

Résumé du rapport 2019 sur la gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime

Janvier 2020



Transport
Canada



TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1 – Sommaire	2
Chapitre 2 – Programme conjoint de gestion du ballast	3
Chapitre 3 – Résultats des examens de la gestion de l'eau de ballast de 2019	6
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	9
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	11
Chapitre 6 – Contributions	12
Membres du Groupe de travail sur l'eau de ballast	
Pour de plus amples renseignements	
Annexe – Aperçu historique	13

Chapitre 1 – Sommaire

Le groupe de travail sur l'eau de ballast (GTEB), qui réunit des représentants de la Garde côtière américaine (USCG), de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) (États-Unis), de Transports Canada – Sécurité et sûreté maritimes (TC – SSM) et de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) (Canada), a compilé le résumé du Rapport 2019 de la gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime. Son mandat consiste à mettre au point, à rehausser et à coordonner des efforts binationaux de mise en application de la loi afin de réduire l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes par l'eau de ballast et les sédiments résiduels. 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 2019, 100 % des navires en route pour la Voie maritime et les Grands Lacs depuis l'extérieur de la zone économique exclusive (ZEE) ont fait l'objet d'un examen de la gestion du ballast à chacun de leurs transits sur la Voie maritime. Au total, 9 167 citernes de ballast ont été examinées lors de 481 transits de navires. Les navires qui n'avaient pas effectué un échange de l'eau de ballast ou rincé leurs citernes de ballast ont été tenus soit de conserver l'eau de ballast et les sédiments à bord, soit de traiter celle-ci selon des méthodes sûres pour l'environnement et approuvées, soit de retourner en mer pour effectuer un échange de l'eau. Les navires qui n'ont pas été en mesure d'effectuer un échange de l'eau de ballast/des sédiments et qui ont été tenus de les conserver à bord ont fait l'objet d'une vérification avant leur départ de la Voie maritime. En outre, 100 % des formulaires de rapport sur l'eau de ballast ont été examinés pour évaluer les antécédents en la matière, l'observation des règlements, les détails du voyage et le lieu de vidange prévu. Les vérifications effectuées par le GTEB indiquent qu'il n'y a pas eu de rejets d'eau de ballast non conformes dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Le GTEB prévoit que les taux de conformité des navires resteront élevés en 2020.

Depuis 2006, les exigences de gestion de l'eau de ballast (GEB) dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent figurent parmi les plus rigoureuses au monde. Les règlements de la Garde côtière américaine, de TC – SSM et de la Voie maritime sur le ballast, qui comprennent 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. Des recherches indépendantes menées par Pêches et Océans Canada (Sciences) indiquent que le risque d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes dans les Grands Lacs par l'eau de ballast a été réduit à des niveaux extrêmement bas. Ces exigences visant l'eau de ballast ont encore été resserrées par la promulgation des règlements de la Garde côtière américaine et de l'Environmental Protection Agency (EPA).

Chapitre 2 – Programme conjoint de gestion du ballast

Gestion du 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, édicté en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, les règlements de la Garde côtière américaine 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, les exigences de la Voie maritime du Saint-Laurent à l'égard des navires sans eau de ballast à bord, ainsi que le permis général des navires (*Vessel General Permit* [VGP]) en vertu de la *Environmental Protection Act* (EPA) des États-Unis et de la *Vessel Incidental Discharge Act* (VIDA), 2018, des États-Unis. 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 chargés 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, c'est-à-dire 30 parties par million (ppm). La réglementation exige que 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 ayant à bord des sédiments résiduels et du ballast échappant au pompage et qui, pour des raisons liées à la stabilité, ne peuvent effectuer un échange d'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 de tout rivage. Le rinçage à l'eau salée consiste à ajouter de l'eau en mer aux citernes de ballast vides, à mélanger l'eau de rinçage 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 transit. Les quatre organismes ont affecté des ressources à la réalisation des objectifs du programme.

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

Les corporations américaine et canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent ont adopté des exigences qui sont entrées en vigueur au début de la saison de navigation 2008. Celles-ci 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 est d'au moins 30 ppm.

