

ENTREVUE DU MOIS

LYNE MORISSETTE – PRÉSIDENTE-DIRECTRICE GÉNÉRALE, M - EXPERTISE MARINE ET M - MÉDIAS

Lyne Morissette est une écologiste spécialiste des mammifères marins et du fonctionnement des écosystèmes. Présidente-directrice générale de M - Expertise Marine et d'une compagnie de production nommée M – Médias, elle est également professeure associée en écologie marine à l'Institut des Sciences de la Mer à Rimouski (ISMER).

Ayant grandi sur les rives du Saint-Laurent, elle a développé une fascination pour les océans depuis son enfance et s'affaire depuis à les protéger pour les générations futures. Elle détient aujourd'hui un doctorat en zoologie de l'Université de Colombie-Britannique, et a complété deux postdoctorats: un en conservation de la nature à Arizona State University et l'autre en biodiversité à l'Université de Guelph. Lyne possède une expertise reconnue mondialement et a publié ses travaux dans les journaux les plus prestigieux comme Science. Elle a parcouru le globe pour poursuivre ses recherches et est activement impliquée au Canada, mais aussi dans les Caraïbes, en Afrique et en Scandinavie.

Médaille de l'Assemblée Nationale du Québec pour sa contribution à l'avancement des sciences de la mer, récipiendaire du prix Rolland Michener de la Fédération Canadienne de la Faune pour l'excellence de ses travaux en conservation, elle œuvre maintenant dans les médias à faire connaître les beautés du Saint-Laurent pour mieux le protéger.



Madame Morissette, le gouvernement fédéral a annoncé, le 7 février dernier, un nouveau plan de protection des baleines noires de l'Atlantique Nord.

À titre de spécialiste des mammifères marins et d'experte pour le Bureau d'information maritime, pouvez-vous nous expliquer ce qu'apporte ce nouveau plan comparativement aux mesures de 2018 et à quel point ce type de mesures est efficace?

Comme l'année dernière, entre le 28 avril et le 15 novembre, une limitation de vitesse maximale de 10 nœuds sera établie pour les navires de 20 mètres ou plus voyageant dans l'ouest du Golfe du Saint-Laurent. La zone et les dates de restriction de vitesse peuvent être ajustées, au besoin, en fonction de la présence de baleines noires de l'Atlantique Nord (BNAN) dans la région et de tout problème de sécurité maritime.

Les navires seront, de nouveau, autorisés à se déplacer à des vitesses sûres dans certaines parties de deux voies de navigation situées au nord et au sud de l'île d'Anticosti, lorsqu'aucune baleine ne se trouvera dans la zone. Un ralentissement obligatoire de 15 jours à 10 nœuds sera activé dans les voies de navigation appropriées lorsqu'une BNAN est repérée.

Ce qui est nouveau cette année, c'est qu'en réponse aux consultations avec l'industrie et sur la base de données scientifiques sur la présence de BNAN, deux modifications ont été apportées à la zone de restriction.

Le coin sud-est de la zone de limitation de vitesse autour des Îles-de-la-Madeleine a été supprimé. Aussi, afin de réduire les impacts sur l'industrie du transport maritime, les navires seront autorisés, en l'absence d'observations de BNAN, à se déplacer à des vitesses sûres dans une zone plus large située au nord de l'île d'Anticosti, jusqu'au continent.

«L'efficacité de ces mesures dépend directement de la conformité des navires à respecter ces règlements. Et pour ce faire, je crois qu'il faut absolument que ces mesures soient développées avec eux, que l'industrie fasse partie du processus en amont.»

En vous basant sur votre expérience en médiation environnementale, pouvez-vous nous expliquer comment on amène des intervenants dont les intérêts et les domaines d'expertise peuvent être différents, voire même divergents, à trouver une solution qui soit satisfaisante pour chacune des parties?

J'ai débuté ma carrière à travailler à modéliser des écosystèmes marins dans un contexte de pêcheries, puis j'ai beaucoup travaillé sur des espèces migratrices, comme la baleine à bosse, qui peuvent parcourir plus de 5000 km entre leur aire d'alimentation, chez nous, l'été, et leur aire de reproduction dans les Caraïbes, l'hiver.

Dans les deux cas, j'ai dû faire face à des enjeux de collaboration, parce que c'était la seule façon d'être efficace dans les actions posées : avoir un écosystème en santé nécessitait une collaboration entre les experts des différentes espèces présentes dans cet écosystème, et protéger les baleines à bosse demandait une collaboration entre les différents secteurs d'activité et même les différents pays où l'on retrouve ces baleines au cours de leur cycle de vie.

