sur les baleines, dans un monde où les réglementations et la paperasse administrative associée sont grandissantes ?

## ET L'ALLIANCE VERTE DANS TOUT ÇA ?

L'Alliance verte a publié en janvier 2017 deux nouveaux indicateurs de rendement sur les bruits sous-marins. Ils ont pour objectif de réduire les bruits générés par les activités maritimes, dans le but de réduire l'impact sur les mammifères marins. Ces indicateurs, quoique ne ciblant pas directement les collisions entre navires et baleines, comportent des critères qui permettent de réduire à la fois le bruit, sous certaines conditions, et d'améliorer la cohabitation entre navires et baleines. Voués à s'améliorer avec les années, ils pourront certainement continuer à apporter du vent dans les voiles de ce projet de collecte de données.

## BIBLIOGRAPHIE

Laist, D.W., Koowlton, A.R., Mead, J.G., Collet, A.S., Podesta, M., 2001, *Collisions between Ships and Whales*, Marine Mammal Science, 17(1):35-75.

Schmitt, F.P., 1976, *The Jonah caper*. *American Boater.*, October 1976:24-27

Schmitt, F.P., 1979, *Vessels vs. Whales* *Sea Frontiers* 25:140-144



© Véronique Nolet



© Y. L'Heureux, ROMM