Exigences de Transports Canada

Transports Canada (TC) – Région du Québec surveille, 12 mois par année, 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 Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

Dans les efforts qu'il a déployés en 2019 pour assurer la conformité aux exigences de GEB dans la Voie maritime et les Grands Lacs, TC a constaté des difficultés dans les domaines suivants :

- les changements d'équipages des navires;
- l'échange d'information entre les agents maritimes et les armateurs;
- l'examen de plus de 3 884 rapports sur l'eau de ballast provenant de 2 383 navires naviguant dans le golfe et la voie maritime du Saint-Laurent, ainsi que dans le fleuve Saint-Laurent;
- le déroutement de navires côtiers en vue de respecter la réglementation sur la GEB dans les Grands Lacs;
- veiller à ce que les vraquiers rincent leurs réservoirs d'eau de lavage de cale comme indiqué dans leur plan de GEB.

Le travail effectué par TC a permis de rehausser le taux de conformité des citernes de ballast avant l'entrée dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

Toute l'information recueillie par TC a été transmise à Pêches et Océans Canada (Sciences) pour qu'elle soit analysée et puisse servir à des projets en cours visant l'observation des exigences de GEB.

Critères de la Garde côtière américaine concernant le rejet d'eau de ballast

Le 23 mars 2012, la Garde côtière américaine a fixé une norme relative au rejet de l'eau de ballast dans les eaux américaines et établi un processus d'homologation des systèmes de GEB employés pour se conformer au règlement. Ce processus d'homologation a instauré des exigences de conception, de mise à l'essai, d'installation, de traitement et d'exploitation de l'équipement à bord des navires.

La norme de la Garde côtière américaine correspond à celle adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI) en 2004 et par sept (7) États américains. La Garde côtière a amorcé des efforts de mise en œuvre, et cinq (5) laboratoires indépendants ont été approuvés pour procéder aux essais d'homologation des systèmes de GEB. En janvier 2020, 25 systèmes de GEB avaient été homologués par la Garde côtière et 14 autres étaient toujours à l'essai.

Actuellement, la Garde côtière des États-Unis a accepté 123 systèmes de traitement de l'eau de ballast approuvés à l'étranger à titre de systèmes de gestion de rechange (SGR)¹. Les bâtiments naviguant à l'extérieur des Grands Lacs peuvent utiliser un SGR au lieu de respecter les exigences de la Garde côtière américaine sur le renouvellement de l'eau de ballast avant les dates de respect de la GEB fixées dans la règle définitive, et au lieu de respecter la norme de rejet des eaux de ballast pour une période d'au plus cinq (5) ans après les dates de conformité.

¹ Voir <https://www.dco.uscg.mil> . Aux rubriques *Our organization > Assistant Commandant for Prevention Policy (CG-5P) > Commercial Regulations and Standards (CG-5PS) > Office of Operating and Environmental Standards*. Voir: *Alternate Management Systems*.

Le calendrier de mise en œuvre de la règle introduira la norme de rejet de l'eau de ballast ou d'autres pratiques de GEB acceptées pour les navires neufs et existants selon la capacité de leurs ballasts et la date prévue de leur mise en cale sèche telle qu'elle figure à l'alinéa 33 CFR 151.1512(b) ou 33 CFR 151.2035(b).

Les navires qui ne peuvent pas respecter la norme relative au rejet de l'eau de ballast 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 conformes.² Actuellement, plus de 14 755 prolongations ont été accordées aux navires qui répondaient aux critères.³

Cependant, il existe des systèmes de GEB 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 la conformité, compte tenu du calendrier de mise en œuvre de la réglementation.

Permis général de navire (VGP) et la *Vessel Incidental Discharge Act* (VIDA) de l'Environmental Protection Agency (États-Unis)⁴

La loi américaine intitulée *Vessel Incidental Discharge Act* a été adoptée le 4 décembre 2018 au titre IX de la *Frank LoBiondo Coast Guard Authorization Act* de 2018. La VIDA établit de nouvelles responsabilités pour la Garde côtière américaine en ce qui concerne l'application des normes de rendement de l'Environmental Protection Agency (EPA) pour les dispositifs de lutte contre la pollution marine (tant l'équipement que les pratiques de gestion) qui contrôlent les rejets occasionnés par l'exploitation normale d'un navire. Ces rejets étaient auparavant réglementés par l'EPA dans le cadre du processus relatif au permis général de bâtiment (*Vessel General Permit* [VGP]). Bien que la portée complète des exigences de la Garde côtière américaine en vertu de la VIDA soit toujours en cours d'évaluation, l'USCG travaille en étroite collaboration avec l'EPA pour mettre en œuvre les exigences et assurer la protection environnementale des eaux américaines. Des renseignements supplémentaires seront fournis à mesure que l'EPA et la Garde côtière américaine mettront en œuvre les différents éléments de la VIDA; voici néanmoins certains renseignements qui pourraient vous être utiles.

