

Résumé du rapport 2017 sur la gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs/La voie maritime du Saint-Laurent Groupe de travail sur l'eau de ballast Janvier 2018



Transport
Canada



TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1 – Sommaire	2
Chapitre 2 – Gestion conjointe de l'eau de ballast	4
Chapitre 3 – Résultats des examens de la gestion de l'eau de ballast de 2017	8
Formulaire de rapport sur l'eau de ballast	
Examens de la gestion de l'eau de ballast	
Nombre d'inspections de navires	
Échantillonnage de citernes de ballast	
Chapitre 4 – Résumé des mesures d'application et de réglementation	11
Mesures réglementaires	
Lettres de rétention	
Vérification des navires qui quittent la Voie maritime	
Lettres d'avertissement	
Sanctions administratives pécuniaires	
Avis d'infraction	
Chapitre 5 – Conclusion	13

Chapitre 6 – Contributions	14
Membres du Groupe de travail sur l'eau de ballast For Further Information	
Annexe – Aperçu historique	15

Chapitre 1 – Sommaire

Le Résumé du rapport 2017 sur la gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime a été rédigé par le Groupe de travail sur l'eau de ballast (GTEB). Ce groupe de travail comprend des représentants de la Garde côtière américaine (USCG), de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) (États-Unis), de Sécurité et sûreté maritimes Transports Canada (SSMTC) et de la Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) (Canada). Son mandat consiste à planifier, renforcer et coordonner les 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 et les résidus. Le GTEB participe activement à la mise en place d'une réglementation plus rigoureuse de l'eau de ballast des navires océaniques empruntant la Voie maritime.

En 2017, les citernes de ballast de la totalité des navires à destination du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent en provenance de l'extérieur de la zone économique exclusive (ZEE) ont été examinées à chacun de leurs passages. Au total, 8 350 citernes de ballast ont été examinées lors des 457 passages de navires. Les navires qui n'avaient pas procédé au renouvellement de l'eau de ballast ou qui n'avaient pas rincé leurs citernes de ballast ont été tenus soit de conserver l'eau de ballast et les résidus à bord, soit de traiter l'eau de ballast selon des méthodes approuvées et respectueuses de l'environnement, soit de rebrousser chemin pour procéder au renouvellement de l'eau. Les navires qui n'ont pas été en mesure de renouveler l'eau de ballast et les résidus et qui ont été tenus de les conserver à bord ont fait l'objet d'une vérification durant leur trajet de retour avant de quitter la Voie maritime. De plus, 100 % des formulaires de rapport sur l'eau de ballast ont été examinés pour évaluer les pratiques de gestion des eaux de ballast ainsi que la conformité, les renseignements sur le voyage et le lieu de rejet proposé. Les efforts de vérification du GTEB n'ont décelé aucun rejet d'eau de ballast non conforme dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime. Le GTEB prévoit que les taux de conformité des navires resteront élevés en 2018.

Depuis 2006, les exigences de gestion de l'eau de ballast dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent figurent parmi les plus rigoureuses au monde. La réglementation de l'USCG, de SSMTC et de la Voie maritime au sujet de l'eau de ballast exigeant notamment le rinçage à l'eau salée, une documentation détaillée, davantage d'inspections et des sanctions civiles constitue un régime d'application réglementaire exhaustif visant à protéger le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Une étude indépendante réalisée par le Secteur des sciences de Pêches et Océans Canada révèle que le risque d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes dans les Grands Lacs par l'eau de ballast a été ramené à des niveaux extrêmement bas. Les exigences relatives à l'eau de ballast ont été renforcées par la promulgation des règlements de l'USGC et de l'Environmental Protection Agency (EPA).

Chapitre 2 – Gestion conjointe de l’eau de ballast

Gestion de l’eau de ballast dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime

Parmi les règlements protégeant le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime, figurent le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l’eau de ballast*, édicté en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, les règlements de la Garde côtière américaine (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 (SEBB) entrant aux États-Unis et les exigences de la Voie maritime du Saint-Laurent 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 effectuent des voyages océaniques ou des voyages côtiers.

Les navires chargés transportant des sédiments résiduels sont tenus de rincer leurs citernes avec une eau ayant une salinité équivalant à celle obtenue par un renouvellement de l’eau de ballast, c’est-à-dire 30 parties par millier (ppm). La réglementation fédérale exige que tous les navires procèdent au renouvellement de l’eau de ballast en pleine mer lors de voyages sous lest, à au moins 200 milles marins (nm) du rivage. Les navires ayant à bord des sédiments résiduels et de l’eau de ballast échappant au pompage et qui, pour des raisons liées à la stabilité, ne peuvent pas procéder au renouvellement de l’eau de ballast en pleine mer doivent, dans la mesure du possible, effectuer un rinçage à l’eau salée de leurs citernes de ballast vides à 200 nm du rivage. Le rinçage à l’eau salée consiste à ajouter de l’eau en pleine 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 le mélange d’eau de sorte que l’eau résiduelle finale ait une salinité d’au moins 30 ppm.

