

# PROTECTION DES BALEINES NOIRES CONTRE LES COLLISIONS AVEC LES NAVIRES

Résultats du  
ralentissement  
volontaire dans le  
détroit de Cabot



# Un sombre destin pour les baleines noires

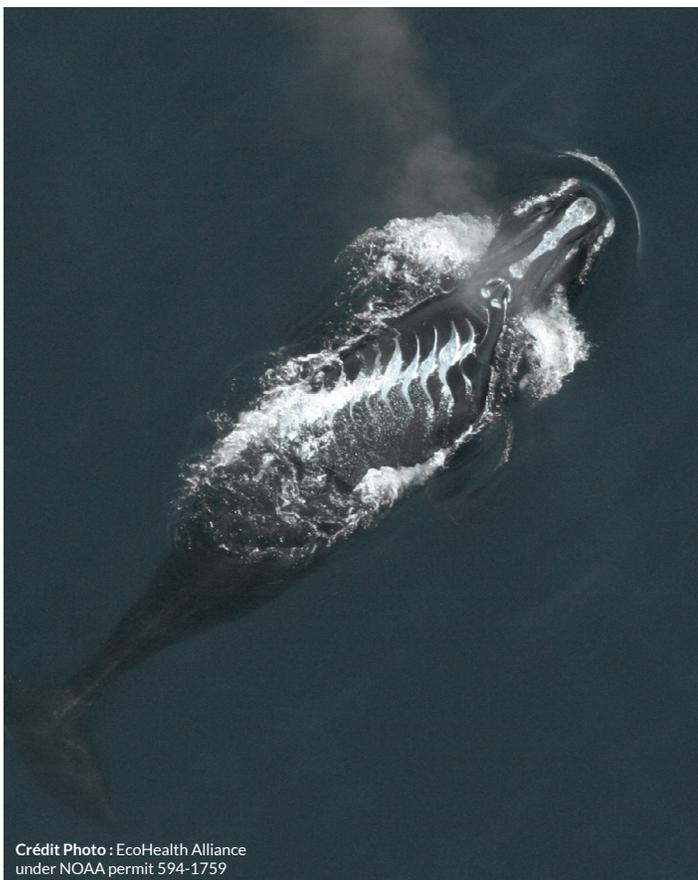
Il ne reste plus que 330 baleines noires de l'Atlantique Nord dans le monde entier. Elles se trouvent au large de la côte est de l'Amérique du Nord, et la plupart d'entre elles portent des cicatrices de leurs interactions avec les humains dans ces eaux fréquentées. Des cicatrices qui les suivent jusque dans leur nom.

Ces baleines sont frappées par des navires ou empêtrées dans des engins de pêche; si elles survivent, elles portent souvent des séquelles durables et douloureuses le reste de leur vie.

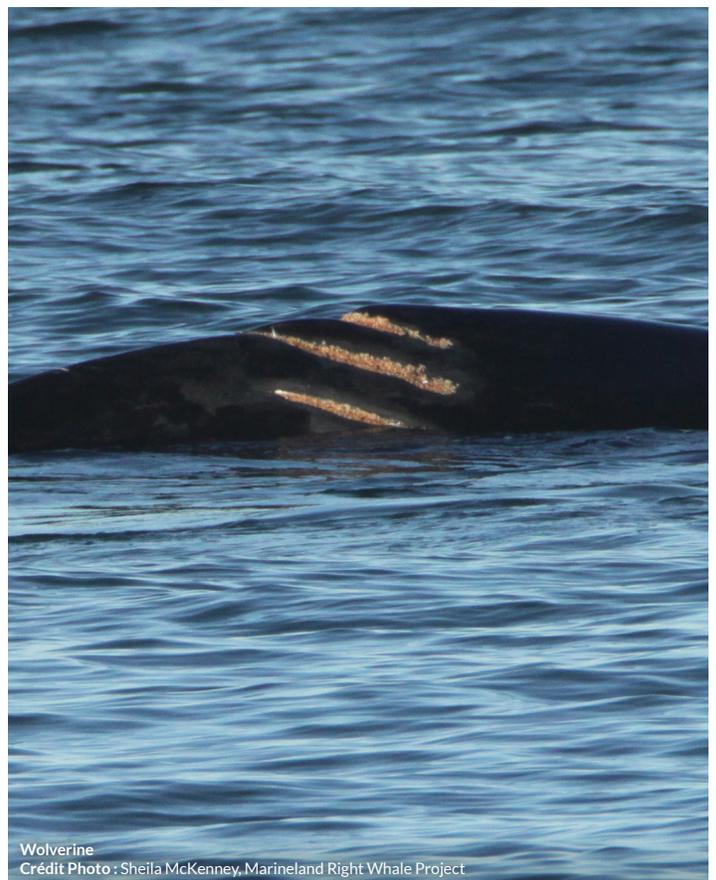
Les cordes de pêche peuvent mener à une mort lente et douloureuse. Certaines baleines meurent de faim; d'autres se noient. Une baleine qui survit à un empêchement subira des blessures abrasives et aura des cicatrices sur la tête, le corps et la queue. Gully, par exemple, est une jeune baleine noire femelle née en 2016 qui a subi un grave empêchement au début de sa courte vie. Elle fut nommée ainsi en raison d'une profonde cicatrice sur sa tête. Batman, Gemini, Tusk et Boomerang ont aussi été nommés d'après des cicatrices probablement causées par des engins de pêche.

