

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT SUR L'ENVIRONNEMENT

Ordre du jour

1. Introduction et approbation de l'ordre du jour.
2. Rapport du Groupe de travail sur les émissions atmosphériques (David Yard, TC)
3. Rapport du Groupe de travail sur l'eau de ballast (Paul Topping, TC)
4. Initiatives de l'Organisation maritime internationale
 - Mise en œuvre de l'annexe VI révisée de la Convention MARPOL (Air).
 - Zones spéciales de contrôle des éléments nutritifs en vertu de l'annexe IV de la Convention MARPOL (eaux usées)
 - Cadre de l'OMI sur la réduction des GES produits par les bâtiments
 - Convention OPRC et Protocole OPRC-HNS
 - Recyclage des bâtiments
 - Examen de l'annexe V de la Convention MARPOL
5. Le point sur le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux proposé et sur la mise en place de la zone nord-américaine de contrôle des émissions
6. Installations de réception des déchets des bâtiments
 - Le point sur l'étude sur les technologies accessibles pour gérer les déchets des bâtiments
 - Le point sur la politique internationale en matière de déchets
7. Navigation écologique
8. État actuel des zones de protection du milieu marin – Cadre national provisoire du réseau des zones de protection du milieu marin (MPO).
9. Nouveaux travaux sur le bruit des bateaux
10. Responsabilité et indemnisation en matière de pollution (international)
11. Le point sur l'intervention environnementale
12. Le point sur le Programme national de surveillance aérienne
13. EC et TC – Le point sur les activités d'application
14. Questions régionales
15. Exposé informatif – exactAIS^{mc} – produit de surveillance par satellite offert par COM DEV Ltd.
16. Autres questions
17. Liste provisoire des points à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CCMC

La réunion du Comité permanent présidée par Paul Topping, de Transports Canada, se déroule le mercredi 3 novembre 2010.

1. INTRODUCTION ET APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR

L'ordre du jour est approuvé.

2. RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES

Le Groupe de travail sur les Émissions atmosphériques s'est réuni le 2 novembre 2010 et la réunion a été coprésidée par David Yard, de Transports Canada, et Naomi Katsumi, d'Environnement Canada.

En ce qui concerne les GES, l'OMI envisagera, en juillet 2011, d'apporter des modifications à l'annexe VI de la Convention MARPOL pour appliquer l'indice de conception de l'efficacité énergétique, ou l'ICEE, aux nouveaux bâtiments de plus de 400 TJB et d'exiger que tous les bâtiments disposent d'un plan de gestion de l'efficacité énergétique des bâtiments (PGEEB) et d'un certificat international d'efficacité énergétique. Les modifications proposées établissent des objectifs selon le type de bâtiment, par la mise en œuvre de trois phases se déroulant de 2013 à 2025. L'OMI élaborera des directives relatives à l'ICEE et au PGEEB. Comme le Canada a accepté l'annexe VI, Transports Canada devra élaborer des règlements en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Un document de travail est remis aux participants. Des exemplaires sont offerts dans les deux langues et il est possible de transmettre des commentaires jusqu'au 31 décembre 2010.

En ce qui a trait à la réglementation des polluants atmosphériques produits par les bâtiments exploités dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, on remet un document de travail présentant une évaluation des options. Transports Canada envisage trois options de gestion des émissions atmosphériques : l'option de la ZCE – pour réglementer les émissions de soufre selon les normes de la ZCE d'ici à 2015; l'option d'établissement d'une moyenne pour la flotte, pour réglementer la réduction des limites de soufre produit en moyenne par une flotte jusqu'en 2020; et l'option d'application progressive, pour réglementer la réduction des limites de soufre en fonction de l'« âge » des bâtiments. Toutes les options sont assujetties aux normes sur les NOx de la Convention MARPOL. Les limites de soufre sont des normes de rendement – conformité grâce au combustible ou à une technologie de contrôle des émissions. La récente décision de remettre un droit à l'importation de 25 % aux bâtiments rapproche le renouvellement de la flotte de la réalité et Transports Canada envisage les options dans le but d'encourager le renouvellement de la flotte. Grâce à une flotte modernisée qui offre des gains de rendement permettant de réduire les émissions, l'évaluation indique que l'option d'établissement d'une moyenne pour la flotte présente un avantage plus intéressant, sur le plan environnemental, que les autres options.