L’objectif du programme est d’inspecter chaque navire entrant dans le réseau en provenance de l’extérieur de la ZEE, lors de chaque passage. Les quatre organismes ont affecté des ressources afin de réaliser les objectifs du programme.

Navires sans eau de ballast à bord : exigences de la Voie maritime du Saint-Laurent

Les corporations américaines et canadiennes 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 doivent effectuer le rinçage à l’eau salée des citernes de ballast qui contiennent des quantités résiduelles d’eau de ballast ou de sédiments à 200 nm du rivage, avant d’entrer dans les eaux de la Voie maritime. Les navires doivent aussi disposer de moyens de mesurer le taux de salinité dans chaque citerne, de façon à s’assurer que la salinité finale est d’au moins 30 ppm.

Exigences de Transports Canada

Transports Canada (TC) – Région du Québec surveille, 12 mois par an, tout le trafic entrant dans le golfe du Saint-Laurent en provenance de l'extérieur de la ZEE canadienne et faisant route vers les ports de la région ou du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Dans le cadre des efforts qu'il déploie pour assurer le respect des exigences de gestion de l'eau de ballast dans la Voie maritime et les Grands Lacs, TC a constaté des difficultés dans les domaines suivants :

- les changements d'équipage des navires;
- l'échange d'informations avec les agents maritimes et les armateurs;
- l'examen de plus de 3 214 rapports sur l'eau de ballast provenant de 2 127 navires naviguant dans le Golfe et le Saint-Laurent et la Voie maritime du Saint-Laurent
- le déroutement de navires côtiers en vue de respecter la réglementation sur la gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs;
- s'assurer que les vraquiers rincent leurs citernes de lavage de cale comme cela est indiqué dans leur plan de gestion de l'eau de ballast.

Les efforts déployés par TC ont permis de relever le taux de conformité des citernes de ballast avant l'entrée dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime.

Tous les renseignements recueillis par TC ont été transmis au Secteur des sciences de Pêches et Océans Canada pour être analysés et servir à des projets en cours visant le respect des exigences relatives à l'eau de ballast.

Norme de la Garde côtière américaine (USCG) sur les rejets d'eau de ballast

Le 23 mars 2012, l'USCG a établi une norme relative au rejet de l'eau de ballast (SREB) dans les eaux américaines ainsi qu'un processus d'homologation des systèmes de gestion de l'eau de ballast (SGEB) employés pour se conformer au règlement. Ce processus d'homologation a instauré des exigences de conception, de mise à l'essai, d'installation et d'exploitation de l'équipement à bord des navires.

La norme de l'USCG correspond à celle fixée par l'Organisation maritime internationale (OMI) en 2004, également adoptée par sept États américains. La Garde côtière des États-Unis a amorcé des efforts de mise en œuvre et cinq laboratoires indépendants ont été approuvés pour procéder aux essais d'homologation du SGEB. Au mois de janvier 2018, 6 SGEB avaient été homologués par la Garde côtière et 24 autres subissent toujours des essais.

Actuellement, la Garde côtière des États-Unis a accepté 110 systèmes de traitement des eaux de ballast approuvés à l'étranger à titre de systèmes de gestion de recharge (SGR)¹. Les navires qui évoluent en dehors des Grands Lacs peuvent utiliser un SGR au lieu de respecter les exigences de l'USCG sur le renouvellement de l'eau de ballast avant les dates de respect de la gestion de l'eau de ballast fixées dans la règle définitive, et au lieu de respecter la norme de rejet des eaux de ballast pendant jusqu'à cinq ans après les dates de conformité.

Le calendrier de mise en œuvre de la règle introduira le SREB ou d'autres pratiques de GEB acceptées pour les navires neufs et existants selon la capacité du navire en eau de ballast et la date prévue de mise en cale sèche telle qu'elle figure dans la règle 33 CFR 151.1512(b) ou 33 CFR 151.2035(b).

Les navires qui ne peuvent pas respecter le SREB ou utiliser l'une des autres pratiques de GEB avant la date de conformité peuvent demander une prolongation de leur date de conformité à la Garde côtière des États-Unis au moins 12 mois avant la date où ils auraient dû autrement être conformes². Actuellement, plus de 14 000 prolongations ont été accordées aux navires qui répondaient aux critères³.