La collision avec un navire peut s'avérer fatale. Si une baleine est assez chanceuse pour y survivre, elle reste souvent avec de graves blessures causées par les hélices. Le nom de Trellis et Accordéon provient des cicatrices causées par de telles blessures. Wolverine en est un autre - nommé pour les trois profondes cicatrices laissées par les hélices sur son dos, comme les griffes du personnage de bande dessinée. Tragiquement, Wolverine a été retrouvé mort dans le golfe du Saint-Laurent en 2019, âgé d'à peine neuf ans.

Le temps est compté pour les rares baleines restantes. Le gouvernement doit tout faire en son pouvoir pour les protéger, et ce de toute urgence, afin qu'un jour elles puissent être nommées pour leurs marques naturelles ou leur personnalité, plutôt que pour leurs cicatrices. Heureusement, nous savons quelles sont leurs principales menaces, et comment réduire celles-ci.



Crédit Photo : EcoHealth Alliance  
under NOAA permit 594-1759



Wolverine  
Crédit Photo : Sheila McKenney, Marineland Right Whale Project

# Recommandations

Au total, 21 morts de baleines noires furent documentées en eaux canadiennes entre 2017 et 2019.<sup>1</sup> Dans les 10 cas où la cause de la mort a pu être déterminée, huit étaient des collisions avec les navires, et deux empêtements dans les engins de pêche.<sup>2</sup>

Le gouvernement a déjà instauré plusieurs bonnes mesures pour protéger cette espèce gravement menacée<sup>3</sup>; mais puisqu'il reste tellement peu de baleines noires, il doit aller plus loin pour les sauver de l'extinction. Des chercheurs ont déterminé qu'au moins 40 % des baleines noires visitent le golfe du Saint-Laurent pour se nourrir,<sup>4</sup> ce qui en fait un habitat important pour l'espèce.

Le détroit de Cabot est situé à l'entrée du golfe du Saint-Laurent, une zone de trafic maritime international très fréquentée qui place les baleines noires directement dans la zone de danger. À l'heure actuelle, la seule mesure qui protège les baleines noires contre les navires est un ralentissement volontaire, mesure souvent ignorée.



**Durant la période d'essai du ralentissement en 2020 et 2021, 68 % des navires ont dépassé la vitesse recommandée de 10 nœuds, et 43 % ont dépassé 12 nœuds.**

Oceana Canada demande à Transport Canada et Pêches et Océans Canada de prioriser les mesures suivantes :

1. Rendre obligatoire le ralentissement dans le détroit de Cabot, et ce durant toute la saison : établir des objectifs de conformité similaires à ceux des autres zones de ralentissement, et instaurer cette mesure au début d'avril, avant que les baleines n'arrivent en eaux canadiennes.
2. Continuer à développer l'utilisation des différentes technologies (incluant acoustiques, par satellite et par infrarouge) pour rechercher les baleines noires et mieux comprendre leurs déplacements dans le détroit de Cabot et ailleurs au Canada.
3. Passer à une approche de gestion de nature **permanente**, qui offre une **certitude** quant à la prise de décisions, qui **tient compte** de tous les intervenants, et qui est entièrement **transparente** et **adaptable** aux comportements changeants des baleines.



