

# Résumé du rapport 2008 sur la gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime

Mars 2009



# TABLE DES MATIÈRES

<b>Chapitre 1 – Sommaire</b>	<b>3</b>
<b>Chapitre 2 – Programme conjoint de gestion de l'eau de ballast</b>	<b>5</b>
La gestion de l'eau de ballast dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime	
Initiatives de 2008	
<b>Chapitre 3 – Résultats des examens de la gestion de l'eau de ballast de 2008</b>	<b>7</b>
Formulaire de rapport sur l'eau de ballast	
Examens de la gestion de l'eau de ballast	
Nombre d'inspections de navires	
Prélèvements dans les citernes de ballast	
<b>Chapitre 4 – Résumé des mesures d'application</b>	<b>10</b>
Mesures d'application de la réglementation	
Avis de rétention	
Lettres d'avertissement	
Avis d'infraction	
<b>Chapitre 5 – Conclusion</b>	<b>11</b>
<b>Chapitre 6 – Contributions</b>	<b>12</b>
Membres du Groupe de travail sur l'eau de ballast	
Renseignements	
<b>Annexe – Aperçu historique</b>	<b>13</b>

## Chapitre 1 – Sommaire

---

Le Résumé du rapport 2008 sur la gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime a été préparé par le Groupe de travail sur l'eau de ballast (GTEB). Ce groupe de travail réunit des représentants de la Garde côtière américaine (USCG), de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) (États-Unis), de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) et de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) (Canada). Son mandat consiste à planifier, rehausser et coordonner des efforts binationaux visant l'application et l'observation de la loi afin de réduire l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes par l'eau de ballast. Le GTEB participe activement et énergiquement à la mise en place d'une réglementation plus rigoureuse de l'eau de ballast des navires océaniques empruntant la Voie maritime.

***En 2008, les statistiques du programme d'inspection ont sensiblement progressé dans divers domaines, dont les taux de conformité des navires. Au cours de l'année, les citernes de ballast de 99 % des navires arrivant dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime ont été inspectées. Au total, 6704 citernes de ballast de 364 navires ont été examinées; leur taux de conformité était de 98,6 %. Les navires qui n'avaient pas géré convenablement leurs citernes de ballast ont été tenus soit de conserver l'eau de ballast et les sédiments à bord, soit de traiter l'eau de ballast selon des méthodes sûres pour l'environnement et approuvées, soit de retourner en mer pour effectuer un échange de l'eau. En outre, 100 % des formulaires de rapport sur l'eau de ballast ont été examinés pour évaluer les antécédents en matière d'eau de ballast, l'observation des règlements, les détails du voyage et le lieu de vidange prévu. Le GTEB prévoit que les taux de conformité des navires resteront élevés en 2009.***

Aujourd'hui, les exigences de gestion de l'eau de ballast dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent figurent parmi les plus rigoureuses au monde. Des règlements exigeant notamment le rinçage à l'eau salée, une documentation détaillée, davantage d'inspections et des sanctions civiles constituent un régime d'application réglementaire exhaustif visant à protéger le réseau Grands Lacs-Voie maritime. La réglementation de la Garde côtière américaine, le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* de Transports Canada et la réglementation de la Voie maritime sur les navires sans eau de ballast à bord exigent que tous les navires se rendant aux ports de la Voie maritime et des Grands Lacs en provenance de l'extérieur de la zone économique exclusive (ZEE) échangent l'eau de leurs citernes de ballast en mer. En conséquence, le risque d'introduction dans les Grands Lacs d'espèces aquatiques envahissantes par l'eau de ballast a été diminué à des niveaux extrêmement bas.