Azin Moradhassal, de l'Association des armateurs canadiens, présente une étude effectuée par Environ pour le compte de l'association. L'étude porte sur une analyse du scénario d'établissement d'une moyenne pour la flotte et compare l'option à la règle de la ZCE de la EPA des É.-U. Les résultats de cette étude démontrent que l'option d'établissement d'une moyenne pour la flotte offre un avantage environnemental plus intéressant que la règle de l'EPA. Le rapport fait état de niveaux de SOx généralement plus faibles d'ici 2020 grâce à l'option d'établissement d'une moyenne pour la flotte, ce qui est plus avantageux que ce que permettrait la règle de la EPA.

La prochaine étape sera de confirmer les options privilégiées. Les commentaires sur le document de travail seront acceptés jusqu'au 19 décembre 2010. Les consultations se poursuivent, car le document n'a été présenté qu'aux participants et certains intervenants ont indiqué qu'ils préfèrent l'examiner avant de formuler de commentaires. Une téléconférence aura lieu en décembre.

On souligne que les États-Unis ont réussi à proposer une modification à l'annexe VI de la Convention MARPOL afin d'exempter les bâtiments à vapeur exploités dans la ZNACE jusqu'au 1^{er} janvier 2020.

Un certain nombre d'intervenants internationaux en transport maritime, dont des représentants du secteur des croisières et des ports canadiens faisant la promotion des croisières, affirment qu'ils doivent avoir une certaine souplesse pour mettre en place la ZNACE. Bien que le Canada envisage des options pour que la flotte nationale satisfasse aux normes de rendement de la ZCE, la règle 4 de l'annexe VI permet aux États du pavillon d'appliquer des mesures de conformité équivalentes. La Norvège élabore actuellement des directives à l'intention des États du pavillon pour l'évaluation des mesures équivalentes et le Canada tentera de faire en sorte que les États-Unis et les pays européens élaborent de telles directives.

On soulève de nombreuses questions sur les technologies permettant de réduire les niveaux de soufre. On souligne que même s'il y a eu d'autres échecs récents dans l'utilisation des épurateurs, les intervenants se montrent optimistes vis-à-vis des possibilités de réduction promises par les systèmes CSNOx de EcoSpec, qui garantissent des réductions des NOx, des SOx et du CO₂.

3. RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR L'EAU DE BALLAST

La réunion du Groupe de travail sur l'Eau de ballast a lieu le 2 novembre 2010 et est coprésidée par Chris Wiley et Paul Topping.

Chris Wiley informe les participants des nouveautés à l'OMI, soulignant que le Comité de la protection du milieu marin a approuvé trois systèmes de base et six pour approbation définitive. Deux technologies ont reçu l'homologation de type en eau douce, soit Unitor et RWO. Toutefois, on fait remarquer que l'échange des eaux de ballast constituera la réalité pour un certain temps. Deux directives ont été approuvées, soit une concernant l'approbation type et une concernant l'approbation de base. On décrit le processus de contrôle par l'État du port, ainsi que le processus du sous-comité sur l'application des instruments par l'État du pavillon.

Le nombre actuel de ratifications laisse supposer que la Convention sur les eaux de ballast est susceptible de réunir le nombre de pays et le jaugeage requis d'ici 2011. Cela signifie que la convention pourrait entrer en vigueur en 2012. Le Canada a signé la Convention sur les eaux de ballast en avril 2010.

Le Canada continue de chercher des moyens diplomatiques, plutôt que juridiques, pour engager les organismes de New York et des États-Unis vis-à-vis des défis liés à l'élaboration de normes sur les eaux de ballast qui soient précises, uniformes et pratiques et qui offrent une position permettant tout juste d'exempter les bâtiments qui transitent dans les eaux de New York. Les représentants de l'Association des armateurs canadiens expriment leur appréciation des efforts déployés par le gouvernement.

À la dernière réunion portant sur les nouvelles négociations de l'Accord relatif à la qualité de l'eau des Grands Lacs (AQEGL), la stratégie actuelle adoptée pour les négociations consiste à se concentrer sur les conventions maritimes que le Canada et les États-Unis ont signées et à veiller à ce que chaque pays confirme les exigences des conventions dans des règlements nationaux compatibles. On fait remarquer que le Canada considère l'AQEGL comme un traité mais qu'aux États-Unis, il s'agit d'une entente bilatérale qui, par conséquent, entraîne différentes attentes entre les deux pays.