Crédit Photo: FWC



En 2021, une baleine noire fut aperçue dans le détroit de Cabot le 26 avril<sup>5</sup>, soit deux jours avant l'entrée en vigueur du ralentissement volontaire.

**Pour protéger les baleines contre les collisions avec les navires dans le détroit de Cabot, le ralentissement obligatoire doit commencer au début du mois d'avril.**

# Résultats des mesures de protection dans le détroit de Cabot

En 2020 et 2021, Transport Canada a mis en place une mesure volontaire dans le détroit de Cabot, demandant aux navires de ralentir à 10 nœuds du cours de quatre périodes distinctes :<sup>6</sup>

- 28 avril au 15 juin 2020
- 1<sup>er</sup> octobre au 15 novembre 2020
- 28 avril au 29 juin 2021
- 29 septembre au 15 novembre 2021

Oceana Canada a surveillé la vitesse des navires afin d'évaluer le respect de la mesure durant ces périodes. **Le résultat: très peu de navires ont respecté le ralentissement.**



## Qu'est-ce qu'un transit ?

Un transit est un aller simple effectué par un navire. Certains navires peuvent effectuer plusieurs transits aller-retour dans le détroit de Cabot ; chacun de ces transits présente un risque pour les baleines noires lorsqu'elles sont à proximité.

5 nœuds = 9,3 km/h

10 nœuds = 18,5 km/h

15 nœuds = 27,8 km/h

20 nœuds = 37 km/h

25 nœuds = 46,3 km/h



Snow Cone empêtré avec son veau  
Crédit Photo : Georgia DNR under NOAA permit 20556

