

Résumé du rapport 2018 sur la gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime

Janvier 2019



Transport
Canada



TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1 – Sommaire	2
Chapitre 2 – Gestion conjointe de l'eau de ballast	3
Chapitre 3 – Résultats des examens de la gestion de l'eau de ballast de 2018	7
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	10
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	
Pour de plus amples renseignements	

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) et de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) (Canada), a compilé le résumé du Rapport 2018 de la gestion de l'eau de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime. Son mandat consiste à mettre au point, rehausser et 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 2018, 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, 9343 citernes de ballast ont été examinées lors de 498 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 2019.

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

Gestion des ballasts 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 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 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). 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 parties par millier (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 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 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 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 entre les agents maritimes et les armateurs;
- L'examen de plus de 3 428 rapports sur l'eau de ballast provenant de 2 364 bâtiments 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;
- Veiller à ce que les vraquiers rincent leurs citernes de lavage de cale comme indiqué dans leur plan de gestion de l'eau de ballast.

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 américaine a fixé une norme relative au rejet de l'eau de ballast dans les eaux américaines, ainsi qu'un processus d'homologation des systèmes de gestion de l'eau de ballast 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 la Garde côtière américaine correspond à celle adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI) en 2004 et 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 des systèmes de gestion de l'eau de ballast. En janvier 2019, 15 systèmes de gestion de l'eau de ballast avaient été homologués par la Garde côtière et 13 autres subissent toujours des essais.

Actuellement, la Garde côtière des États-Unis a accepté 114 systèmes de traitement des eaux 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 gestion de l'eau de ballast 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 ans après les dates de conformité.

Le calendrier de mise en œuvre de la règle introduira la norme de rejet de l'eau de ballast ou d'autres pratiques de gestion de l'eau de ballast acceptées pour les navires neufs et existants selon la capacité des ballasts du navire et la date prévue de 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 gestion de l'eau de ballast 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 systèmes de gestion de l'eau de ballast 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

La loi américaine *Vessel Incidental Discharge Act* (VIDA) 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 le fonctionnement normal d'un navire. Ces rejets étaient auparavant réglementés par l'agence américaine EPA dans le cadre du processus relatif au permis général de bâtiment (vessel general permit ou VGP). Bien que la portée complète des exigences de la Garde côtière américaine en vertu de la VIDA soit toujours en cours d'évaluation, la Garde côtière américaine travaille en étroite collaboration avec l'EPA pour mettre en œuvre les exigences et assurer la protection environnementale des eaux américaines.

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.

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 malgré tout certaines choses qui pourraient vous être utiles.

Le VGP ne sera pas émis de nouveau, et le VGP 2013 actuel demeure pleinement en vigueur au-delà de sa date d'expiration jusqu'à ce que l'EPA et la Garde côtière américaine finalisent et 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 un VGP 2013 jusqu'à ce que la réglementation soit finalisée⁴.

⁴ Pour obtenir de plus amples renseignements sur le processus de permis général de bâtiment de l'EPA et la VIDA, veuillez consulter le <https://www.epa.gov/npdes/ships-vgp> ou communiquez avec l'EPA par courriel à l'adresse vgp@epa.gov.

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, 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.

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 ballastage/déballastage. Il 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 :

<http://www.tc.gc.ca/fra/marinesafety/bulletins-2018-07-fra.htm>

- ***Tous les 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 gestion de l'eau de ballast utilise une approche globale pour inspecter les navires. Une inspection commence par un examen détaillé des rapports, journaux, registres et 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 répondre aux 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 des eaux de ballast, la Garde côtière américaine 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

homologué par la Garde côtière américaine ou du 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 gestion de l'eau de ballast (GEB) : 1) déterminer la date de conformité du système de gestion de l'eau de ballast du navire; 2) vérifier les méthodes de gestion de l'eau de ballast 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 américaine 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 agents de contrôle de la Garde côtière américaine 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 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.

Remarque : Pour la saison de navigation 2019 dans la Voie maritime, la Garde côtière américaine continuera d'échantillonner les citernes de ballast à bord des navires qui ne sont pas pourvus d'un système de traitement ou d'un système de gestion de rechange; 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 rechange.