«La médiation environnementale en fait c'est exactement ça : travailler ensemble, pour trouver les meilleures solutions possibles.»

Lorsqu'on tente de protéger la nature, il faut se rappeler que les humains en font partie, et que tous n'ont pas les mêmes intérêts.

«La clé du succès, c'est de mettre à contribution les connaissances terrain de chacun des intervenants, pour avoir le meilleur portrait de la situation, et surtout travailler en concertation pour que nos actions soient comprises, décidées ensemble, et efficaces.»

Dans la plupart des enjeux auxquels nous faisons face en ce moment avec les océans (que ce soit les baleines en voie de disparition, les changements climatiques ou le plastique dans les océans), nous n'avons pas le luxe de travailler en silo, ni de temps ou d'énergie à perdre à travailler les uns contre les autres.

Notre seule voie, c'est la concertation et la collaboration.

En 2018, le taux de conformité des navires marchands à la limitation de la vitesse dans le golfe du Saint-Laurent était de 99,67 %

À la lumière de ce que vous observez ailleurs dans le monde, comment décririez-vous l'engagement des armateurs dont les navires circulent dans le golfe?

L'exemple canadien est un fleuron et une fierté à l'internationale. Je trouve que c'est vraiment un bel exemple de concertation. On a beau faire des lois, des règlements ou des stratégies pour protéger la nature, si on ne le fait pas avec la participation de l'industrie, nous n'aurons pas les bonnes solutions, et ça ne fonctionnera pas.

«Depuis le début de mon implication dans le dossier des baleines noires dans le Golfe du Saint-Laurent, je suis ravie de constater l'implication majeure de l'industrie du transport maritime, qui est souvent la première à proposer que les scientifiques, les ministères, les ONG et les armateurs s'assoient à la même table pour discuter de solutions.»

L'engagement et la conformité aux mesures de protection, ça commence par une empathie mutuelle face aux enjeux, tant pour les navires opérant dans cet écosystème que pour les scientifiques qui tentent de protéger les espèces qui y vivent.

Cette coexistence est rendue possible par une compréhension et un dialogue entre les armateurs, les scientifiques et les gestionnaires. Les solutions résident dans les actions que les différents acteurs peuvent poser, et le sérieux qu'ils y mettent. Avec un taux de conformité frôlant la perfection, on a la preuve que les armateurs connaissent leur milieu, qu'ils connaissent ces écosystèmes, que leur savoir-terrain est précieux, et que notre succès dans la protection des espèces dépend de leur collaboration.

Comment, selon vous, la science et les technologies peuvent aider les utilisateurs du fleuve à trouver des moyens qui leur permettent de continuer leurs activités tout en protégeant les baleines noires de l'Atlantique Nord? Et, quelles sont, d'après vous, les limitations actuelles qui empêchent d'en faire plus?

Au cours des dernières années, j'ai eu la chance d'être témoin d'extraordinaires histoires de coexistence sur les océans, des actions inspirantes qui en guident d'autres, et qui représentent au final des solutions efficaces, qui font une réelle différence pour nos

espèces en péril et les écosystèmes desquels elles dépendent. C'est effectivement le cas pour ce qui se passe dans le Golfe avec les baleines noires, l'étroite collaboration entre l'industrie – de la pêche ou du transport maritime – qui met son savoir et ses idées à contribution en collaboration avec les scientifiques et les ingénieurs.

Ce modèle sciences-technologies-industrie est aussi gagnant dans un dossier comme la pollution par le plastique, un autre enjeu où l'industrie touristique travaille main dans la main avec les citoyens, les écoles, et les scientifiques pour s'assurer d'un Saint-Laurent en santé. Il s'agit du [Défi Saint-Laurent](#), un nouveau projet dont je suis la fière ambassadrice, et qui vient de lever les voiles, le 22 mars dernier.

En réponse à votre question, je dirais que les scientifiques sont bons pour décrire les enjeux, mais leur rôle s'arrête là. C'est selon moi l'une des limitations qui empêche d'en faire plus. La science ne règlera pas tout; il faut penser plus loin. L'autre grande limitation qu'il nous faut surmonter, ce sont les silos. Ceux qui font que parfois on dédouble les efforts, le temps et l'énergie pour faire les mêmes choses. La dernière limitation qui me vient en tête, c'est l'apathie. L'ignorance des enjeux et réalités de chacun.

«Finalement, l'éducation doit être au cœur de nos démarches. Car comme le disait le commandant Jacques-Yves Cousteau, «on protège ce qu'on aime, et on aime ce qu'on connaît». Parlons-nous, et travaillons ensemble, pour des océans en santé.»