Cependant, il existe des SGEB approuvés et les propriétaires/exploitants qui demandent une prolongation doivent fournir à la Garde côtière une déclaration explicite avec preuves à l'appui (p. ex. un retard dans la disponibilité commerciale) selon laquelle l'installation du système approuvé est impossible aux fins de conformité, compte tenu du calendrier de mise en œuvre de la réglementation.

Permis général de navire de l'Environmental Protection Agency des États-Unis

Le 28 mars 2013, l'EPA a signé la version finale du permis général de navire (vessel general permit, ou VGP) du National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES) de 2013. Le VGP de 2013 a remplacé le VGP de 2008 à l'expiration de ce dernier, le 19 décembre 2013. Le VGP final comprend des limites quantitatives en matière de rejet d'eau de ballast pour la plupart des navires. Le permis s'harmonise généralement avec les exigences d'établissement des règles sur l'eau de ballast adoptées par l'USCG en 2012. De plus, le VGP comprend des exigences visant à assurer le bon fonctionnement des systèmes de traitement de l'eau de ballast. La version finale du permis exige également que certains navires qui entrent dans les Grands Lacs appliquent des mesures supplémentaires pour atténuer le risque d'introduction d'espèces envahissantes⁴.

¹ Voir <https://homeport.uscg.mil/> ; à la rubrique « Missions », cliquer sur : Environmental, Ballast Water Management Program, Alternate Management Systems.

² Pour d'autres directives sur la prolongation et le calendrier de mise en œuvre des méthodes approuvées de gestion de l'eau de ballast, voir CG-OES MSIB 14-16 Ballast Water Management (BWM) Extension Program Update.

³ Voir <https://homeport.uscg.mil/>. À la rubrique « Missions », cliquer sur : Environmental, Ballast Water Management Program, Regulations and Policy Documents, Extended Compliance Dates.

⁴ Permis général de navire définitif 2013 (mars 2013). Consulté le 31 janvier 2014 à l'adresse http://www.epa.gov/npdes/pubs/vgp_overview2013.pdf.

Chapitre 3 – Résultats des examens de la gestion de l'eau de ballast de 2017

Formulaire de rapport sur l'eau de ballast

Les navires à destination des Grands Lacs en provenance de 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 fournir des renseignements sur leur voyage, l'eau de ballast transportée et leur capacité en la matière, leur méthode de 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 l'eau de ballast.

- ***Tous les formulaires de rapport sur l'eau de ballast ont été examinés pour évaluer les antécédents en matière d'eau de ballast, le respect 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 interrogé pour déterminer dans quelle mesure 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 insatisfaisante.

Pour ce qui est des navires équipés de systèmes de traitement des eaux de ballast, la Garde côtière des États-Unis a actualisé sa politique relative aux examens de l'eau de ballast, passant d'un échantillonnage à 100 % des citernes de renouvellement de l'eau de ballast à une vérification de la conformité du système de gestion de l'eau de ballast avec la méthode approuvée ou le système de gestion de rechange (SGR) de la Garde côtière des États-Unis. Les inspecteurs maritimes de la Garde côtière des États-Unis et les agents de contrôle des navires par l'État du port (PSCO) utiliseront la méthode suivante pour déterminer les exigences du système GEB : 1) déterminer la date de conformité du système GEB du navire; 2) vérifier les méthodes GEB du navire; 3) vérifier les exigences en matière de déclaration et de tenue de dossiers; et 4) s'assurer que le navire est conforme aux exigences réglementaires qui figurent dans la règle 33 CFR 151, sous-parties C et D.

L'examen de la gestion de l'eau de ballast de la Garde côtière des États-Unis a pour but d'assurer la conformité de la réglementation américaine sur les eaux de ballast et la prévention de la propagation d'espèces envahissantes. Pour déterminer la conformité avec le processus en quatre temps susmentionné, les inspecteurs maritimes et les PSCO de la Garde côtière des États-Unis interpellent le navire tôt durant le processus de contrôle et d'examen préalable du navire, suivi par un examen sur place. Si au cours de l'un quelconque de ces processus, des lacunes sont décelées, le capitaine du port peut exercer des contrôles opérationnels, imposer des restrictions, fournir d'autres documents ou d'autres mesures pour parvenir au respect de la réglementation sur l'eau de ballast. En outre, la Division des enquêtes de la Garde côtière des États-Unis peut se prévaloir de l'option d'application de la loi du niveau qui convient à l'égard d'un navire qui a enfreint le règlement sur l'eau de ballast.

Remarque : Pour la saison de navigation 2018 dans la Voie maritime, la Garde côtière des États-Unis continuera d'échantillonner les citernes de ballast à bord des navires qui ne sont pas pourvues d'un système de traitement ou d'un système de gestion de recharge; les agences de la Voie maritime continueront d'échantillonner 100 % des citernes d'eau de ballast à bord de tous les navires, avec ou sans système de traitement ou système de gestion de recharge.