Le VGP ne sera pas émis de nouveau; le VGP 2013 actuel demeurera pleinement en vigueur au-delà de sa date d'expiration, jusqu'à ce que l'EPA et la Garde côtière américaine finalisent et

² Voir <https://www.dco.uscg.mil> : aux rubriques *Our organization > Assistant Commandant for Prevention Policy (CG-5P) > Commercial Regulations and Standards (CG-5PS) > Office of Operating and Environmental Standards*. Voir : *Ballast Water Regulations and Policy*.

³ Voir <https://www.dco.uscg.mil> : aux rubriques *Our organization > Assistant Commandant for Prevention Policy (CG-5P) > Commercial Regulations and Standards (CG-5PS) > Office of Operating and Environmental Standards*. Voir : *Vessel Extension Status Report*.

⁴ Pour obtenir de plus amples renseignements sur le processus de permis général de bâtiment (VGP) de l'EPA et sur la VIDA, veuillez consulter le <https://www.epa.gov/npdes/vessels-vgp> et le <https://www.epa.gov/vessels-marinas-and-ports/vessel-incident-discharge-act-vida>, ou communiquez avec l'EPA, par courriel, à l'adresse vgp@epa.gov.

mettent en œuvre les nouveaux règlements requis par la VIDA. Plus précisément, les dispositions du VGP 2013, telles qu'elles sont actuellement rédigées, s'appliquent jusqu'à ce que l'EPA publie les normes de rendement des dispositifs de lutte contre la pollution marine et que la Garde côtière publie des règlements d'application pour ces normes de rendement. Les nouveaux règlements seront au moins aussi rigoureux que le VGP actuel en ce qui concerne les mesures correctives, les inspections, la surveillance, la production de rapports, la tenue de documents et les exigences propres à la catégorie des navires. Les nouveaux bâtiments doivent présenter une demande à l'EPA pour la délivrance d'un VGP 2013 jusqu'à ce que la réglementation soit finalisée. Pour de plus amples renseignements sur le processus du permis général de bâtiment de l'EPA.

Chapitre 3 – Résultats des examens de la gestion de l'eau de ballast de 2018

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 utilisée/transportée, leur méthode de gestion de l'eau de ballast (GEB), les sources de l'eau de ballast, leurs pratiques habituelles de GEB et le lieu où ils ont l'intention de rejeter l'eau de ballast.

Transports Canada a mis à jour le formulaire canadien de déclaration des eaux de ballast. Tous les bâtiments conçus ou construits pour transporter de l'eau de ballast qui arrivent au Canada doivent remplir ce formulaire, quelles que soient leurs intentions à l'égard du mode de ballastage/déballastage qui est prévu. Ce formulaire s'applique à tous les bâtiments transportant des eaux de ballast et naviguant dans les eaux de compétence canadienne, y compris les navires à destination des Grands Lacs.

Une copie du Bulletin sur la sécurité des navires n° 07/2018 est disponible sur le site Web suivant :

<https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/bulletins-2018-07-fra.htm>

- *L'ensemble (100 %) des formulaires de rapport sur l'eau de ballast ont été examinés pour évaluer les antécédents, le respect des exigences et les intentions en matière d'eau de ballast.*

Examens de la gestion de l'eau de ballast

Le programme conjoint d'examen de la GEB utilise une approche globale pour inspecter les navires. Une inspection commence par un examen détaillé des rapports, des journaux, des registres et des plans de GEB. L'équipage est interrogé pour déterminer dans quelle mesure il comprend les exigences du plan de GEB du navire et pour répondre à des questions sur 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 de l'eau de ballast, la Garde côtière américaine a actualisé sa politique relative aux examens de celle-ci, passant d'un échantillonnage à 100 % des citernes de renouvellement de l'eau de ballast à une vérification de la conformité du système de GEB avec la méthode ou le système de gestion de rechange (SGR) approuvé par la Garde côtière américaine. Les inspecteurs maritimes de la Garde côtière américaine et les agents de contrôle des navires par l'État du port utiliseront la méthode suivante pour déterminer les exigences du système de GEB : 1) déterminer la date de conformité du système de GEB du navire; 2) vérifier la ou les méthodes de 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.