Divers dossiers d'actualité touchent la gestion de l'eau de ballast dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime. La Garde côtière prépare des règlements qui fixeraient des critères de qualité pour l'eau de ballast rejetée dans les eaux américaines. L'état actuel

de cet exercice est abordé plus loin. En outre, l'Agence de protection de l'environnement (EPA) des États-Unis a récemment commencé à réglementer l'eau de ballast par le biais du National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES). La réglementation qu'elle a adoptée récemment intègre les critères obligatoires de gestion et d'échange de l'eau de ballast de la Garde côtière ainsi que des exigences supplémentaires s'appliquant aux navires qui transportent de l'eau de ballast.

Par ailleurs, pour tous les navires concernés, des exigences seraient établies à l'égard de 27 autres types de rejets y compris l'eau s'écoulant du pont, l'eau de cale et les eaux usées. Pour de plus amples renseignements, voir :

[http://cfpub.epa.gov/npdes/home.cfm?program\\_id=350](http://cfpub.epa.gov/npdes/home.cfm?program_id=350).

En l'absence de norme fédérale, divers États américains ont adopté des règles sur les opérations touchant l'eau de ballast effectuées dans leurs eaux. Dans les Grands Lacs, le programme de gestion de l'eau de ballast de chaque État impose des exigences différentes. Le Michigan et le Minnesota ont institué un programme de permis. Dans d'autres États, des règlements sont à divers stades du processus d'approbation. Un résumé des règlements des États sur l'eau de ballast se trouve à :

[http://cfpub.epa.gov/npdes/docs.cfm?program\\_id=14&view=allprog&sort=name#certification](http://cfpub.epa.gov/npdes/docs.cfm?program_id=14&view=allprog&sort=name#certification).

## Chapitre 2 – Programme conjoint de gestion de l'eau de ballast

---

### **La gestion de l'eau de ballast dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime**

Parmi les règlements protégeant le réseau Grands Lacs-Voie maritime figurent : le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*, les règlements de l'USCG sur l'eau de ballast visant les navires dotés de citernes de ballast, les meilleures pratiques de gestion des navires sans eau de ballast à bord entrant aux États-Unis et les exigences de la Voie maritime à l'égard des navires sans eau de ballast à bord. Ces dispositions s'appliquent à tous les navires entrant dans les eaux canadiennes depuis l'extérieur de la zone économique exclusive (ZEE) canadienne, qu'ils fassent des voyages océaniques ou des voyages côtiers. Les navires transportant des sédiments résiduels sont tenus de rincer leurs citernes avec une eau ayant une salinité équivalant à celle obtenue par un échange de l'eau de ballast. Selon les meilleures pratiques de gestion, dans la mesure du possible, tous les navires effectuent un échange d'eau de ballast en pleine mer lors de voyages sous lest, à au moins 200 miles marins (NM) de tout rivage. Les navires qui ne peuvent pas effectuer un échange d'eau de ballast en pleine mer en raison de leur chargement devraient dans la mesure du possible effectuer un rinçage à l'eau salée de leurs citernes de ballast vides à 200 NM de tout rivage. Le rinçage à l'eau salée est défini par les politiques américaines comme consistant à ajouter de l'eau en mer aux citernes de ballast vides, à laisser l'eau de rinçage se mélanger à l'eau et aux sédiments résiduels grâce aux mouvements du navire, puis à rejeter l'eau mélangée de sorte que l'eau résiduelle finale ait une salinité aussi élevée que possible, préférablement supérieure à 30 parties par millier (ppm).

### **Navires sans eau de ballast à bord : Exigences de la Voie maritime du Saint-Laurent**

Les corporations américaine et canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent ont adopté de nouvelles exigences qui sont entrées en vigueur au début de la saison de navigation 2008. Elles prévoient que les navires effectuent un rinçage à l'eau salée des citernes de ballast qui contiennent des quantités résiduelles d'eau de ballast ou de sédiments à 200 NM de tout rivage, avant d'entrer dans les eaux de la Voie maritime. Les navires doivent aussi disposer des moyens de mesurer le taux de salinité dans chaque citerne, de façon à s'assurer que la salinité finale soit d'au moins 30 ppm.