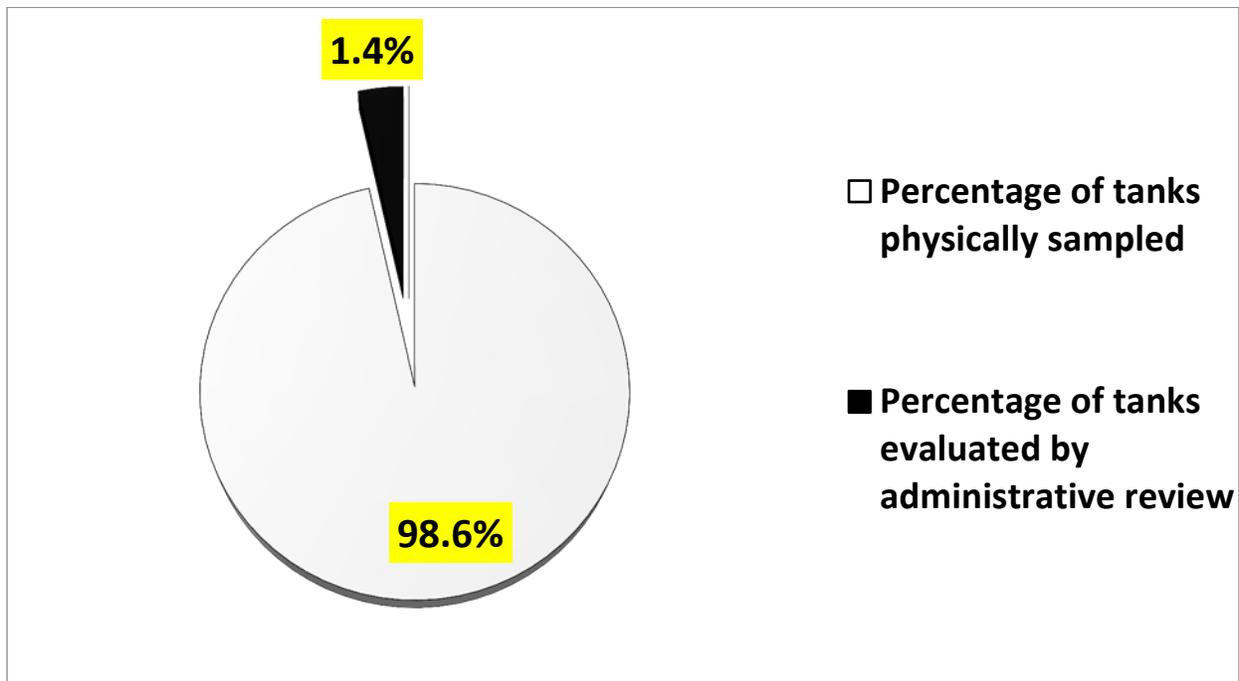
Nombre d'inspections de navires

En 2017, la totalité des navires naviguant à destination du réseau des Grands Lacs/de la Voie maritime en provenance de l'extérieur de la ZEE ont subi un examen de la gestion des eaux de ballast (pour chacun des 457 navires). Depuis 2009, 100 % des navires ont subi un examen de gestion de l'eau de ballast contre 99 % en 2008 et 74 % en 2007.

Échantillonnage de citernes de ballast

L'eau de ballast se trouve habituellement dans des caissons latéraux, des citernes à 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 le conduit de ventilation 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.

- ***Toutes les citernes de ballast ont été évaluées par échantillonnage ou par examen administratif***
- ***Total des citernes pouvant contenir de l'eau de ballast : 8 350***
 - ***Total des citernes échantillonnées physiquement : 8 237 (98,6%)***
 - ***Total des citernes évaluées par un examen administratif* : 113 (1,4 %)***



Pourcentage des citernes échantillonnées physiquement

Pourcentage des citernes évaluées par un examen administratif

*L'examen administratif s'entend de l'évaluation d'une citerne où l'échantillonnage ne peut avoir lieu en raison des contraintes physiques à bord du navire ou parce que la citerne n'était pas utilisée comme citerne de ballast au moment de l'évaluation. Cette évaluation se fait au moyen d'un examen des documents du navire et d'entrevues avec les membres d'équipage du navire.

Chapitre 4 – Résumé des mesures d'application et de réglementation

Mesures réglementaires

Les mesures réglementaires sont limitées au champ de compétence de chaque organisme. Les organismes échangent des renseignements entre eux pour s'assurer que les mesures appropriées sont prises relativement aux anomalies. Divers outils sont utilisés, y compris la sensibilisation, une lettre d'avertissement, un avis de rétention ou une amende imposée par voie d'avis d'infraction.