Nota : Toutes les citernes que l'USCG n'a pas échantillonnées physiquement ont été analysées par d'autres organismes coopérateurs pour fins de vérification de leur conformité aux critères de salinité.

L'examen de la GEB de la Garde côtière américaine a pour but d'assurer la conformité à la réglementation américaine des eaux de ballast et de prévenir la propagation d'espèces envahissantes. Pour déterminer la conformité avec le processus en quatre temps susmentionné, les inspecteurs maritimes et les agents de contrôle de la Garde côtière américaine interpellent le navire tôt durant le processus de contrôle et d'examen préalable du navire, ce qui sera suivi d'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 ou fournir d'autres documents ou prendre 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 américaine peut se prévaloir de l'option d'application de la loi du niveau qui convient à l'égard d'un navire qui a enfreint la réglementation sur l'eau de ballast.

Nota : Pour la saison de navigation 2020 dans la Voie maritime, la USCG entreprendra les vérifications de la conformité des eaux de ballast à la politique de la Garde côtière américaine, comme l'indique la circulaire d'inspection de la navigation et des bâtiments (*Navigation and Vessel Inspection Circular*) 01-18 (*Ballast Water Management for Control of Non-Indigenous Species in the Waters of the United States*). La Garde côtière procédera à l'échantillonnage des citernes de ballast des navires qui n'ont pas de système de traitement ni de SGR, lorsqu'il s'agit de voyage subséquent avec entrée directe et ballast à bord.