Nombre d'inspections de navires

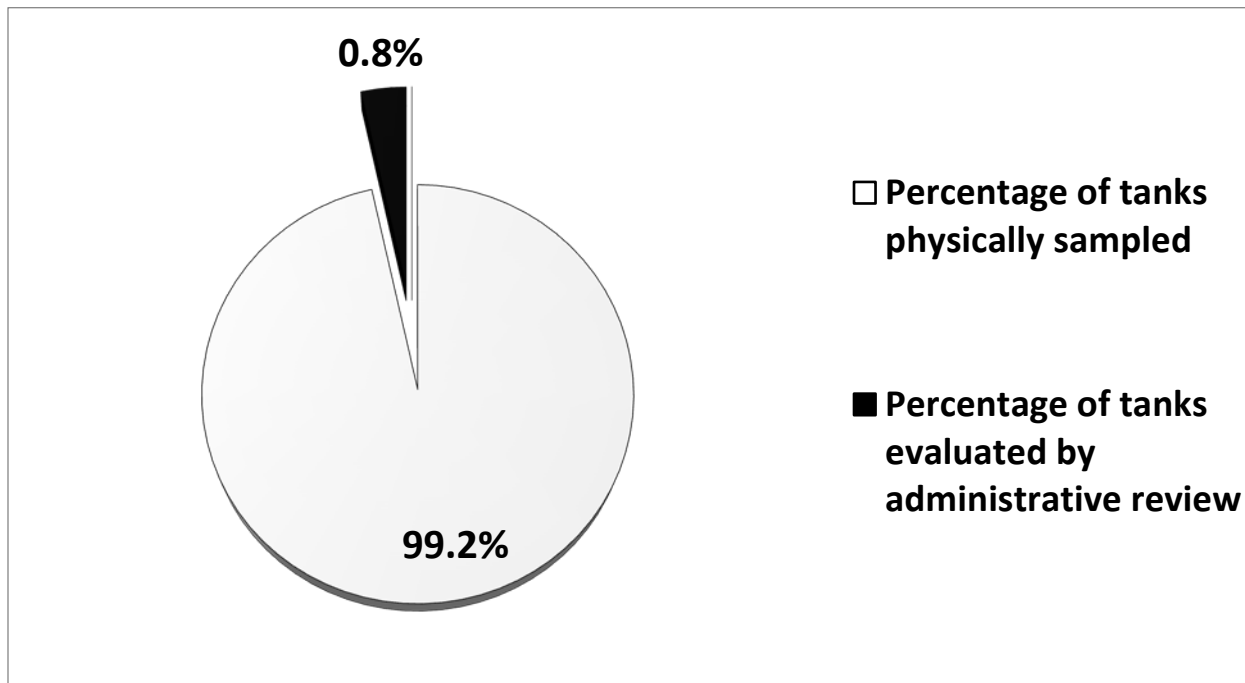
En 2018, la totalité des bâtiments naviguant à destination du réseau des Grands Lacs/de la Voie maritime en provenance de l'extérieur de la ZEE a subi un examen de la gestion des eaux de ballast (pour chacun des 498 navires). Depuis 2009, 100 % des navires ont subi un examen de gestion de l'eau de ballast 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. 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 – 9343**
 - **Total des citernes échantillonnées physiquement – 9270 (99,2 %)**
 - **Total des citernes évaluées par un examen administratif* – 73 (0,8 %)**



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 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 pour rectifier les 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 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 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 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 58 navires de passage, pour 166 citernes.***
 - ***50 citernes pour faible taux de salinité***
 - ***86 citernes à cause de déclarations impropres, du transport de liquides autres que de l’eau de ballast ou du manque d’accessibilité pour subir des analyses***
 - ***30 citernes parce qu’un navire n’avait pas installé de système de gestion de l’eau de ballast à la date de conformité requise***
- ***Suite aux analyses de citernes d’eau de ballast en 2018, un navire a dû pomper l’eau de ballast à terre en faisant appel à une entreprise spécialisée.***

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 réservoirs font alors l’objet d’une lettre 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’infirmerie du navire, à la manipulation, à la préparation ou à la cuisson d’aliments, et au nettoyage des zones d’entreposage et de préparation des aliments, au nettoyage des ustensiles et de l’équipement – doivent documenter leur consommation d’eau. La documentation doit être mise à la disposition des inspecteurs lors du voyage de départ du navire.