Lettres de rétention

Les navires équipés de 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, le respect de l'avis est vérifié et l'avis est révoqué. Il faut signaler que des lettres de rétention ont été émises à propos de citernes figurant dans le plan de gestion de l'eau de ballast mais qui contenaient un autre produit que de l'eau de ballast (p. ex. des eaux usées, de l'eau potable ou de l'eau de refroidissement).

- ***Les organismes du GTEB ont délivré un avis de rétention à 54 navires de passage, pour 112 citernes.***
 - ***68 citernes pour faible taux de salinité***
 - ***2 citernes pour haute salinité***
 - ***42 citernes à cause de déclarations impropres, du transport d'autres liquides que de l'eau de ballast ou du manque d'accessibilité pour subir des analyses.***

- ***À cause des analyses des citernes d'eau de ballast en 2017, un navire a repris la mer au départ de Sorel pour renouveler neuf citernes d'eau de ballast avant d'entrer dans le réseau des Grands Lacs/de la Voie maritime.***

Soulignons que dans de nombreux secteurs du bassin des Grands Lacs, il est désormais interdit aux navires de rejeter des eaux usées, ce qui amène plusieurs exploitants de navires à stocker temporairement leurs eaux usées dans leurs citernes de ballast. Ces citernes deviennent alors non conformes aux règlements sur les ballasts et sur la pollution.

Les navires transportant de l'eau utilisée à des fins techniques – c'est-à-dire de l'eau douce NON destinée au ballastage, à la consommation, à la lessive, aux bains et douches, à l'utilisation dans l'infirmerie du navire, à la manipulation, à la préparation ou à la cuisson d'aliments, et au nettoyage des ustensiles, de l'équipement et des aires d'entreposage et de préparation des aliments – doivent documenter leur consommation d'eau. La documentation doit être mise à la disposition des inspecteurs lors du voyage de départ du navire.

En 2017, huit ((8)) vraquiers qui approchaient de la Voie maritime du Saint-Laurent ont dû rincer leurs citernes d'eau de lavage de cale ou conserver leurs eaux contaminées résiduelles pour protéger leur réserve d'eau potable et le milieu marin des Grands Lacs.

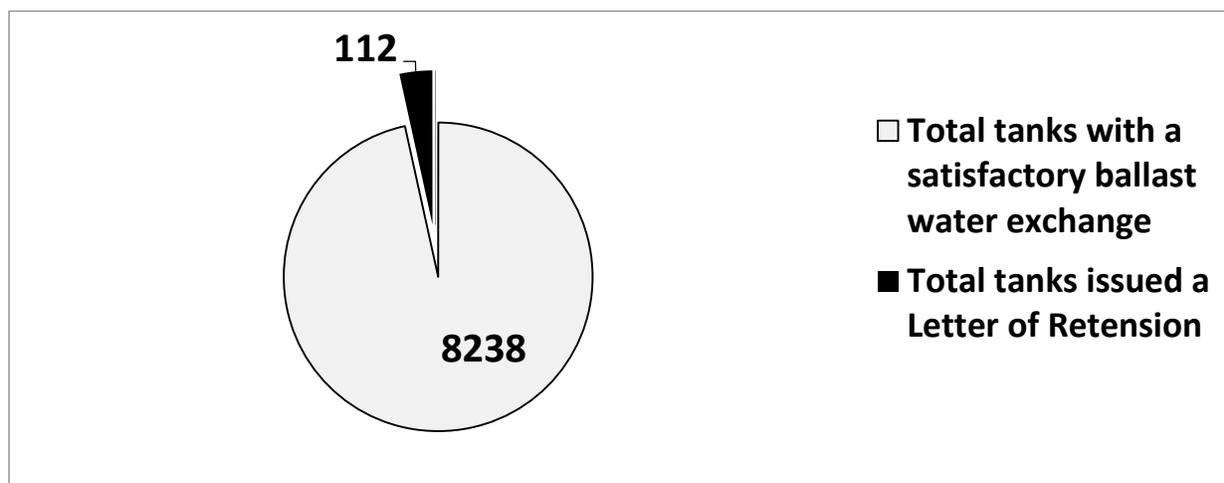
Vérifications des navires qui quittent la Voie maritime

Le respect par un navire de l'avis de rétention fait l'objet d'une vérification lorsque le navire s'apprête à quitter la Voie maritime. La documentation est révisée et les citernes concernées sont échantillonnées. En 2017, aucune infraction à l'avis de rétention n'a été relevée.