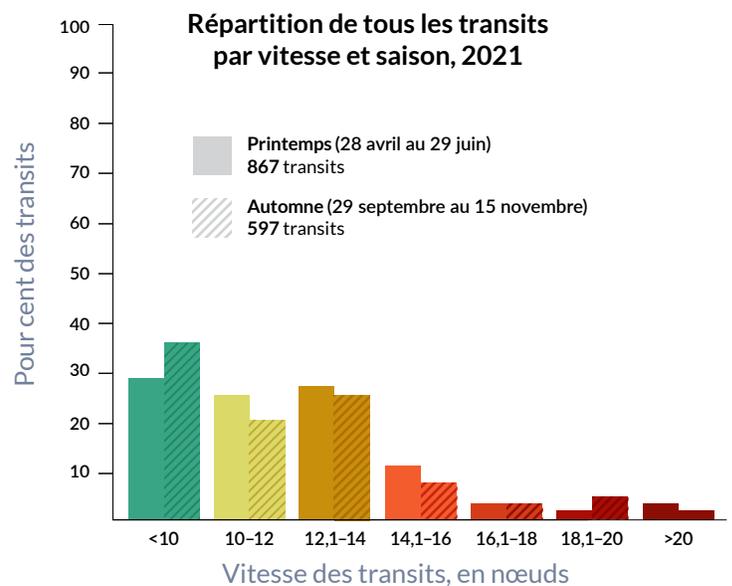
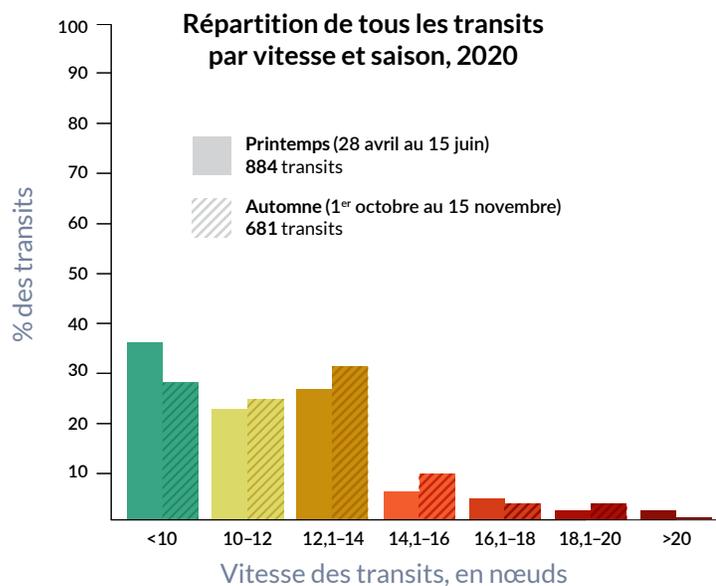
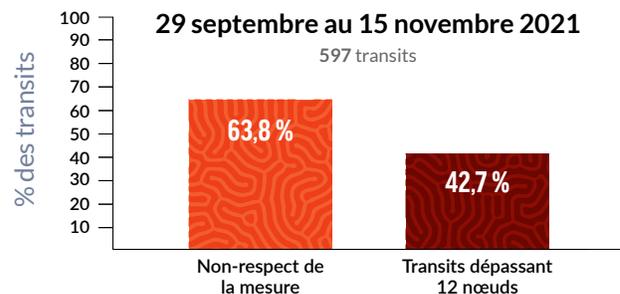
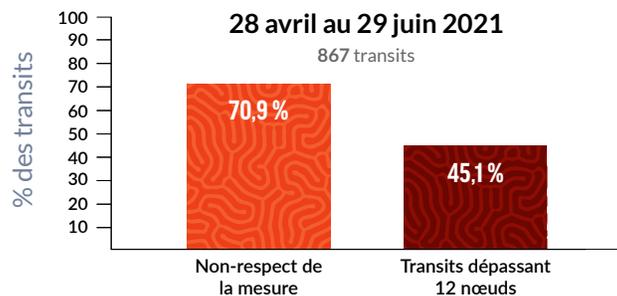
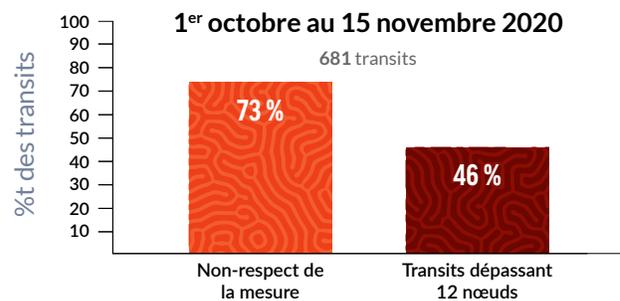
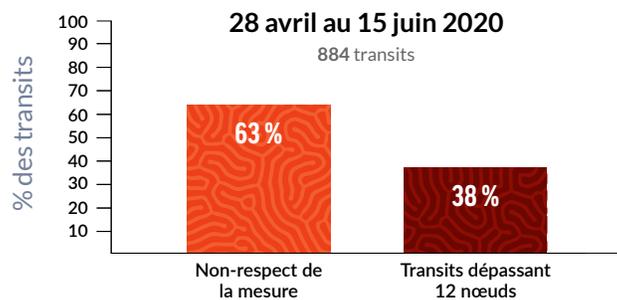
## Résultats par période :

Les chiffres présentés dans ce rapport résument les cas où les navires ont dépassé le ralentissement volontaire de 10 nœuds.

Le taux de non-conformité des deux dernières années est trop élevé pour que cette mesure volontaire puisse être considérée comme un succès; et ce, tant pour la protection des baleines noires que pour rendre les transits équitables pour tous les navires passant dans le détroit de Cabot. Le gouvernement doit mettre en place une mesure de ralentissement permanente et obligatoire dès le début d'avril afin d'observer un changement mesurable dans l'eau, qui protégera les baleines noires.

Dans une industrie où la vitesse constitue souvent un avantage concurrentiel, une mesure volontaire dissuade les navires de s'y conformer et confère un avantage injuste à ceux qui ne le font pas; certains d'entre eux se déplaçant à plus du double de la vitesse recommandée.

