

Résumé du rapport 2014 sur la gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime

Février 2015



Transport
Canada



TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1 – Sommaire	2
Chapitre 2 – Programme conjoint de gestion du ballast	4
Chapitre 3 – Résultats des examens de la gestion du ballast de 2014	7
Formulaire de rapport sur l'eau de ballast	
Examens de la gestion du ballast	
Nombre d'inspections de navires	
Échantillonnage des citernes de ballast	
Chapitre 4 – Résumé des mesures d'application	9
Mesures d'application	
Avis de rétention	
Vérifications des navires sortants	
Lettres d'avertissement	
Sanctions pécuniaires	
Avis d'infraction	
Chapitre 5 – Conclusion	12
Chapitre 6 – Contributions	13
Membres du Groupe de travail sur l'eau de ballast	
Renseignements supplémentaires	
Annexe – Aperçu historique	14

Chapitre 1 – Sommaire

Le résumé du rapport 2014 de 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). Le groupe de travail 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) 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 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 2014, 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, 8 497 citernes de ballast ont été examinées lors de 454 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 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. 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 matière d'eau de ballast, 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 rejet d'eau de ballast non conforme dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Le GTEB prévoit que les taux de conformité des navires resteront élevés en 2015.

Depuis 2006, 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. Les règlements de la Garde côtière américaine, de TCSSM 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

La 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 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 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 millier (ppm)(PSU). La réglementation fédérale 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 pas 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.(PSU)

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 afin de réaliser les objectifs du programme.

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 des 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.

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 déploie pour assurer la conformité aux 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'équipages des navires;
- l'échange d'information avec les agents maritimes et les armateurs;
- l'examen de plus de 3 525 rapports sur l'eau de ballast provenant de 2 167 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 gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs;
- s'assurer que les vraquiers rincent leurs citernes d'eau de lavage de cale; et
- s'assurer que les navires-citernes enregistrent les réservoirs d'eau utilisée à des fins techniques et les quantités.

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 gestion de l'eau de ballast.

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

Le 23 mars 2012, la Garde côtière a fixé des critères sur le rejet d'eau de ballast dans les eaux américaines, et a établi un processus d'homologation par la Garde côtière des systèmes de gestion de l'eau de ballast. Ce processus prescrit des exigences pour la conception, la mise à l'essai, l'installation et l'exploitation de l'équipement à bord des navires.

La norme sur le rejet d'eau de ballast de la Garde côtière américaine correspond à celle adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI) en 2004 et par sept États américains. En 2011, des rapports de la National Academy of Sciences et du Science Advisory Board de l'Environmental Protection Agency des États-Unis ont appuyé les limites quantitatives fixées par la norme sur le

rejet au titre des plus rigoureuses que les navires puissent, tout compte fait, respecter et que la Garde côtière puisse contrôler aujourd'hui.

Les efforts de mise en oeuvre de la Garde côtière sont en cours, y compris l'établissement d'un programme d'homologation pour les systèmes de gestion de l'eau de ballast et l'acceptation des laboratoires indépendants pour procéder à des essais d'homologation.

À compter de janvier 2015, deux laboratoires indépendants recevront l'autorisation par la Garde côtière de procéder à des essais d'homologation des systèmes de gestion d'eau de ballast. Aucune demande d'homologation de la Garde côtière n'a été faite, mais la Garde côtière est consciente des essais en cours pour soutenir une demande future d'homologation.

La Garde côtière a également accepté 50 systèmes de traitement d'eau de ballast approuvés à l'étranger comme des systèmes de gestion de remplacement. Les navires peuvent utiliser ces systèmes de remplacement au lieu de se conformer aux exigences sur l'échange de l'eau de ballast de la Garde côtière américaine avant les dates de conformité de gestion de l'eau de ballast établies dans le règlement final, et au lieu de répondre à la norme sur le rejet d'eau de ballast pour un maximum de cinq ans après leurs dates de conformité.

Le calendrier de mise en oeuvre du règlement intégrera progressivement la norme sur le rejet d'eau de ballast ou d'autres pratiques de gestion d'eau de ballast acceptées pour les navires nouveaux et actuels en fonction de la capacité d'eau de ballast du navire et des dates prévues d'entrée en cale sèche. Les navires qui ne peuvent répondre à la norme sur le rejet d'eau de ballast ni employer une des autres pratiques de gestion d'eau de ballast avant leur date de conformité peuvent demander une prolongation du délai auprès de la Garde côtière d'au moins 12 mois avant qu'ils n'aient à respecter la norme. La Garde côtière a accordé un délai à 345 navires qui entreront en cale sèche aux dates prévues en 2014 et 2015.