Transports Canada tentera d'actualiser le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* en trois étapes. La première étape consistera à harmoniser le règlement avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. On prévoit la publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada* cet automne. La deuxième étape tiendra compte des obligations du Canada en vertu de la Convention sur les eaux de ballast et des résultats liés aux conseils donnés par le ministère des Pêches et des Océans à Transports Canada en ce qui concerne les questions entourant l'eau de ballast. La troisième étape sera la réglementation de l'eau de ballast pour les voyages nationaux.

Sarah Bailey présente un exposé sur la recherche actuellement menée sur l'eau de ballast et les salissures de coque. La recherche porte sur les éléments suivants :

- Efficacité de la réglementation actuelle
- Rôle du cabotage
- Rôle du commerce intérieur
- Évaluation du risque dans les Grands Lacs (accompagnée d'une évaluation du risque dans les autres régions du pays)
- Traitement des urgences – Saumure
- Bien-fondé des normes de l'OMI
- Recherche sur le renouvellement et le traitement de l'eau de ballast
- Salissures des coques
- Agrandissement du Canadian Aquatic Invasive Species Network

4. INITIATIVES DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

On informe les participants des autres activités de l'OMI concernant les éléments suivants :

- Directives d'accompagnement sur le recyclage des bâtiments en vertu de la convention de Hong Kong de 2009, par lesquelles le Canada favorise les approches pratiques fondées sur le rendement plutôt que des dispositions prescriptives détaillées
- Zones spéciales de contrôle des éléments nutritifs découlant des déchets dans l'annexe VI, que le Canada soutient en principe, mais dont les détails préoccupent ses représentants
- Nouvelle annexe V révisée portant sur le contrôle des déchets provenant des bâtiments

5. LE POINT SUR LE RÈGLEMENT SUR LA POLLUTION PAR LES BÂTIMENTS ET SUR LES PRODUITS CHIMIQUES DANGEREUX PROPOSÉ ET SUR LA MISE EN PLACE DE LA ZONE NORD-AMÉRICAINE DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS

Transports Canada fait état de la progression du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* proposé, qui harmonise le régime de lutte à la pollution avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. On prévoit que le règlement fera l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada* cet automne.

Une deuxième série de modifications (phase 2) intégrerait les règles sur les émissions atmosphériques produites par les polluants et les GES, comme on l'a déjà mentionné, ainsi que des règles sur l'eau grise et sur les normes relatives aux remorqueurs et aux chalands.

6. INSTALLATIONS DE RÉCEPTION DES DÉCHETS DES BÂTIMENTS

Un exposé est présenté par Alion Ltd, l'entrepreneur qui examine la technologie de gestion des déchets accessible sur le marché canadien, tant pour les applications à bord des bâtiments que pour l'application côtière dans les ports. On tiendra deux séances d'information présentées par Transports Canada pour aborder cette étude en détail – une à Vancouver le 14 décembre et l'autre à Halifax le 16 décembre.

7. NAVIGATION ÉCOLOGIQUE

Transports Canada collabore avec Green Marine, car l'entreprise cherche à étendre ses services à l'échelle nationale.

8. ÉTAT ACTUEL DES ZONES DE PROTECTION DU MILIEU MARIN – CADRE NATIONAL PROVISOIRE DU RÉSEAU DES ZONES DE PROTECTION DU MILIEU MARIN (MPO)

Les représentants du ministère des Pêches et des Océans informent les participants de leurs progrès réalisés dans la création d'un réseau des zones de protection du milieu marin et des stratégies que sous-tend cette initiative. Par cette approche, on s'efforce de tenir compte des espaces marins de façon intégrée, car l'approche offre des possibilités de régler le conflit que représente le partage des espaces et des ressources océaniques.

9. NOUVEAUX TRAVAUX SUR LE BRUIT DES BATEAUX

Un groupe de correspondance de l'OMI travaille actuellement sur des directives volontaires de réduction du bruit souterrain des bâtiments (et non pas le bruit dans les ports). Ce point sera examiné plus à fond par le sous-comité de la conception et de l'équipement de l'OMI. Une des principales inquiétudes concerne le bruit des moteurs à propulsion et la réduction de l'harmonique qui interfère avec les appels et le suivi de la faune marine. On souligne que la majorité des pratiques visant à réduire le bruit des bateaux rehaussent également l'efficacité énergétique. Le ministère des Pêches et des Océans continue son travail d'évaluation de l'ampleur et de la portée du problème posé par le bruit des bâtiments dans les eaux canadiennes. Soulignons que Transports Canada et Environnement Canada (fonds pour les espèces en péril) soutiennent la recherche sur la côte Ouest, examinant l'interaction entre les épaulards et les navires.