Les quatre organismes ont affecté des ressources afin de réaliser les travaux supplémentaires nécessaires au programme bonifié d'inspection des citernes. L'objectif global du programme d'inspection de 2008 était d'inspecter chaque navire – avec ou sans ballast à bord – entrant dans le réseau en provenance de l'extérieur de la ZEE, de le faire à chaque transit et d'augmenter le nombre de citernes examinées.

## **Initiatives de 2008**

### **Démonstration de l'inspection de l'eau de ballast organisée par les corporations de la Voie maritime à l'intention des médias et des parties intéressées**

La SLSDC et la CGVMSL ont organisé ensemble une démonstration historique de l'inspection de l'eau de ballast à l'intention des médias et des parties intéressées, les 5 et 6 mai à Montréal (Québec). Les deux journées ont attiré de nombreux participants, qui ont eu des commentaires élogieux sur le caractère exhaustif et attrayant du programme. Les participants ont pu assister à une inspection de l'eau de ballast en direct, à bord du *M/V FEDERAL KIVALINA* de Fednav. Ils ont aussi pu visiter la salle des machines et la passerelle du navire, et des professionnels chevronnés leur ont expliqué les pratiques de gestion de l'eau de ballast.

Parmi les intervenants qui ont participé à l'événement figuraient des représentants du Département de la conservation de l'environnement de l'État de New York, du Bureau du procureur général de l'État de New York, d'Environnement Canada et de Nature Québec ainsi qu'un sénateur du Minnesota et le commissaire de l'Agence de contrôle de la pollution du Minnesota.

### **Critères de la Garde côtière américaine sur le rejet d'eau de ballast**

La Garde côtière étudie une réglementation qui fixerait des critères sur la qualité de l'eau de ballast rejetée dans les eaux américaines. L'exercice a été entrepris en vertu de la *Nonindigenous Aquatic Nuisance Prevention and Control Act* de 1990 et de la *National Invasive Species Act* de 1996, qui autorisent la Garde côtière à approuver des autres systèmes de gestion de l'eau de ballast qui sont au moins aussi efficaces que l'échange d'eau de ballast en mer pour prévenir l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes. Comme l'efficacité de l'échange d'eau de ballast varie d'un navire à l'autre, la Garde côtière croit que le fait de fixer des critères de rendement serait la façon la plus efficace d'approuver des systèmes de gestion de l'eau de ballast qui protègent l'environnement et sont validés sur le plan scientifique. Le processus d'élaboration de règlements en est au stade de l'approbation.

## Chapitre 3 – Résultats des examens de la gestion de l'eau de ballast de 2008

---

### Formulaire de rapport sur l'eau de ballast

Les navires se rendant dans les Grands Lacs depuis l'extérieur de la ZEE sont tenus de présenter un formulaire de rapport sur l'eau de ballast avant d'entrer dans les eaux canadiennes, puis à nouveau 24 heures avant d'entrer dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Ils doivent y donner des renseignements sur leur voyage, l'eau de ballast transportée et leur capacité en la matière, leur gestion de l'eau de ballast, les sources de l'eau de ballast, leurs pratiques habituelles de gestion de l'eau de ballast et le lieu où ils ont l'intention de rejeter de l'eau de ballast.

- ***En 2008, 100 % des formulaires de rapport sur l'eau de ballast ont été examinés pour évaluer les antécédents en matière d'eau de ballast, l'observation des exigences et les intentions.***