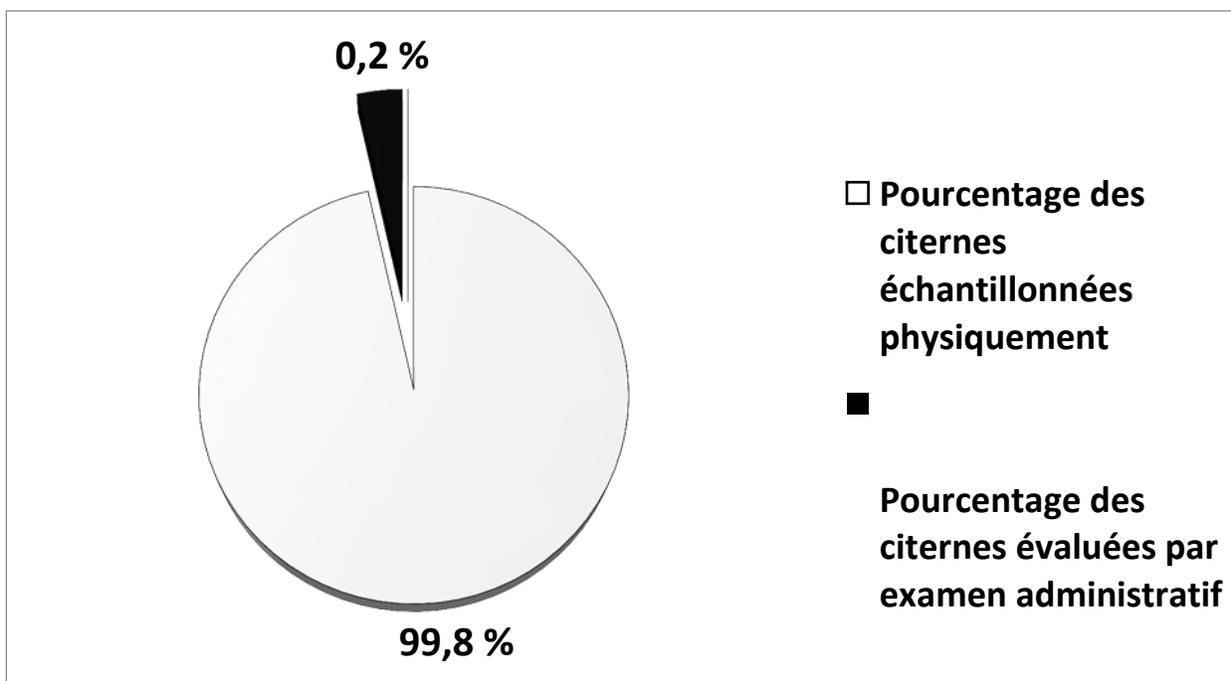
Nombre d'inspections de navires

En 2019, la totalité des bâtiments 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 481 transits de navires). Depuis 2009, 100 % des navires ont fait l'objet d'un examen de GEB 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 conduits de ventilation, des tubes de sonde ou des écoutilles. Selon la procédure normale, l'inspecteur utilise à cette fin le tube de sonde ou le conduit de ventilation, et à défaut, 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 d'échantillonnage créé par le GTEB.

- ***L'ensemble (100 %) des citernes de ballast ont été évaluées par échantillonnage ou par examen administratif***
- ***Total des citernes pouvant contenir de l'eau de ballast – 9 167***
 - ***Total des citernes échantillonnées physiquement – 9 145 (99,8 %)***
 - ***Total des citernes évaluées par examen administratif* – 22 (0,2 %)***



*L'examen administratif s'entend de l'évaluation d'une citerne où l'échantillonnage n'a pu être effectué, 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 – 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.

Avis de rétention

Les navires qui choisissent de conserver leur contenu à bord plutôt qu’une autre option de gestion reçoivent un avis de rétention. Lorsque le navire quitte le réseau, le respect de l’avis est vérifié et celui-ci est révoqué. Il faut signaler que des avis de rétention ont été émis à propos de citernes figurant dans le plan de gestion de l’eau de ballast, mais contenant 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 52 navires de passage, pour un total de 152 citernes*
 - *66 citernes, pour faible taux de salinité*
 - *86 citernes, à cause de déclarations inadéquates, du transport de liquides autres que de l’eau de ballast, ou du manque d’accessibilité aux fins des analyses*
- *À la suite du contrôle et des analyses de citernes d’eau de ballast en 2019, aucun navire n’a dû pomper l’eau de ballast à terre vers une entreprise spécialisée.*

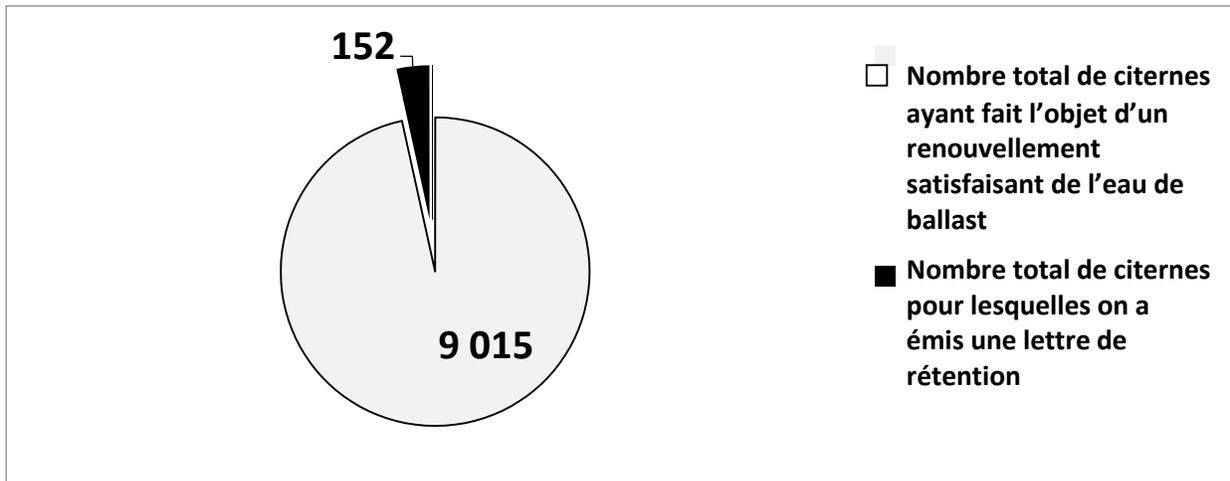
Nota : Soulignons que dans de nombreux secteurs du bassin des Grands Lacs, il est désormais interdit aux navires de rejeter des eaux usées, ce qui amène plusieurs exploitants à stocker temporairement leurs eaux usées dans leurs citernes de ballast. Ces réservoirs font alors l’objet d’un avis de rétention.