En 2014, aucun navire équipé d'un système de gestion d'eau de ballast n'est entré dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

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

Le 28 mars 2013, l'EPA a signé le permis général de navire (VGP) 2013 final du National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES) qui a remplacé le VGP 2008 lorsque celui-ci a expiré, le 19 décembre 2013. Le VGP final inclut les limites quantitatives de rejet d'eau de ballast pour la plupart des navires et, pour l'essentiel, est conforme aux exigences de la réglementation en matière d'eau de ballast de la Garde côtière américaine de 2012. En outre, il contient des exigences pour assurer le bon fonctionnement des systèmes de traitement des eaux de ballast. Il exige également que certains navires qui pénètrent les

Grands Lacs prennent des mesures supplémentaires pour réduire les risques d'introductions de nouvelles espèces envahissantes.¹

Chapitre 3 – Résultats des examens de la gestion du ballast de 2014

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 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 de l'eau de ballast.

- ***La totalité des formulaires de rapport sur l'eau de ballast a été examinée pour évaluer les antécédents en matière d'eau de ballast, l'observation des exigences et les intentions.***

Examens de la gestion du ballast

Le programme conjoint d'examen de la gestion du ballast vise à inspecter tous les navires. Une inspection commence par un examen détaillé des rapports, journaux de bord 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 les membres comprennent 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.

Nombre d'inspections de navires

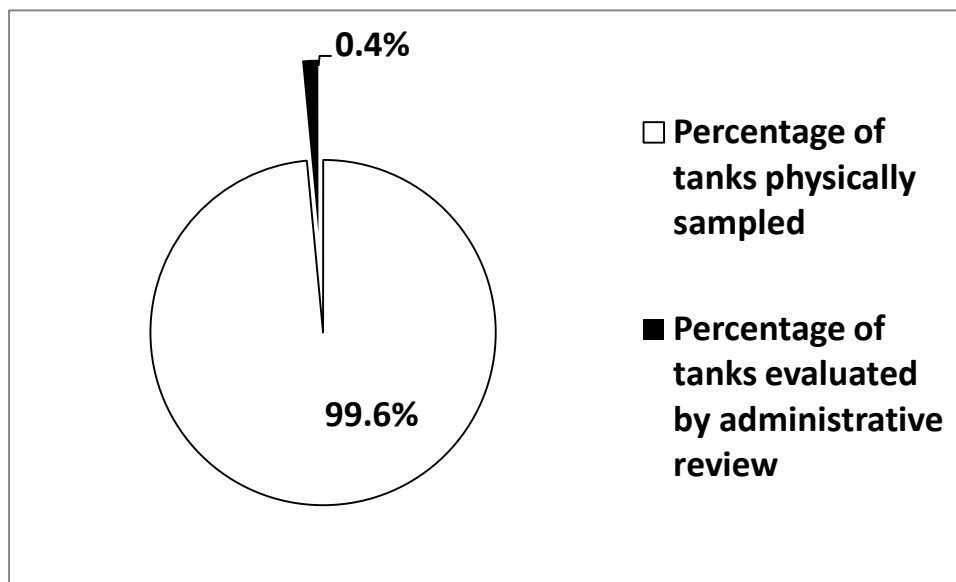
En 2014, 100 % des navires en route pour les Grands Lacs et la Voie maritime en provenance de l'extérieur de la ZEE ont fait l'objet d'un examen de la gestion du ballast (à chacun des 454 transits) contre *100 % de 2009 à 2013, 99 % en 2008 et 74 % en 2007.*

Échantillonnage des citernes de ballast

¹ « Final 2013 Vessel General Permit » (mars 2013). Consulté le 31 janvier 2014 au http://www.epa.gov/npdes/pubs/vgp_overview2013.pdf

L'eau de ballast se trouve habituellement dans les citernes latérales, celles du double fond, des coquerons et dans les cales à marchandises. On peut normalement y accéder par des conduits de ventilation, 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.