### Examens de la gestion de l'eau de ballast

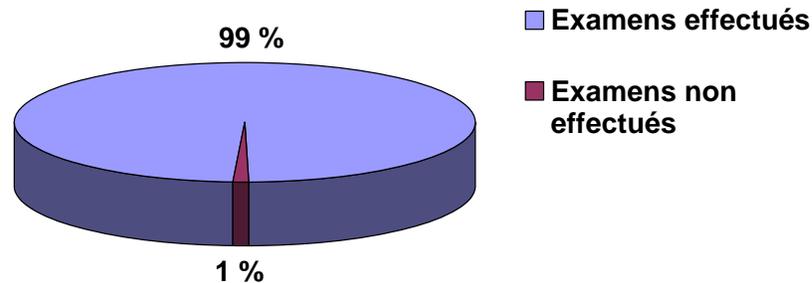
Le programme conjoint d'examen de la gestion de l'eau de ballast vise à inspecter tous les navires. Une inspection commence par un examen détaillé des rapports, journaux et autres documents sur l'eau de ballast ainsi que des plans de gestion de l'eau de ballast. L'équipage est interviewé pour déterminer à quel point il comprend les exigences du plan de gestion de l'eau de ballast du navire et pour vérifier quelles sont les pratiques en cours. Enfin, des échantillons sont prélevés dans les citernes de ballast pour vérifier la salinité ou la présence de boue qui indiquerait une pratique de gestion non satisfaisante.

### Nombre d'inspections de navires

- ***En 2008, les citernes de ballast de 364 navires arrivant dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime en provenance de l'extérieur de la ZEE ont été examinées, soit 99 % du total, contre 74 % en 2007. Les citernes de trois navires n'ont pas été examinées; ces navires ont été contrôlés au moyen de mesures administratives.***

Le graphique ci-dessous indique les examens effectués en 2008 par au moins un des quatre organismes membres du Groupe de travail sur l'eau de ballast. Les examens ont été effectués par des équipes de représentants des organismes.

**Examens des citernes de ballast effectués  
en 2008 à bord de navires étrangers en route  
pour le réseau Grands Lacs-Voie maritime**



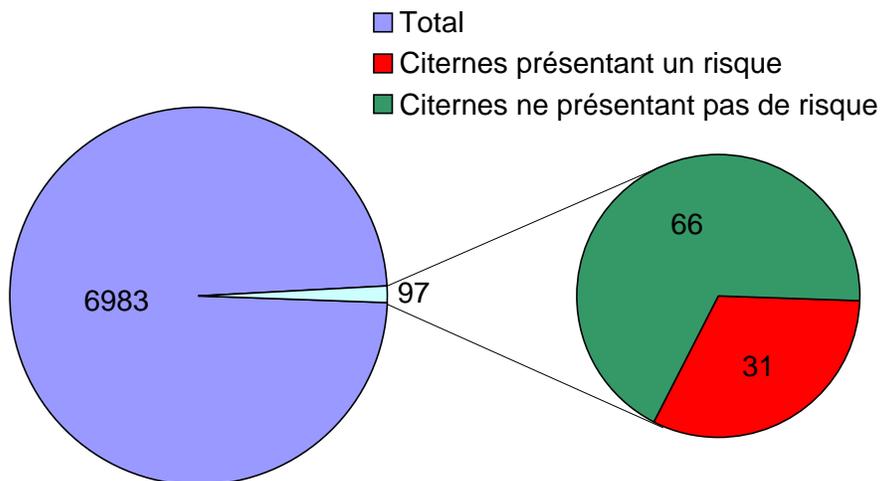
### **Échantillonnage des citernes de ballast**

L'eau de ballast se trouve habituellement dans des caissons latéraux, des citernes de double fond, des citernes de coqueron et des cales à marchandises. On peut habituellement y accéder par des événements, des tubes de sonde ou des écoutilles. Selon la procédure normale, l'inspecteur utilise le tube de sonde ou l'évent comme moyen d'accès privilégié. À défaut, il utilise des couvercles de trou d'homme et des écoutilles. La salinité de l'eau de ballast est mesurée au moyen d'un réfractomètre de salinité portatif ou d'un appareil de mesure électronique. Les résultats sont consignés sur un formulaire de rapport mis au point par le GTEB.