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’infirmierie du navire, à la manipulation, à la préparation ou à la cuisson d’aliments, ni au nettoyage des zones d’entreposage et de préparation des aliments et à celui des ustensiles et de l’équipement – doivent documenter leur consommation d’eau. Cette documentation doit être mise à la disposition des inspecteurs lors du voyage de départ du navire.

Vérifications des navires en partance

Le respect par un navire de l’avis de rétention fait l’objet d’une vérification lorsque ce navire s’apprête à quitter la Voie maritime. La documentation est revue, et les citernes visées sont échantillonnées. En 2019, aucune infraction à l’avis de rétention n’a été relevée.

Nombre total de citernes pouvant contenir de l'eau de ballast – 9 167
Nombre total de citernes ayant fait l'objet d'un renouvellement satisfaisant de l'eau de ballast – 9 015
Nombre total de citernes pour lesquelles on a émis un avis de rétention – 152



Lettres d'avertissement

Une lettre d'avertissement est délivrée lorsque des anomalies sont constatées dans le plan, les documents ou les rapports visant la GEB 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.

- *Aucune lettre d'avertissement n'a été délivrée en 2019.*

Sanctions administratives pécuniaires (SAP)

En 2019, aucun bâtiment n'a fait l'objet d'une sanction administrative pécuniaire (SAP).

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 2019.

Bulletin d'information sur la sécurité maritime (*Marine Safety Information Bulletin*, USCG)

Au cours de la saison 2019, la Garde côtière américaine (USCG) est passée de l'émission d'avis de rétention pour des citernes de ballast particulières à la publication d'un bulletin d'information sur la sécurité maritime (*Marine Safety Information Bulletin* [MSIB]) visant l'ensemble du navire. Des

MSIB ont été émis parce que le navire visé avait dépassé sa date de conformité et qu'il ne détenait pas une lettre de prolongation valide de la Garde côtière américaine pour avoir un système de traitement de l'eau de ballast. Des MSIB ont été émis à 27 navires sur un total de 37 transits, englobant 604 citernes, décrivant en détail les options offertes pour retirer l'eau de ballast non traitée du bâtiment, pour inclure l'interdiction de rejet d'eau de ballast à la mer, ou pour évacuer l'eau de ballast vers une installation de réception côtière, ou pour utiliser de l'eau traitée provenant d'un réseau d'aqueduc public des États-Unis.

Chapitre 5 – Conclusion

Le Groupe de travail sur l'eau de ballast (GTEB) s'efforce d'assurer une conformité absolue aux règlements sur les rejets de ballast pour les navires qui entrent dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Une action coordonnée entre les organismes fédéraux canadiens et américains, en partenariat et en consultation avec les États et les provinces, permet d'assurer une application uniforme des règlements respectifs et d'améliorer conformité et exploitation des bâtiments. L'efficacité obtenue au chapitre du renouvellement de l'eau de ballast et les efforts pré-contrôle détaillés du GTEB pour appuyer l'application vigoureuse de la réglementation actuelle ont produit un taux de conformité élevé avec l'industrie et 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. Disposant d'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 ces plans d'eau dans le cadre de leur programme binational d'inspection conjointe des navires, régi par le GTEB. Depuis 2006, des inspections de l'eau de ballast sont régulièrement effectuées avant l'entrée dans la Voie maritime. Ces inspections ont permis d'améliorer la protection ~~sécurité~~ ~~et la sûreté~~ opérationnelle et environnementale 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. Le rinçage à l'eau salée des citernes de ballast vides (ou celles ne contenant que de l'eau résiduelle) est requis par la réglementation pour les navires sans eau de ballast à bord qui naviguent par les eaux américaines de la Voie maritime, et il est requis par Transports Canada pour ceux qui transitent dans des eaux canadiennes de la Voie maritime. Le rinçage à l'eau salée est unique à la Voie maritime du Saint-Laurent et aux Grands Lacs aux fins de la prévention de l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes.