- **Pourcentage des citernes évaluées par échantillonnage ou par examen administratif : 100 %**
- **Total des citernes pouvant contenir de l'eau de ballast : 8 497**
 - **Total des citernes échantillonnées physiquement : 8 466 (99,64 %)**
 - **Total des citernes évaluées par un examen administratif : 31 (0,36 %)**



Percentage of tanks physically sampled	Pourcentage des citernes échantillonnées physiquement
Percentage of tanks evaluated by administrative review	Pourcentage des citernes évaluées par des moyens administratifs

*L'évaluation par des moyens administratifs s'entend de l'évaluation d'une citerne où l'échantillonnage ne peut être effectué ou la citerne n'était pas utilisée comme citerne de ballast au moment de l'évaluation. Cette évaluation comprend l'examen des documents du navire et des entrevues avec les officiers du navire.

Chapitre 4 – Résumé des mesures d'application

Mesures d'application

Les mesures d'application sont limitées au domaine de 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 qui choisissent de conserver leur eau de ballast à bord, plutôt qu'une autre option de gestion, 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 dans leur plan de gestion d'eau de ballast comme des citernes d'eau potable ou d'eau de refroidissement.

- ***Les organismes du GTEB ont délivré un avis de rétention à 50 navires transiteurs, pour 84 citernes.***
- ***En raison de vérifications avant l'arrivée, un navire a changé de direction afin d'être en mesure de procéder à un échange, évitant ainsi des délais importants dans son transit et la délivrance d'avis de rétention.***

Il faut noter que dans de nombreux secteurs du bassin des Grands Lacs, il est maintenant interdit aux navires de rejeter les eaux usées, et les citernes de ballast doivent au besoin être temporairement utilisées comme réservoirs de retenue. Ces citernes sont dès lors non conformes à la réglementation sur l'eau de ballast et la pollution.

Les navires transportant de l'eau utilisée à des fins techniques (p. ex. de l'eau douce qui n'est PAS destinée au ballastage, à la consommation, à la lessive, aux bains et douches, aux usages à l'infirmerie du navire, à la manipulation, préparation ou cuisson des aliments et au nettoyage des zones de préparation des aliments et de stockage des aliments, ustensiles et équipement) doivent tenir des registres sur la consommation d'eau. Ces registres doivent être à la disposition des inspecteurs pendant le trajet d'un navire sortant. En 2014, un avis de rétention a été délivré à 9 navires concernant l'eau utilisée à des fins techniques.

En 2014, 12 vraquiers approchant la Voie maritime du Saint-Laurent avec de l'eau contaminée résiduelle dans leurs citernes d'eau de lavage de cale ont été

tenus de rejeter ou de conserver le contenu de leurs citernes afin de protéger l'approvisionnement en eau potable de leur navire et l'environnement marin des Grands Lacs.

En outre, un avis de rétention a été délivré à un navire qui avait stocké du coke de pétrole dans deux citernes de ballast.

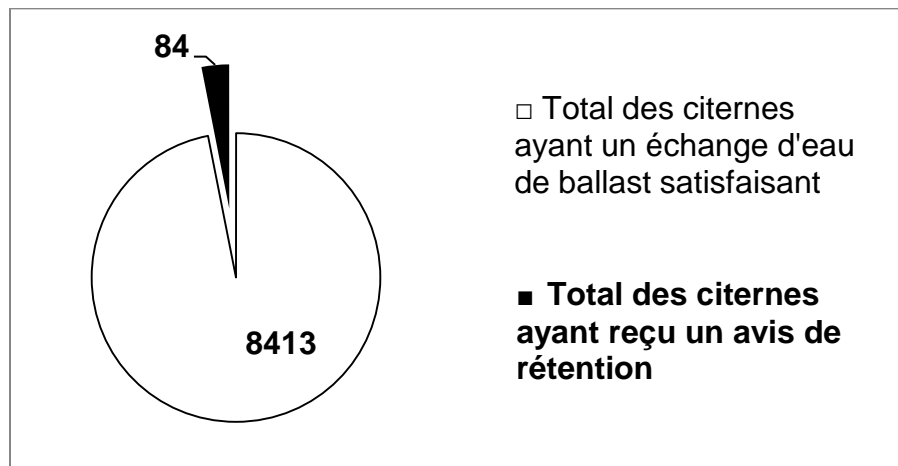
Vérifications des navires sortants

Les navires en partance de la Voie maritime qui ont reçu un avis de rétention font l'objet d'une vérification de conformité avec l'avis. Les documents sont révisés et les citernes pertinentes échantillonnées pour assurer la conformité. En 2014, aucun navire n'a enfreint son avis de rétention.