Nombre total de citernes capables de transporter de l'eau de ballast – 8 350

Nombre total de citernes ayant fait l'objet d'un renouvellement satisfaisant de l'eau de ballast – 8 238

Nombre total de citernes à qui l'on a émis une lettre de rétention – 112



□ Nombre total de citernes ayant fait l'objet d'un renouvellement satisfaisant de l'eau de ballast

■ Nombre total de citernes à qui l'on a émis une lettre de rétention

Lettres d'avertissement

Une lettre d'avertissement est délivrée lorsque 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 infligée si l'anomalie n'est pas rectifiée.

- **Transports Canada a émis une (1) lettre d'avertissement à un navire à destination de la Voie maritime**

Sanctions administratives pécuniaires (SSMTC)

En 2017, quatre (4) navires ont reçu un avis de rétention et se sont vu imposer une sanction administrative pécuniaire de 6 000 \$ chacun, soit un total de 24 000 \$, par Sécurité et sûreté maritimes Transports Canada pour cause de fausses déclarations. Les résultats de la vérification des citernes de ballast de ces navires ne concordaient pas avec les renseignements contenus dans les formulaires de rapport sur l'eau de ballast.

Avis d'infraction (SLSDC/USCG)

Un avis d'infraction impose une amende dans le cas d'un navire qui n'est pas conforme à la réglementation. Aucun avis n'a été délivré en 2017.

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 la réglementation cohérente des rejets d'eau de ballast dans l'ensemble du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime consiste à avoir des normes rigoureuses prescrites par le fédéral et gérées dans le cadre d'une action coordonnée entre les organismes fédéraux canadiens et américains, en partenariat et en consultation avec les États et les provinces. Ces partenariats aideront à parer à la création d'un éventail de règlements hétéroclites qui nuirait à la conformité et à l'exploitation des navires. La grande efficacité obtenue au chapitre du renouvellement de l'eau de ballast, les efforts pré-contrôle détaillés du GTEB pour appuyer l'application vigoureuse de la réglementation actuelle, le taux de conformité élevé de l'industrie, et la nouvelle norme fédérale de rejet de l'eau de ballast constituent des moyens efficaces de gérer l'eau de ballast dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime.

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 Grands Lacs. Les autorités canadiennes et américaines y examinent les citernes de ballast de tous les navires qui se dirigent vers les Grands Lacs, dans le cadre de leur programme binational d'inspection conjointe des navires régi par le Groupe de travail sur l'eau de ballast. Depuis 1997, des inspections de la sécurité, de la sûreté et de l'eau de ballast sont couramment effectuées avant l'entrée dans la Voie maritime. Ces inspections ont permis d'améliorer la sécurité et la sûreté opérationnelles et environnementales du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les quatre organismes poursuivent une coopération binationale afin de régler les problèmes dès qu'ils surviennent. La réglementation de la Voie maritime pour les navires sans eau de ballast à bord (SEBB) harmonise les exigences relatives aux navires naviguant dans les eaux américaines de la Voie maritime avec les exigences de Transports Canada visant les passages dans les eaux canadiennes de la Voie maritime. Le GTEB coordonne et gère l'application de trois ensembles de règlements sur l'eau de ballast et assure un contrôle efficace contre l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes. Le GTEB continuera de tout faire pour 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 se vouent à la lutte contre ce problème.

Chapitre 6 – Contributions

Membres du Groupe de travail sur l'eau de ballast



Saint Lawrence Seaway Development Corporation

Tom Lavigne
Christopher Guimond
Matt Trego
Derek Dostie
Ryan Chatland



Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Peter Burgess
Jack Meloche
Jean Aubry-Morin
Richard Côté
Emilian Hristov
Daniel Arseneault
Olivier Lauzon



Sécurité et sûreté maritimes Transports Canada

Naim Nazha
Paul-Denis Vallée
Charles Laliberté
Chris Wiley



Garde côtière des États-Unis

CDR Christopher Tantillo
LCDR Anthony Hillenbrand

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le programme de gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs, veuillez consulter les sites Web suivants :

- Site Web de la Voie maritime : <http://www.greatlakes-seaway.com/fr/environment/eau-de-ballast/index.html>
- Site Web de NBIC (en anglais seulement) : <http://invasions.si.edu/nbic/index.html>
- Site Web de l'USCG (en anglais seulement) : <https://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/channelView.do?channelId=-18361&pageTypeId=13489>
- Site Web de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/maritime-menu.htm>
- Site Web de l'Environmental Protection Agency des États-Unis (en anglais seulement) : http://water.epa.gov/polwaste/npdes/vessels/upload/vgp_permit2013.pdf

Annexe

Aperçu historique

1989

En réponse aux appels de la Commission mixte internationale et de la Commission des pêcheries des Grands Lacs après la découverte de la grémille dans le lac Supérieur, le Canada adopte des lignes directrices exigeant que tous les navires entrant dans les eaux douces du Saint-Laurent et des Grands Lacs renouvellent leur eau de ballast. Des études réalisées par Environnement Canada sur la protection des installations d'aquaculture aux Îles-de-la-Madeleine avaient démontré l'efficacité du renouvellement de l'eau de ballast.