Le GTEB coordonne et gère l'application de trois (3) ensembles de règlements sur l'eau de ballast et assure un contrôle efficace de l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes. Le GTEB poursuivra ses efforts de prévention de 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 que représentent les espèces envahissantes et sont dévoués 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
Bryan Wood



Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

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



Transports Canada – Sécurité et sûreté maritimes

Naim Nazha
Daniel Michaud
Paul-Denis Vallée
Charles Laliberté



U.S. Coast Guard

CDR Julie Blanchfield
LCDR Kirk Beckmann
LCDR Brent Mellen

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le Programme de GEB dans les Grands Lacs, veuillez visiter les sites suivants :

- Le site Web de la Voie maritime : <http://www.greatlakes-seaway.com/fr/environnement/eau-de-ballast/index.html>
- Le site Web de la NBIC (en anglais seulement) : <http://invasions.si.edu/nbic/index.html>
- Le site Web de la Garde côtière des États-Unis (USCG) (en anglais seulement) : <https://www.dco.uscg.mil/Our-Organization/Assistant-Commandant-for-Prevention-Policy-CG-5P/Commercial-Regulations-standards-CG-5PS/Office-of-Operating-and-Environmental-Standards/Environmental-Standards/>
- Le site Web de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fr/services/maritime.html>

- Le 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 facultatives demandant à tous les navires entrant dans les eaux douces du Saint-Laurent et des Grands Lacs de renouveler 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 USCG a commencé à tester les navires avec ballast à bord à titre volontaire en 1991, puis à titre obligatoire en 1993. L'inspection est réalisée entre les deux écluses américaines à Massena (Eisenhower et Snell); des inspecteurs 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 ainsi raisonnablement hostile à tout organisme d'eau douce subsistant.

De 1997 à aujourd'hui :

La USCG, 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 concernant l'eau de ballast. Les citernes de ballast sont examinées par 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 (28 septembre 2000). En outre, les navires qui ne naviguent pas au-delà de la ZEE, mais qui sont exploités 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.

[Lien Web : http://www.klgates.com/FCWSite/ballast_water/other/Code_Best_Practices.pdf](http://www.klgates.com/FCWSite/ballast_water/other/Code_Best_Practices.pdf)

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

Cette nouvelle règle transforme le programme facultatif de GEB en un programme obligatoire qui exige que tous les navires munis de citernes de ballast en partance vers des ports ou des lieux aux États-Unis effectuent le renouvellement de l'eau de ballast en pleine mer, conservent leur eau de ballast à bord, ou utilisent une autre méthode de GEB 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'appliquant désormais 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 (*NOBOB Best Management Practices*). Celui-ci recommande aux navires d'effectuer si possible le renouvellement de l'eau de ballast en pleine mer ou, à défaut, 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 transocéaniques ou de voyages côtiers (avec ou sans eau de ballast à bord).

En outre, les navires en provenance 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 des meilleures pratiques de gestion des eaux de ballast, publié le 28 septembre 2000 par la Fédération maritime du Canada.
- Le navire a effectué le 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 m. En 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 est 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, Transports Canada – Sécurité et sûreté maritimes, la St. Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis 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 adoptent de nouvelles exigences, qui entrent 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 des 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 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, qu'elles contiennent ou non de l'eau de ballast.

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 qui est rejetée dans les eaux américaines.

2010 – Ratification par le Canada de la Convention sur la gestion des eaux de ballast :

Lors de la 60^e réunion du Comité chargé de la protection du milieu marin de l'OMI, en mars 2010, le Canada dépose 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 cette Convention.

2012 – Décision définitive 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, la Garde côtière établit une norme d'évacuation des eaux de ballast dans les eaux américaines et un procédé d'homologation type de l'USCG des systèmes de gestion de l'eau de ballast (GEB). 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 des systèmes de GEB a débuté le 1^{er} décembre 2013.