Total des citernes pouvant contenir de l'eau de ballast : 8 497

Total des citernes ayant un échange d'eau de ballast satisfaisant : 8 413

Total des citernes ayant reçu un avis de rétention : 84



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 imposée si l'anomalie n'est pas rectifiée.

- **Transports Canada a délivré trois lettres d'avertissement à des navires qui sont entrés dans la Voie maritime.**

Sanctions pécuniaires administratives (TCSSM)

Deux navires ont reçu un avis de rétention et une sanction pécuniaire administrative (SPA) de 6 000 \$ de la part de Transports Canada – Sécurité et sûreté maritimes pour fausse déclaration. Les résultats de la vérification des citernes de ballast ne correspondaient pas à l'information donnée 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 d'infraction n'a été délivré en 2014.

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 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 incohérents qui nuirait à la conformité et à l'exploitation des navires. La grande efficacité de l'échange de l'eau de ballast, la stricte application des règlements en vigueur par le GTEB, le fort taux de conformité de l'industrie et la nouvelle norme fédérale sur le rejet d'eau de ballast constituent des moyens efficaces pour gérer l'eau de ballast du réseau Grands Lacs-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 Lacs. Tous les navires en direction des Grands Lacs sont examinés par les autorités canadiennes ou les autorités américaines dans le cadre du programme binational d'inspection conjointe des navires du Groupe de travail sur l'eau de ballast. L'inspection de la sécurité, de la sûreté et de l'eau de ballast des navires est régulièrement effectuée avant l'entrée dans la Voie maritime depuis 1997. Ce processus d'inspection a permis d'augmenter la sécurité opérationnelle et environnementale du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Les quatre organismes poursuivent une coopération binationale afin de régler les problèmes dès qu'ils surviennent. La réglementation « Navires sans eau de ballast à bord » 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. Le GTEB coordonne et gère la mise en application de trois ensembles de règlements sur l'eau de ballast, assurant une protection efficace contre l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes. Le GTEB 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



Saint Lawrence Seaway Development Corporation

Tom Lavigne
Lori Curran
Thomas Rausch
Matt Trego
Christopher Guimond



St. Lawrence Seaway Management Corporation

Peter Burgess
Robert Elliott
Jack Meloche
Jean Aubry-Morin



Transports Canada – Sécurité et sûreté maritimes

Paul-Denis Vallée
Laurent Jean
Chris Wiley
Julie Guay



Garde côtière américaine

CDR Scott Anderson
LCDR Carl Kepper
LT Michael Collet

Pour tout renseignement supplémentaire sur le programme de gestion du ballast dans les Grands Lacs, veuillez consulter les sites Web suivants :

Voie maritime : <http://www.greatlakes-seaway.com/en/environment/ballast-water/index.html>

NBIC : <http://invasions.si.edu/nbic/index.html>

USCG : <https://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/channelView.do?channelId=-18361&pageTypeId=13489>

Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/eng/marine-menu.htm>

US Environmental Protection Agency :
http://water.epa.gov/polwaste/npdes/vessels/upload/vgp_permit2013.pdf

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 les eaux douces 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 (NANPCA) de 1990. Les navires déclarant avoir de l'eau de ballast à bord, qui étaient inspectés à titre volontaire depuis 1991, sont désormais soumis à une inspection obligatoire par la Garde côtière américaine 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). Lorsque c'est le cas, 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

La Garde côtière américaine, 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 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 espèces aquatiques envahissantes 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. Tout navire doté 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 la Garde côtière américaine. 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 publiée par la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) et le Great Lakes Environmental Research Laboratory (NOAA/GLERL) 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 (psu). 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. Cette procédure peut s'effectuer 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; et
- le navire a effectué un rinçage à l'eau salée à au moins 200 milles marins du rivage.

Indication sur la navigation côtière, pour les 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 créé 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 (psu).

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.

2009 – Réglementation proposée par la Garde côtière américaine sur le rejet d'eau de ballast

L'avis de réglementation proposée de 2009 de 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 protection de l'environnement maritime 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.