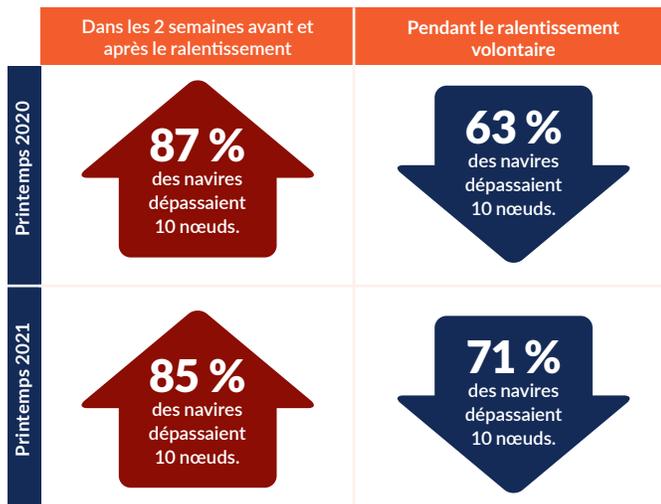
Alors que de façon globale, la mesure n'a pas été respectée, les résultats démontrent que la plus grande proportion de navires qui dépassaient la limite de 10 nœuds se déplaçaient à 10-12 ou 12-14 nœuds. De manière générale, il y avait moins de navires dans les vitesses plus élevées: 16-18 nœuds, 18-20 nœuds, ou plus de 20 nœuds. Ces données démontrent qu'il est possible d'instaurer un ralentissement obligatoire sans perturber le transport maritime.



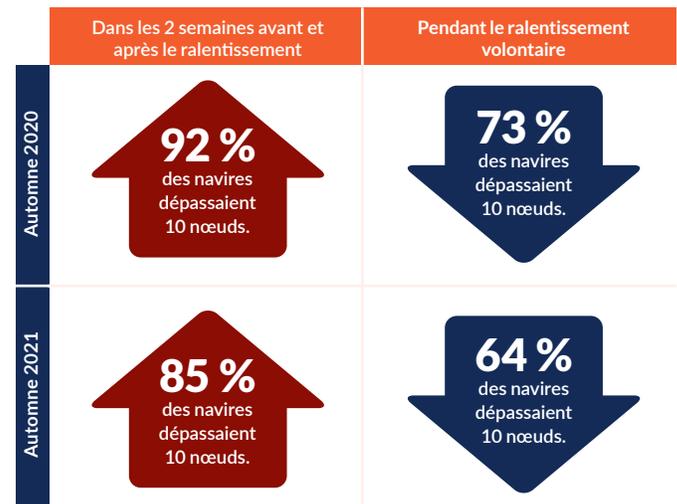
# Les ralentissements ont eu un effet

Bien que le respect du ralentissement ait été faible, la mesure a permis de réduire la vitesse de certains navires. Toutefois, chaque navire qui dépasse la limite de vitesse met potentiellement cette espèce menacée en danger.

## Ralentissement des navires – Printemps



## Ralentissement des navires – Automne



## L'impact de la météo

Il y a plusieurs raisons pour lesquelles Transports Canada pourrait temporairement suspendre les limites de vitesse, malgré le risque de collision mortelle avec une baleine. La plus courante est de préserver la sécurité du navire et de son équipage en cas de conditions météo défavorables.

Le détroit de Cabot peut connaître des conditions météo et océaniques difficiles, surtout à l'automne. Cette contrainte inévitable signifie que des mesures fermes et obligatoires sont encore plus importantes pour protéger les baleines lorsque les navires peuvent ralentir en toute sécurité.



# Méthodologie

Ship Speed Watch est un outil de cartographie public d'Oceana pouvant surveiller en temps quasi-réel la vitesse des navires dans les zones avec restrictions de vitesse, établies pour protéger les mammifères marins, le long de la côte est du Canada et des États-Unis. Cet outil met de l'avant l'autodéclaration des données pour recueillir la vitesse des navires dans les zones de restrictions de vitesse actives, tant volontaires qu'obligatoires. Il permet aussi de recueillir des informations complémentaires sur les restrictions de vitesse pour protéger cette espèce gravement menacée.

Lorsqu'elles sont obligatoires et contrôlées, les zones de restriction de vitesse peuvent contribuer à prévenir les collisions avec les navires. Ship Speed Watch a été développé à partir des données du système d'identification automatique (AIS) de Global Fishing Watch, un organisme indépendant à but non lucratif fondé par Oceana en partenariat avec Google et SkyTruth, qui utilise une technologie de pointe pour interpréter les données provenant des différentes ressources de suivi des navires.

Oceana Canada a utilisé Global Fishing Watch pour dresser une liste des navires ayant dépassé la limite volontaire de 10 nœuds dans le détroit de Cabot. Ces données comprennent seulement les navires dotés des systèmes AIS; ce ne sont donc pas tous les navires qui sont inclus. Par exemple, les navires de pêche ne sont pas tenus de diffuser un signal AIS au Canada, même si plusieurs le font. Parallèlement, en raison des restrictions liées à la COVID-19, les navires de croisière avec plus de 500 personnes n'étaient pas autorisés à accoster au Canada pendant la période d'analyse; il y eut donc moins d'activité des navires.

