

ENTREVUE DU MOIS

LOUIS FORTIER – DIRECTEUR SCIENTIFIQUE ET DE L'INNOVATION, INSTITUT NORDIQUE DU QUÉBEC

Formé aux universités Laval (MSc 1979) et McGill (PhD 1983), boursier postdoctoral de l'OTAN (Plymouth, UK 1984-1985) et professeur à l'université Laval, Louis Fortier est titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur la Réponse des écosystèmes marins arctiques au réchauffement climatique.

Promoteur infatigable d'une approche multidisciplinaire et trans-sectorielle aux grandes questions scientifiques et socio-économiques soulevées par le réchauffement de l'Arctique, Louis Fortier a coordonné la participation canadienne à plusieurs programmes internationaux de recherche arctique dont le Saroma-Resolute Study (SARES) et le Northeast Water Polynya Study (NEW). Depuis 1997, il a dirigé l'Étude internationale de la polynie des Eaux du Nord (NOW, 1997-2001) et le Canadian Arctic Shelf Exchange Study (CASES, 2002-2007), deux Réseaux de recherche du CRSNG sur la réponse de l'Océan Arctique au réchauffement. On retrouve Louis Fortier à la tête du Consortium pancanadien de spécialistes de l'Arctique qui mobilise le brise-glace de recherche Amundsen grâce à la Fondation canadienne pour l'innovation. Sous son leadership, les meilleurs spécialistes des sciences naturelles, sociales et de la santé forment le Réseau de Centres d'excellence du Canada ArcticNet (2004-2018) qui a pour objectif d'anticiper les impacts du réchauffement et du développement de l'Arctique sur l'économie et les sociétés de l'Arctique canadien. En 2010, il met en place la Chaire d'Excellence en recherche du Canada sur la télédétection de la nouvelle frontière arctique canadienne et préside à la création de l'Unité Mixte Internationale Takuvik du CNRS français. Depuis 2014, Louis Fortier et ses collaborateurs consolident le leadership du Québec en sciences nordiques grâce à l'Institut Nordique du Québec dont il est le directeur scientifique et de l'innovation.



M. Fortier, ArcticNet préconise une approche inclusive, de collaboration entre les différents acteurs interpellés par les projets de recherche menés par le consortium.

À votre avis, quel rôle pourrait jouer l'industrie maritime dans ces projets?

Nous avons soumis récemment la proposition de renouvellement d'ArcticNet pour 2019-2024.

«L'industrie maritime y est un partenaire important dans plusieurs projets de recherche qui visent à informer le développement durable d'une Économie Bleue (transport, tourisme, pêches) dans l'Arctique canadien.»

Dans le secteur du transport, ArcticNet poursuivra:

1. La cartographie des fonds marins et des obstacles à la navigation en appui à plus de 15 opérateurs canadiens et étrangers;
2. De nouvelles collaborations avec l'industrie sur l'impact de la glace de mer sur la navigation arctique;
3. Un partenariat avec Fednav et Amundsen Science pour procurer au Canada un brise-glace de recherche moderne;
4. La mise en place du Churchill Marine Observatory pour l'étude de la détection, des impacts et de la remédiation de la pollution par le pétrole dans les mers glacées;
5. Un projet conjoint avec le WMO et le Alfred-Wegener Institute (Allemagne) visant à améliorer les prédictions de la météo et de la glace pour une navigation arctique plus sécuritaire.

Dans le même ordre d'idées, dans quelles mesures les projets de recherche menés par ArcticNet peuvent-ils être d'intérêt pour la communauté maritime?

Avec la réduction en cours du couvert de glace et la quasi-disparition de la banquise pluriannuelle, il est évident que l'Océan Arctique et ses mers bordières deviendront au cours du siècle un nouveau champ d'opération et de développement pour les secteurs du transport maritime, du tourisme maritime et des pêches.

On constate déjà un développement spectaculaire de l'industrie maritime du côté russe de l'Océan Arctique où la régression de la banquise a été plus rapide que du côté nord-américain.

Les gouvernements et le public nord-américains insistent cependant pour que ce développement de l'Arctique soit durable et n'hypothèque pas l'environnement et le mode de vie des habitants du nord comme c'est malheureusement le cas en Sibérie.

«L'objectif principal d'ArcticNet est de fournir aux décideurs des secteurs public et privé l'information scientifique et les faits nécessaires pour s'assurer que ce développement socio-économique se fasse de façon sécuritaire et soutenable pour l'environnement et les communautés nordiques.»

Depuis 2002, ArcticNet loue de mai à septembre le brise-glace NGCC Amundsen afin de faire des expéditions dans le Nord et l'Arctique et d'y recueillir des données.

Pouvez-vous nous expliquer quelles conséquences le manque actuel de brise-glaces opérationnels occasionne-t-il sur votre travail de recherche?

Les conséquences sur la recherche canadienne sont catastrophiques.

«Les périodes de radoub de tous les navires étant de plus en plus fréquentes et longues, l'Amundsen est de plus en plus requis pour les opérations de déglacage et d'escorte de la Garde Côtière.»

Depuis 2015, plus de 175 jours de recherche n'ont pu être accommodés.

La communauté scientifique canadienne a perdu le leadership de projets internationaux d'envergure tels la Circumnavigation scientifique du Groenland, de même que des millions de dollars en subvention de recherche.

Sans compter la perte de réputation pour le Canada, les usagers canadiens et étrangers de l'Amundsen ayant perdu confiance dans la disponibilité de cette infrastructure majeure.

En partenariat avec Fednav, Amundsen Science (la corporation qui gère les opérations scientifiques de l'Amundsen) propose de construire maintenant à l'étranger les brise-glaces modernes dont le Canada a besoin pour assurer la navigation hivernale dans le Saint-Laurent, la navigation estivale en Arctique et la recherche arctique.

À votre avis, quelles répercussions (positives et/ou négatives) les changements climatiques vont-ils entraîner sur l'industrie maritime ?

J'ai eu l'occasion de discuter cette problématique lors de la présentation plénière d'ouverture de la Conférence mondiale des Villes Portuaires à Québec en juin dernier.

En résumé, trois grands constats se dessinent.

D'abord, le réchauffement arctique ouvre déjà de nouvelles voies maritimes transpolaires qui pourraient résulter en un remaniement plus ou moins important du trafic maritime dans l'Hémisphère Nord et des changements dans l'achalandage des ports de la côte est nord-américaine dont Québec et Montréal.

«Beaucoup d'incertitudes demeurent quant à ces changements, des facteurs comme le manque d'infrastructure en Arctique, la variabilité interannuelle du couvert de glace et l'élargissement de Panama pouvant changer la donne.»

Deuxièmement, la nécessité pour l'industrie de se convertir rapidement à des moyens de propulsion moins émetteurs : d'abord hybrides diesel propre-solaire ou diesel propre-éolien, puis entièrement solaire et/ou éolien.

Troisièmement, l'importance pour les ports de s'adapter maintenant à une montée rapide du niveau de la mer au cours du siècle et à une intensification des tempêtes et raz-de-marée.



Crédits photo: Gérald Darnis / ArcticNet