- **En 2008, 6704 citernes sur 6983 ont été testées, soit 96 %, contre 78 % en 2007.**
- **En 2008, 97 citernes de 63 navires ont fait l'objet d'un avis de rétention, contre 46 navires en 2007.**
  - **Seulement 31 de ces 97 citernes étaient considérées comme présentant un risque élevé soit faute de documentation sur le traitement, soit en raison d'une faible salinité ou de la présence de boue.**
  - **66 citernes étaient considérées comme présentant un faible risque pour ce qui est du transport d'espèces envahissantes. Ces citernes soit ne servaient plus au ballastage du navire, soit contenaient de l'eau douce prise à bord à partir d'une installation terrestre pour le refroidissement ou comme réserve d'eau potable. Cependant, comme les citernes restaient reliées au dispositif de ballast, l'eau à dû être conservée à bord.**
- **Le taux de conformité des citernes examinées était supérieur à 98,6 %, contre 95 % en 2007.**

Le graphique ci-dessous résume le nombre de citernes examinées par la Sécurité maritime de Transports Canada, l'USCG ou les inspecteurs des corporations de la Voie maritime du Saint-Laurent.

### Examens de citernes de ballast en 2008



## Chapitre 4 – Résumé des mesures d'application

---

### Mesures d'application de la réglementation

Les mesures d'application de la réglementation sont limitées en fonction de la compétence de chaque organisme. Les organismes échangent des renseignements entre eux pour s'assurer que les mesures opportunes sont prises face aux anomalies. Divers outils sont utilisés, y compris la sensibilisation, la lettre d'avertissement, l'avis de rétention ou une amende imposée par voie d'avis d'infraction.

### Avis de rétention

Les navires ayant des citernes non conformes et qui choisissent de conserver leur contenu à bord plutôt qu'une autre option reçoivent un avis de rétention. Lorsque le navire quitte le réseau, l'observation de l'avis est vérifiée et l'avis est révoqué. Il faut noter que des avis de rétention ont été délivrés à l'égard de certaines citernes qui n'étaient en fait pas utilisées pour contenir de l'eau de ballast mais qui étaient désignées comme faisant partie du dispositif de ballastage, comme des citernes d'eau potable ou d'eau de refroidissement.

- ***Les organismes du GTEB ont délivré un avis de rétention à 63 navires.***

### Lettres d'avertissement

La Garde côtière américaine ou Transports Canada délivrent une lettre d'avertissement lorsqu'une des anomalies sont constatées dans le plan, les documents ou les rapports visant la gestion de l'eau de ballast d'un navire. La lettre d'avertissement est utilisée dans le cas d'une première infraction mineure; l'avertissement indique qu'une amende pourra être imposée si l'anomalie n'est pas rectifiée.

- ***L'USCG a délivré 10 lettres d'avertissement, et Transports Canada, 18.***

### Avis d'infraction

Un avis d'infraction impose une amende dans le cas d'un navire qui n'est pas conforme à la réglementation. Par exemple, les amendes imposées par l'USCG à l'égard de l'eau de ballast varient de 500 \$ à 1000 \$ pour une première infraction, et jusqu'à 6000 \$ pour les récidives.

- ***L'USCG a émis 1 avis d'infraction pour des problèmes associés au formulaire de rapport sur l'eau de ballast.***

## Chapitre 5 – Conclusion

---

Pour qu'un régime de réglementation soit efficace, il est impératif que les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent soient traités comme un seul réseau. La seule façon d'assurer une réglementation cohérente des rejets d'eau de ballast dans l'ensemble du réseau Grands Lacs-Voie maritime est de prévoir des normes rigoureuses imposées sous l'autorité fédérale et gérées dans le cadre d'une action coordonnée des autorités fédérales canadiennes et américaines. Une multiplicité de régimes de réglementation disparates des États et provinces du réseau augmente les coûts juridiques, opérationnels et administratifs, et complique la mise en conformité et l'exploitation des navires. Plus encore, cette variété de règlements dissuaderait les navires de transiter par les eaux de certains États ou de charger ou décharger des marchandises dans leurs ports. Vu la grande efficacité obtenue avec l'échange de l'eau de ballast, l'application vigoureuse de la réglementation actuelle par le GTEB et le haut taux de conformité de l'industrie, il ne paraît guère urgent que les États envisagent de réglementer l'eau de ballast. Des obstacles supplémentaires au commerce maritime mineraient la viabilité future de l'industrie maritime et la stimulation économique qu'elle apporte.