Oceana Canada a noté le nombre de signaux AIS distincts au-delà de 10 nœuds transmis par un navire à l'intérieur de la zone de vitesse restreinte un jour donné. La vitesse la plus élevée atteinte par chaque navire a aussi été notée pour cette même journée. Si un navire a voyagé à plus de 10 nœuds durant des journées distinctes, il apparaît dans les données plus d'une fois.

Par contre, nos statistiques hebdomadaires l'ont traité comme un seul navire distinct. La vitesse maximale pendant la période d'observation hebdomadaire a été utilisée dans les statistiques sommaires, et les statistiques hebdomadaires sont ensuite additionnées sur toute la période.

Les données du rapport ont été extraites de la base de données des navires de Global Fishing Watch. Celles-ci ont été triées pour n'inclure que les navires ayant enregistré au moins deux signaux AIS du 28 avril au 15 juin, et du 1<sup>er</sup> octobre au 15 novembre 2020; et du 28 avril au 29 juin et du 29 septembre au 15 novembre 2021, lorsque les ralentissements volontaires étaient en vigueur dans le détroit de Cabot.

Les vitesses qui semblaient erronées car trop élevées ont été supprimées de nos données. Par exemple, si l'AIS d'un navire a enregistré des vitesses consécutives de 11, 12, 11, 11, 38 et 12 nœuds, la valeur trop élevée a été supprimée. Dans certains cas, le signal AIS le plus élevé enregistré par un navire fut comparé aux ressources en ligne et identifié comme une erreur en raison d'un écart important entre le signal AIS et la vitesse maximale possible du navire. Pour obtenir le taux de conformité dans la zone de ralentissement, le nombre de transits distincts ayant au moins deux signaux AIS et au moins un signal AIS de plus de 10 nœuds a été divisé par le total de transits distincts ayant au moins deux signaux AIS.



Crédit Photo: Nick Hawkins

## Références

- <sup>1</sup> NOAA Fisheries (2021). "2017–2021 North Atlantic Right Whale Unusual Mortality Event." <https://www.fisheries.noaa.gov/national/marine-life-distress/2017-2021-north-atlantic-right-whale-unusual-mortality-event>
- <sup>2</sup> Ibid.
- <sup>3</sup> <https://www.canada.ca/en/transport-canada/news/2021/02/government-of-canada-outlines-its-2021-measures-to-protect-north-atlantic-right-whales.html>
- <sup>4</sup> Crowe LM, Brown MW, Corkeron PJ, Hamilton PK and others (2021) In plane sight: a mark-recapture analysis of North Atlantic right whales in the Gulf of St. Lawrence. *Endang Species Res* 46:227-251. <https://doi.org/10.3354/esr01156>
- <sup>5</sup> <https://www.cbc.ca/news/canada/nova-scotia/right-whale-canadian-waters-first-2021-1.6002384>
- <sup>6</sup> <https://tc.canada.ca/en/campaigns/voluntary-slowdown-cabot-strait>

## À propos d'Oceana Canada

Établie en 2015, Oceana Canada est une organisation caritative indépendante qui fait partie de la plus grande organisation internationale vouée exclusivement à la conservation des océans. Les efforts de sensibilisation d'Oceana Canada ont notamment contribué à mettre fin au commerce des nageoires de requins, faire du rétablissement des populations de poissons épuisées une obligation légale, améliorer la façon dont les pêches sont gérées, et protéger les habitats marins. Nous travaillons avec la société civile, les universitaires, les pêcheurs, les populations autochtones et le gouvernement fédéral afin d'aider les océans canadiens à retrouver leur santé et leur abondance d'autrefois. En assurant la restauration des océans canadiens, nous fortifierons nos communautés, profiterons de plus grands avantages sur les plans économique et alimentaire, et protégerons notre avenir. [Oceana.ca](https://oceana.ca)

**Publié** : janvier 2022 par Oceana Canada

**Auteurs** : Kim Elmslie, Isabelle Jubinville, Sayara Thurston & Sarah Cameron

**DOI** : 10.5281/zenodo.5911077