Du début des années 1990 à 1997

En 1993, la Garde côtière des États-Unis (USCG) adopte des règlements fondés sur les lignes directrices canadiennes, sous l'autorité de la Nonindigenous Aquatic Nuisance Prevention and Control Act (NANPCA) de 1990. Les navires avec ballast à bord sont des navires qui déclarent avoir des citernes de ballast qui contiennent de l'eau de ballast. La Garde côtière des États-Unis s'est mise à tester les navires avec ballast à bord à titre volontaire en 1991 et à titre obligatoire en 1993. 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 renouvelée avec de l'eau salée et que le milieu est raisonnablement hostile à tout organisme d'eau douce subsistant.

De 1997 à aujourd'hui :

La Garde côtière des États-Unis, Transports Canada et les corporations de la Voie maritime ont mis au point un programme conjoint d'inspection approfondie de la Voie maritime visant les navires étrangers. Les inspections portent sur l'équipement des navires destiné à la sécurité et à la protection de l'environnement; elles sont réalisées avant le premier passage d'un navire dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime.

Pendant cette inspection, un ou plusieurs organismes membres du GTEB inspectent les citernes de ballast pour s'assurer qu'elles sont conformes à la réglementation des autorités américaines et canadiennes et de la Voie maritime sur l'eau de ballast. Les citernes de ballast sont examinées par voie d'échantillonnage, afin de vérifier leur conformité avec les exigences de tous les membres du GTEB.

2002 – Exigence de la Voie maritime du Saint-Laurent :

Les corporations américaines et canadiennes de la Voie maritime exigent que tous les navires battant pavillon étranger qui entrent dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime observent les pratiques exemplaires de gestion de la Fédération maritime du Canada. En outre, les navires qui ne naviguent pas au-delà de la 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 espèces aquatiques nuisibles dans les Grands Lacs par l'industrie maritime intérieure des États-Unis et du Canada, telles qu'elles sont consignées dans un document du 26 janvier 2001. Selon ces pratiques de gestion volontaires, les navires acceptent que l'on inspecte régulièrement leurs citernes de ballast et conviennent d'éliminer régulièrement les sédiments.

2004 – Exigences nationales impératives sur la gestion des eaux de ballast de la Garde côtière américaine :

Une nouvelle règle transforme le programme facultatif de gestion de l'eau de ballast en programme obligatoire qui exige que tous les navires munis de citernes d'eau de ballast en partance de ports ou de lieux aux États-Unis procèdent au renouvellement de l'eau de ballast en pleine mer, conservent leur eau de ballast à bord ou utilisent une autre méthode de gestion de l'eau de ballast respectueuse de l'environnement et approuvée par la Garde côtière américaine. Des sanctions sont prévues en cas de manquement aux exigences de déclaration prévues par la règle 33 CFR, partie 151. Les exigences de déclaration et de tenue de dossiers s'appliquent à la majorité des navires en route vers 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 décelés 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 le renouvellement de l'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 les chances 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 – Textes réglementaires canadiens

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*. Ce règlement applique les exigences D1 de l'OMI au renouvellement 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 qui se trouve dans leurs citernes de ballast a été exposée à des conditions de salinité équivalant à celles d'un renouvellement de l'eau. Ils peuvent le faire selon l'une des options suivantes :

- l'eau de ballast résiduelle provient d'un renouvellement approprié en mer;
- l'eau de ballast résiduelle répond aux normes internationales au chapitre de 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 procédé au rinçage à l'eau salée à au moins 200 nm du rivage.

Renseignements sur la navigation côtière, pour les navires avec 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 renouvelée de manière 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 s'appliquer dans des circonstances exceptionnelles.

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

Le GTEB des Grands Lacs a été mis sur pied en janvier 2006. Sa mission consiste à harmoniser les efforts consacrés à la gestion de l'eau de ballast par la Garde côtière américaine, le Groupe 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 du Saint-Laurent 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 agences 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, 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 nm du rivage, avant d'entrer dans les eaux de la Voie maritime. Les navires doivent aussi disposer de moyens de mesurer le taux de salinité dans chaque citerne, de façon à s'assurer que la salinité finale est d'au moins 30 ppm.

Les quatre organismes ont affecté des ressources à la réalisation de travaux supplémentaires nécessaires au programme renforcé 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 passage et d'augmenter le nombre de citernes examinées.