La Voie maritime du Saint-Laurent est idéalement située pour prévenir l'introduction d'espèces envahissantes, offrant un lieu d'inspection central à l'extérieur des Lacs. Les autorités canadiennes et américaines peuvent y examiner les citernes de ballast de tous les bateaux en route pour les Grands Lacs. Des inspections conjointes menées par Transports Canada, la Garde côtière américaine et les corporations américaine et canadienne de la Voie maritime sont chose courante à Montréal. Ce processus d'inspection institué en 1997 a permis d'augmenter la sécurité opérationnelle et environnementale du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Les programmes d'inspection sont constamment améliorés pour intégrer de nouvelles méthodes et technologies. Les quatre organismes poursuivent une coopération binationale afin de régler les problèmes dès qu'ils surviennent. La nouvelle réglementation de la Voie maritime harmonise les exigences à l'égard de l'eau de ballast des navires transitant dans les eaux américaines de la Voie maritime avec les exigences de Transports Canada visant les transits dans les eaux canadiennes de la Voie maritime. Cette réglementation est destinée à servir de solution provisoire en attendant que la Garde côtière américaine parachève sa réglementation sur les rejets d'eau, qui devrait être publiée dans un proche avenir. Le Groupe de travail sur l'eau de ballast continuera de travailler afin de prévenir l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes dans les Grands Lacs au moyen d'outils relevant de la réglementation, de la technologie et de la gestion. Les organismes attachent une grande importance à la menace des espèces envahissantes et s'efforcent de trouver de nouvelles réponses face à ce problème.

## Chapitre 6 – Contributions

---

### Membres du Groupe de travail sur l'eau de ballast

Le neuvième district de la Garde côtière américaine tient à remercier les membres suivants du Groupe de travail sur l'eau de ballast dans les Grands Lacs ainsi que tous les inspecteurs qui ont participé au programme conjoint d'examen de la gestion de l'eau de ballast en 2008 et ceux qui ont collaboré à la rédaction du présent rapport.



#### **Saint Lawrence Seaway Development Corporation**

Lori Curran  
Carol Fenton



#### **Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent**

Peter Burgess  
Robert Elliott  
Stephen Kwok



#### **Sécurité maritime de Transports Canada**

Michel Boulianne  
Laurent Jean  
Chris Wiley



#### **Garde côtière américaine**

CDR Joe Boudrow  
CDR Tim Cummins  
LCDR Matt Edwards  
Bivan Patnaik  
LT Ann Henkelman  
CWO Matt Trego

### Renseignements

Pour tout renseignement sur le programme conjoint d'examen de la gestion de l'eau de ballast, consulter les sites Web suivants :

Voie maritime : [www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/environnement/eau-de-ballast/index.html](http://www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/environnement/eau-de-ballast/index.html)

NBIC : [www.hrw.com/science/si-science/biology/animals/marineinvasions/ballast.html](http://www.hrw.com/science/si-science/biology/animals/marineinvasions/ballast.html)

USCG : <http://cgweb.comdt.uscg.mil/g-ms/g-mso/estandards.htm>

Transports Canada : [www.tc.gc.ca/fr/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/fr/menu.htm)

# Annexe

## Aperçu historique

### 1989

Faisant suite aux revendications de la Commission mixte internationale et de la Commission des pêcheries des Grands Lacs à la suite de la découverte de la grémille dans le lac Supérieur, le Canada adopte des lignes directrices exigeant que tous les navires entrant dans l'eau douce du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs échangent leur eau de ballast. Des études réalisées par Environnement Canada sur la protection d'installations d'aquaculture dans les Îles-de-la-Madeleine avaient démontré l'efficacité de l'échange de l'eau de ballast.