10. RESPONSABILITÉ ET INDEMNISATION EN MATIÈRE DE POLLUTION (INTERNATIONAL)

On remet un document de travail décrivant les plans de création d'un régime de responsabilité à l'égard des SNPD et d'un régime permettant de gérer les responsabilités découlant des épaves. Les commentaires sur ce document de travail peuvent être présentés d'ici au mois de février 2011.

11. LE POINT SUR L'INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE

On présente des exposés sur les plans de création d'un régime d'intervention lié au SNPD et un document d'information est remis aux participants.

Comme on prévoit recevoir le rapport sur le régime en cas de déversement d'hydrocarbures au Canada préparé par le Commissaire à l'environnement et au développement durable en décembre, les participants conviennent du fait qu'il faut convoquer un groupe de travail spécial sur l'intervention environnementale pour discuter des résultats du rapport et d'autres questions connexes, afin d'établir le cadre de référence d'un groupe de travail officiel sur l'intervention environnementale, que le Comité permanent sur l'environnement devra approuver.

12. LE POINT SUR LE PROGRAMME NATIONAL DE SURVEILLANCE AÉRIENNE

On présente un exposé technique sur le Programme national de surveillance aérienne, en mettant en évidence son rôle clé dans l'intervention américaine à la suite du déversement d'hydrocarbures dans le golfe du Mexique.

13. EC ET TC – LE POINT SUR LES ACTIVITÉS D'APPLICATION

Transports Canada continue de collaborer avec Environnement Canada en ce qui concerne les questions d'application, en vertu du protocole d'entente.

14. QUESTIONS RÉGIONALES

Aucune question n'est soulevée.

15. EXPOSÉ INFORMATIF – EXACTAIS^{MC} – PRODUIT DE SURVEILLANCE PAR SATELLITE OFFERT PAR COM DEV LTD.

On présente un exposé technique sur l'utilisation des données par satellite tirées des systèmes d'identification automatique (SIA).

16. AUTRES QUESTIONS

Un représentant de la Fédération internationale des transports s'inquiète du projet de loi C-469, un projet de loi d'initiative parlementaire qui établirait une charte des droits environnementaux. La FIT souligne que ce projet de loi va plus loin que les projets de loi C-15 et C-16 des parlements antérieurs et que s'il est promulgué, il poserait des risques considérables de responsabilité personnelle pour les gens de mer. Nous soulignons qu'il s'agit d'un projet de loi dont a été saisi le Parlement et qu'en tant que tel, nous ne sommes pas en droit d'en discuter. Toutefois, Transports Canada informera les représentants compétents de ces préoccupations, à son niveau politique.

On souligne le décès de deux personnes importantes qui ont façonné la réglementation maritime à l'échelle internationale. Chef de file à l'égard du régime d'intervention environnementale canadien et respecté par ses pairs partout dans le monde, Terry Melhuish s'est éteint en septembre. Grand défenseur de la protection du milieu marin, Lindy Johnson, de la National Oceanographic and Atmospheric Administration des États-Unis, a récemment succombé à un cancer du côlon, en octobre. Ils nous manqueront.

17. LISTE PROVISOIRE DES POINTS À L'ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE RÉUNION DU CCMC

Pour la prochaine réunion nationale du CCMC, on convient de convoquer le Groupe de travail sur les Émissions atmosphériques et le Groupe de travail sur l'Eau de ballast, et de faire participer le Groupe de travail spécial sur l'intervention environnementale, qui relèverait du Comité permanent sur l'Environnement. Ces groupes de travail et le comité permanent seraient convoqués dans les deux jours du temps actuellement alloué sur le calendrier du CCMC.

Parmi les autres points à intégrer à l'ordre du jour du Comité permanent, mentionnons les zones de protection du milieu marin, le bruit des bateaux et les progrès réalisés pour la réglementation.

Approuvé par

Paul Topping, Sécurité maritime, TC, président du Comité permanent