2012 – Règle finale de la Garde côtière sur les normes concernant les organismes vivants dans l'eau de ballast des navires rejetée dans les eaux américaines

Le 23 mars 2012, la Garde côtière a fixé des critères sur le rejet d'eau de ballast dans les eaux américaines, et a établi un processus d'homologation par la Garde côtière des systèmes de gestion de l'eau de ballast. Ce processus prescrit des exigences pour la conception, la mise à l'essai, l'installation et l'exploitation de l'équipement à bord des navires.

La règle finale comprenait un échéancier de mise en œuvre en fonction de la date de construction et de la capacité de ballastage d'un navire. La date de mise en œuvre la plus précoce pour un système de gestion de l'eau de ballast est le 1^{er} décembre 2013.

La règle finale comprenait aussi une stratégie de transition pour l'approbation d'autres systèmes de gestion, permettant que des systèmes homologués à l'étranger et approuvés par l'OMI soient installés avant la date de conformité d'un navire, pour une période d'au plus cinq ans à partir de la date à laquelle il devrait autrement se conformer à la norme sur le rejet d'eau de ballast.

Depuis le 21 juin 2012, un navire non récréatif doté de citernes de ballast qui arrive à l'écluse Snell en provenance de l'extérieur de la ZEE américaine doit utiliser une des pratiques suivantes de gestion de l'eau de ballast :

- effectuer un échange de l'eau de ballast à moins d'être tenu d'utiliser un système de gestion de l'eau de ballast;
- conserver l'eau de ballast à bord;
- installer et utiliser un système de gestion de l'eau de ballast approuvé; et
- utiliser comme eau de ballast uniquement de l'eau provenant d'un réseau d'aqueduc public américain.

La norme sur le rejet d'eau de ballast correspond à celle adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI) en 2004 et par sept États américains. En 2011, des rapports de la National Academy of Sciences et du Science Advisory Board de l'Environmental Protection Agency des États-Unis ont appuyé les limites quantitatives fixées par la norme sur le rejet au titre des plus rigoureuses que les navires puissent, tout compte fait, respecter et que la Garde côtière puisse contrôler aujourd'hui.

2013 – Permis général de navire de l'Environmental Protection Agency

L'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis a délivré un permis général de navire final qui fixe les règlements concernant les rejets des navires commerciaux, y compris les rejets d'eau de ballast, afin de protéger les eaux nationales des agents polluants transportés par les navires et de réduire l'introduction d'espèces envahissantes dans les eaux américaines.

Le permis général de navire final couvre les navires commerciaux de plus de 79 pieds de longueur, à l'exclusion des navires militaires et récréatifs, et a remplacé le permis général de navire qui a expiré le 19 décembre 2013.

Le permis régit 27 catégories particulières de rejet. De plus, il améliore l'efficacité du processus de permis et clarifie les exigences en matière de rejet grâce aux mesures suivantes :

- Réduction des risques d'introduction d'espèces envahissantes. Le permis inclut une norme quantitative sur les rejets qui a pour effet de restreindre l'introduction d'espèces envahissantes allochènes. En outre, afin d'ajouter des mesures de protection de l'environnement pour les Grands Lacs, qui ont subi des conséquences démesurées de l'introduction d'espèces envahissantes, il aligne également les normes fédérales avec celles de plusieurs États des Grands Lacs en exigeant que certains navires prennent des précautions additionnelles pour réduire les risques d'introduction de nouvelles espèces envahissantes dans les eaux américaines.

- Réduction du fardeau administratif des armateurs et des opérateurs de navires. Le permis élimine les exigences qui font double emploi en matière de rapports, augmente les possibilités de tenue électronique de registres et réduit la fréquence d'auto-inspection des navires qui sont hors service pour de longues périodes.

Les nouvelles normes sur les rejets correspondent à celles adoptées lors de la convention pour la gestion des eaux de ballast de l'Organisation maritime internationale en 2004 et sont appuyées sur des études indépendantes menées par le National Research Council et le Science Advisory Board de l'EPA.²

² Kika, S. (28 mars 2013). « EPA Finalizes General Permit ». Consulté le 31 janvier 2014 au <http://yosemite.epa.gov/opa/admpress.nsf/d0cf6618525a9efb85257359003fb69d/57c36a4a03d6503485257b3c0064f927!OpenDocument>