2009 – Réglementation proposée par la Garde côtière américaine sur les rejets d'eau de ballast :

Dans son avis de projet de réglementation de 2009, la Garde côtière américaine propose une norme à deux niveaux sur la concentration permise d'organismes vivants dans l'eau de ballast rejetée dans les eaux américaines.

2010 – Le Canada ratifie la Convention sur la gestion des eaux de ballast :

À la 60^e réunion du Comité chargé de la protection du milieu marin de l'OMI en mars 2010, le Canada a déposé les instruments de ratification de la Convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux et sédiments de ballast des navires, devenant le 27^e pays à ratifier la Convention.

Décision définitive de 2012 de la Garde côtière sur les normes relatives aux organismes vivants contenus dans l'eau de ballast rejetée en eaux américaines

Le 23 mars 2012, l'USCG a établi une norme de rejet des eaux de ballast dans les eaux américaines et un procédé d'homologation des systèmes de gestion de l'eau de ballast. Ce procédé a instauré des exigences de conception, de mise à l'essai, d'installation et d'exploitation d'équipements à bord des navires.

La décision définitive comportait un calendrier d'application fondé sur la date de construction et la capacité des ballasts des navires. L'application progressive des systèmes de gestion de l'eau de ballast a débuté le 1^{er} décembre 2013.

La décision définitive prévoyait également une stratégie de transition permettant l'approbation de systèmes de gestion de rechange; ainsi, les systèmes étrangers d'homologation reconnus par l'OMI peuvent servir de solution provisoire jusqu'à cinq ans après la date à laquelle les navires auraient normalement dû se conformer à la norme de rejet des eaux de ballast.

À compter du 21 juin 2012, un navire qui n'est pas une embarcation de plaisance doté de citernes de ballast qui entre dans l'écluse de Snell à partir de la ZEE américaine doit employer l'une des pratiques suivantes de gestion de l'eau de ballast :

- procéder au renouvellement de l'eau de ballast, sauf si le navire est tenu d'utiliser un système de gestion de l'eau de ballast;
- garder l'eau de ballast à bord;
- installer et utiliser un système de gestion de l'eau de ballast approuvé; ou
- utiliser exclusivement comme eau de ballast l'eau du système public américain.

La norme de rejet des eaux de ballast de l'USCG est identique à la norme fixée par l'Organisation maritime internationale (OMI) en 2004, également adoptée par sept États américains. Les limites quantitatives de la norme de rejet sont appuyées par des rapports de 2011 de la National Academy of Sciences et du conseil scientifique de l'Environmental Protection Agency, et sont considérées comme les limites les plus strictes que la Garde côtière peut imposer aux navires à l'heure actuelle.

2013 - Permis général de navire de l'Environmental Protection Agency des É.-U.

L'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis a émis une version finale du permis général de navire qui règlemente les rejets des navires commerciaux – y compris d'eau de ballast – afin de protéger les eaux nationales américaines contre les espèces envahissantes et les polluants transportés par les navires.

La version finale du permis général de navire vise les navires commerciaux d'une longueur supérieure à 79 pieds (24 mètres), à l'exception des navires militaires et des bateaux de plaisance. Elle remplace le permis général de navire de 2008, qui est arrivé à expiration le 19 décembre 2013.

Ce permis règlemente 27 catégories précises de rejet, facilite le processus de délivrance, et clarifie comme suit les exigences de rejet :

- Réduire le risque d'introduction d'espèces envahissantes. Le permis impose une norme quantitative de rejet afin de limiter la propagation d'espèces exotiques envahissantes par l'entremise de l'eau de ballast. Le permis prévoit aussi des mesures supplémentaires de protection de l'environnement pour les Grands Lacs, touchés à un degré disproportionné par les espèces envahissantes. Le permis harmonise les normes fédérales avec celles de plusieurs États des Grands Lacs en exigeant que certains navires prennent des précautions supplémentaires pour réduire le risque d'introduction de nouvelles espèces envahissantes en eaux américaines.

- Alléger le fardeau administratif pour les propriétaires et les exploitants de navires. Le permis éliminera les exigences de déclaration redondantes, améliorera les possibilités de tenue de documents électroniques, et réduira la fréquence d'auto-inspection des navires qui demeurent hors service pour une durée prolongée.

Les nouvelles normes de rejet sont appuyées par des études indépendantes réalisées par le conseil scientifique de l'EPA et par le National Research Council. Elles concordent avec les normes de la Convention de 2004 sur les eaux de ballast de l'Organisation maritime internationale⁵.

⁵ Kika, S. (2013, March 28). EPA Finalizes General Permit. Consulté le 31 janvier 2014 à l'adresse <http://yosemite.epa.gov/opa/admpress.nsf/d0cf6618525a9efb85257359003fb69d/57c36a4a03d6503485257b3c0064f927!OpenDocument>