La décision définitive prévoyait également une stratégie de transition permettant l'approbation de systèmes de GEB de rechange; ainsi, les systèmes étrangers d'homologation reconnus par l'OMI peuvent servir de solution provisoire jusqu'à cinq (5) 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 de GEB suivantes :

- procéder au renouvellement de l'eau de ballast, sauf s'il est tenu d'utiliser un système de GEB;
- garder l'eau de ballast à bord;
- installer et utiliser un système de GEB approuvé;
- utiliser exclusivement comme eau de ballast l'eau du réseau d'aqueduc public américain.

La norme de rejet des eaux de ballast est identique à la norme fixée par l'OMI en 2004, également adoptée par sept (7) États américains. Les limites quantitatives de la norme de rejet sont appuyées par des rapports de 2011 de la National Academy of Sciences et de l'Environmental Protection Agency Science Advisory Board, et sont considérées comme les limites les plus strictes que les navires peuvent mettre en œuvre dans la pratique et que la Garde côtière peut imposer 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 (*Vessel General Permit*) qui régleme 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 de ce permis général de navire vise les navires commerciaux d’une longueur supérieure à 24 m (79 pi), à l’exception des navires militaires et des bateaux de plaisance, et remplace le permis général de navire de 2008, lequel a expiré le 19 décembre 2013.

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

- – Réduire les risques 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, lesquels ont été touchés démesurément par l’introduction d’espèces envahissantes, et il harmonise les normes fédérales avec celles de plusieurs États des Grands Lacs en exigeant que certains navires prennent des précautions supplémentaires pour réduire l’introduction en eaux américaines de nouvelles espèces envahissantes.
- – 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 l’Environmental Protection Agency Science Advisory Board et par le National Research Council, et concordent avec les normes de la Convention de 2004 sur les eaux de ballast de l’Organisation maritime internationale.⁵

2018 - Environmental Protection Agency Vessel Incidental Discharge Act (VIDA)

La loi américaine *Vessel Incidental Discharge Act* (VIDA) est adoptée le 4 décembre 2018 au titre IX de la *Frank LoBiondo Coast Guard Authorization Act* de 2018. La VIDA établit de nouvelles responsabilités pour la Garde côtière américaine en ce qui concerne l’application des normes de rendement de l’Environmental Protection Agency (EPA) pour les dispositifs de lutte de la pollution marine (tant l’équipement que les pratiques de gestion) qui contrôlent les rejets occasionnés par l’exploitation normale d’un navire. Ces rejets étaient auparavant réglemés par l’EPA dans le cadre du processus relatif au permis général de bâtiment (*Vessel General Permit* [VGP]).

⁵ Kika, S. (28 mars 2013). *EPA Finalizes General Permit*. Consulté le 31 janvier 2014, de <http://yosemite.epa.gov/opa/admpress.nsf/d0cf6618525a9efb85257300359fb69d/57c36a4a03d6503485257b3c0064f927!OpenDocument>

La VIDA exige que l'EPA édicte des normes fédérales de rendement pour les dispositifs de contrôle de la pollution marine et les meilleures pratiques de gestion, et qu'elle contrôle ou atténue les rejets liés à l'exploitation normale d'un navire, au plus tard deux (2) ans après cette édicition. Ensuite, la VIDA exige que la Garde côtière publie les règlements de mise en œuvre au plus tard deux (2) ans après la publication par l'EPA de normes de rendement nouvelles ou révisées.

<https://www.epa.gov/vessels-marinas-and-ports/vessel-incident-discharge-act-vida>

2019 – Proposition par le Canada d'un nouveau Règlement sur l'eau de ballast

Transports Canada annonce que le Règlement sur l'eau de ballast sera publié dans la Gazette du Canada, Partie I, le 8 juin 2019. Élaboré à la suite d'échanges approfondis avec l'industrie, les scientifiques, les ingénieurs et les partenaires internationaux, le Règlement proposé renforcerait les règles existantes et réduirait davantage les risques pour l'environnement et l'économie du Canada, associés à l'introduction et à la propagation d'espèces aquatiques envahissantes par l'eau de ballast. Le projet de règlement remplacerait le règlement existant du Canada intitulé Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast, et répondrait aux obligations qui incombent au Canada en vertu de la Convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux et sédiments de ballast.