### ***Du début des années 1990 à 1997***

En 1993, la Garde côtière américaine (USCG) adopte des règlements fondés sur les lignes directrices canadiennes, sous l'autorité de la *Nonindigenous Aquatic Nuisance Prevention and Control Act of 1990* (NANPCA). Les navires déclarant avoir de l'eau de ballast à bord, qui étaient inspectés à titre volontaire depuis 1991, sont désormais soumis à inspection obligatoire par l'USCG. L'inspection a lieu entre les deux écluses américaines à Massena (Eisenhower et Snell); des inspecteurs montent à bord et vérifient l'eau de ballast pour s'assurer qu'elle a une salinité d'au moins 30 parties par millier (ppm). Le cas échéant, on peut conclure que l'eau de ballast a été convenablement échangée avec de l'eau salée et que le milieu est raisonnablement hostile à tout organisme subsistant.

### ***De 1997 à aujourd'hui***

L'USCG, Transports Canada et les corporations de la Voie maritime mettent au point le programme conjoint d'inspection approfondie de la Voie maritime visant les navires étrangers. Les inspections portent sur l'équipement des navires voué à la sécurité et à la protection de l'environnement; elles sont effectuées avant le premier transit d'un navire dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

Pendant cette inspection, un ou plusieurs organismes membres du Groupe de travail sur l'eau de ballast (GTEB) inspectent les citernes de ballast pour vérifier la conformité aux règlements des autorités américaines et canadiennes et de la Voie maritime. Les citernes de ballast sont examinées par voie d'échantillonnage, afin de vérifier leur conformité aux exigences de tous les membres du GTEB.

### **2002 – Exigence de la Voie maritime du Saint-Laurent**

Les corporations américaine et canadienne de la Voie maritime exigent que tous les navires battant pavillon étranger qui entrent dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime observent les meilleures pratiques de gestion de la Fédération maritime.

En outre, les navires qui ne naviguent pas au-delà de la zone économique exclusive (ZEE) mais bien dans les Grands Lacs et la Voie maritime (c.-à-d. les laquiers) doivent accepter d'observer les pratiques de gestion volontaires visant à réduire le transfert des envahisseurs aquatiques dans les Grands Lacs par l'industrie maritime intérieure des États-Unis et du Canada, telles que consignées dans un document du 26 janvier 2001. Selon ces pratiques volontaires, les navires acceptent des inspections régulières de leurs citernes de ballast et éliminent régulièrement les sédiments.

#### **2004 – Exigences impératives de la Garde côtière américaine**

Une nouvelle règle transforme le programme volontaire de gestion de l'eau de ballast en programme obligatoire. Tous les navires dotés de citernes de ballast et se rendant dans un port ou autre lieu aux États-Unis doit effectuer un échange de l'eau de ballast en pleine mer, ou alors conserver son eau de ballast à bord ou utiliser une autre méthode sûre pour l'environnement et approuvée par l'USCG. Des sanctions sont prévues pour manquement aux exigences de déclaration prévues par le règlement 33 CFR, partie 151. Les exigences de déclaration et de tenue de dossiers sont appliquées à la majorité des navires en route pour des ports ou autres lieux aux États-Unis.

#### **2005 – Meilleures pratiques de la Garde côtière américaine pour la gestion des navires sans ballast à bord**

En mai 2005, à la lumière des risques cernés par l'étude que la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) et le Great Lakes Environmental Research Laboratory (NOAA/GLERL) ont publiée en avril 2005, les inspecteurs de la Garde côtière américaine et de la Sécurité maritime de Transports Canada commencent à examiner les navires sans eau de ballast à bord dans le cadre du programme d'inspection approfondie de la Voie maritime. En août 2005, la Garde côtière américaine publie un document sur les meilleures pratiques de gestion des navires sans eau de ballast à bord. Celui-ci recommande aux navires d'effectuer si possible un échange d'eau de ballast en pleine mer ou, à défaut, d'effectuer un rinçage à l'eau salée en pleine mer. Ces pratiques ont pour but d'augmenter le taux de salinité du ballast résiduel échappant au pompage à plus de 30 ppm. L'augmentation de la salinité réduit la probabilité d'introduction d'espèces aquatiques nuisibles dans les Grands Lacs lorsque les citernes de ballast sont remplies d'eau douce dans un port des Grands Lacs, puis vidées dans un autre port des Grands Lacs.