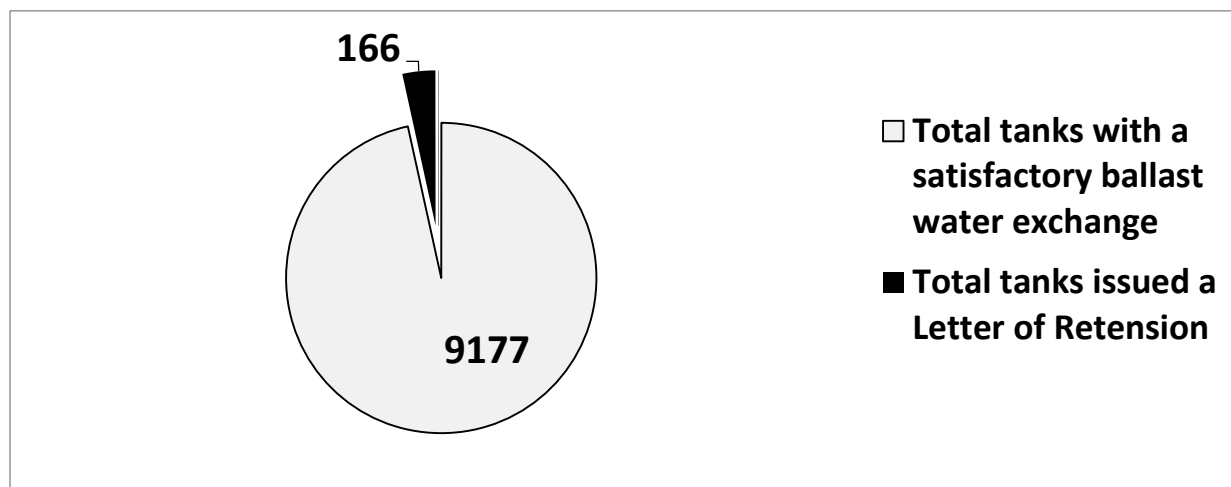
Vérifications des navires en partance

Le respect par un navire de l'avis de rétention fait l'objet d'une vérification lorsque le navire s'apprête à quitter la Voie maritime. La documentation est révisée et les citernes concernées sont échantillonnées. En 2018, aucune infraction à l'avis de rétention n'a été relevée.

Nombre total de citernes pouvant contenir de l'eau de ballast – 9343

Nombre total de citernes ayant fait l'objet d'un renouvellement satisfaisant de l'eau de ballast – 9177

Nombre total de citernes à qui l'on a émis une lettre de rétention – 166



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 (SAP)

En 2018, un (1) navire a reçu un avis de rétention et s'est vu imposer une sanction administrative pécuniaire de 6 000 \$ par Sécurité et sûreté maritimes Transports Canada pour cause de fausses déclarations. Les résultats de la vérification des citernes de ballast de ce navire 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 non conforme à la réglementation. Aucun avis n'a été délivré en 2018.

Chapitre 5 – Conclusion

Le Groupe de travail sur l'eau de ballast s'efforce d'assurer une conformité absolue aux règlements sur les décharges 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 assure une application uniforme des règlements respectifs et améliore la conformité et le fonctionnement des bâtiments. L'efficacité obtenue au chapitre du renouvellement de l'eau de ballast, le travail minutieux de pré-contrôle 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 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 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 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 harmonise les exigences relatives aux bâtiments 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
Chris Wiley
Charles Laliberté



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, visitez les sites suivants :

- Le site Web de la Voie maritime : <http://www.greatlakes-seaway.com/fr/environment/ballast-water/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 (en anglais seulement) : <https://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/channelView.do?channelId=-18361&pageTypeld=13489>
- Le site Web de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/menu-maritime.htm>
- Le site Web de l'Environmental Protection Agency des États-Unis (en anglais seulement) : http://water.epa.gov/polwaste/npdes/ships/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 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 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 destinés 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 (28 septembre 2000). En outre, les bâtiments 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.

[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 gestion de l'eau de ballast en un programme obligatoire qui exige que tous les navires munis de citernes d'eau de ballast en partance vers des ports ou des 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 grâce à 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 obligatoire 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, 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 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, selon lesquelles les navires doivent effectuer 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 soit 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 de l'eau de ballast ou non.

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, la Garde côtière des États-Unis 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 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 d'homologation étrangers 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 de gestion de l'eau de ballast suivantes:

- 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;

- Utiliser exclusivement comme eau de ballast l'eau du système public américain.

La norme de rejet des eaux de ballast 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 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 États-Unis

L'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis a émis une version finale du permis général de navire qui réglemente 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 réglemente 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 qui ont été 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 dans les 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. (28 mars 2013). L'EPA finalise le permis général. Extrait le 31 janvier 2014, de <http://yosemite.epa.gov/opa/admpress.nsf/d0cf6618525a9efb85257300359fb69d/57c36a4a03d6503485257b3c0064f927!OpenDocument>