#### **2006 – Réglementation canadienne**

En juin 2006, le Canada adopte le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* (RCGEB) en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Ses dispositions appliquent les exigences D1 de l'OMI à l'échange de l'eau de ballast de tout navire entrant dans les eaux canadiennes en provenance de l'extérieur de la ZEE du Canada, que ce soit lors de voyages océaniques ou de voyages côtiers (avec ou sans eau de ballast à bord).

En outre, les navires arrivant de l'extérieur des eaux canadiennes et déclarant être sans ballast à bord doivent s'assurer que l'eau résiduelle contenue dans leurs citernes de ballast a été exposée à des conditions de salinité équivalant à celles d'un échange d'eau. Ils peuvent le faire selon une des options suivantes :

- l'eau de ballast résiduelle provient d'un échange convenable en mer;
- l'eau de ballast résiduelle répond à la norme internationale visant l'eau de ballast traitée;
- le navire respecte les articles 1, 2, 6 et 7 du code de pratiques exemplaires pour la gestion de l'eau de ballast publié le 28 septembre 2000 par la Fédération maritime du Canada;
- le navire a effectué un rinçage à l'eau salée à au moins 200 milles marins du rivage.

Navigation côtière, navires avec du ballast à bord ou sans ballast à bord : L'eau de ballast qui a été prise à bord du navire à l'extérieur des eaux canadiennes au cours d'un voyage côtier ou autre voyage non océanique sera échangée de façon à respecter les prescriptions de l'article 7 du RCGEB du Canada – ce qui signifie un passage obligé dans une zone ayant une profondeur minimale de 500 mètres. Pendant l'hiver, le paragraphe 6(3) peut être d'application dans des circonstances exceptionnelles.

### ***2006 – Groupe de travail sur l'eau de ballast (GTEB)***

Le Groupe de travail sur l'eau de ballast (GTEB) a été constitué en janvier 2006.

Sa mission consiste à harmoniser les efforts consacrés à la gestion de l'eau de ballast par la Garde côtière américaine, la Sécurité maritime de Transports Canada, la St. Lawrence Seaway Development Corporation et la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent. Le GTEB coordonne la démarche visant l'application et l'observation des dispositions prévues pour réduire l'introduction dans la Voie maritime et les Grands Lacs d'espèces aquatiques nuisibles par l'eau de ballast et ses résidus.

### ***2008 – Exigences de la Voie maritime à l'égard des navires sans ballast à bord***

Les corporations américaine et canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent ont adopté de nouvelles exigences, entrées en vigueur au début de la saison de navigation 2008, exigeant que les navires effectuent un rinçage à l'eau salée des citernes de ballast qui contiennent des quantités résiduelles d'eau de ballast ou de sédiments à 200 milles marins de tout rivage, avant d'entrer dans les eaux de la Voie maritime. Les navires doivent aussi disposer des moyens de mesurer le taux de salinité dans chaque citerne, de façon à s'assurer que la salinité finale soit d'au moins 30 ppm.

Les quatre organismes ont affecté des ressources afin de réaliser les travaux supplémentaires nécessaires au programme bonifié d'inspection des citernes. L'objectif global du programme d'inspection de 2008 était d'inspecter chaque navire – avec ou sans ballast à bord – entrant dans le réseau en provenance de l'extérieur de la ZEE, de le faire à chaque transit et d'augmenter le nombre de citernes examinées.