

Des solutions binationales pour la gestion de l'eau de ballast

On déploie de nombreux efforts au Canada et aux États-Unis pour s'assurer que les navires gèrent l'eau de ballast afin de limiter le risque d'espèces envahissantes. Cependant, lorsqu'on parle des impacts sur leurs flottes nationales qui réalisent leurs activités commerciales sur les Grands Lacs et sur le Saint-Laurent, les gouvernements du Canada et des É.-U. adoptent des mesures différentes, ce qui pourrait causer des torts considérables à leurs flottes nationales.

Le gouvernement canadien a proposé des règlements qui obligeraient les flottes nationales du Canada et des É.-U. à installer des systèmes de gestion de l'eau de ballast, malgré que les deux flottes n'aient trouvé aucun système de gestion de l'eau de ballast répondant à la demande des structures commerciales nationales, qui fonctionnent de manière fiable dans l'environnement particulier de la région et qui soit réalisable sur le plan économique. Le gouvernement américain a exempté la flotte nationale pour cette raison.

Pendant ce temps, les États-Unis étudient une réglementation qui ne serait pas harmonisée avec les normes ou avec l'échéancier proposé dans les règlements canadiens.

Les États-Unis sont également en train d'obliger les navires nationaux qui se déplacent sur les Grands Lacs du Canada et qui se rendent à l'occasion dans les ports sur la côte est à installer des

systèmes de gestion de l'eau de ballast. Cela concerne près de la moitié de la flotte nationale sur les Grands Lacs du Canada en plus de créer une situation où les règles du jeu sont inéquitables avec les laquiers américains qui sont exemptés en vertu des règles de leur gouvernement, puisqu'ils évoluent exclusivement sur les Grands Lacs.

La réglementation que propose le Canada, qui s'appliquerait aux laquiers américains et canadiens, préoccupe également le gouvernement des États-Unis et pourrait donner lieu à des représailles. Aucun gouvernement n'a manifesté sa volonté de modifier ses exigences réglementaires ou de calmer la mésentente actuelle.

On a besoin de plus de temps pour élaborer des règles pratiques pour les deux pays

Le risque que posent les flottes nationales est faible et en accordant davantage de temps afin de corriger le cadre de réglementation, on assisterait à peu d'inconvénients. Si on se fie aux estimations du risque dont le gouvernement du Canada fait état dans sa réglementation proposée, depuis 2006, la région devrait avoir assisté à quelque 20 invasions, dont trois majeures, dont les impacts sont comparables à ceux de la moule zébrée. Malgré tout, alors que les deux pays réglementent depuis 2006 les eaux de ballast provenant de navires qui arrivent de l'océan, on n'a constaté

aucune invasion majeure dans le réseau pleinement communiquant de voies navigables intérieures. Les flottes nationales du Canada et des États-Unis dans la région ne voyagent pas outremer.

Puisque les mêmes navires naviguent dans les mêmes eaux, si les navires nationaux du Canada conviennent au système, alors que tel n'est pas le cas des navires américains, les sommes que les armateurs canadiens investissent dans les systèmes de gestion de l'eau de ballast procurent peu d'avantages sur le plan environnemental pour la région.

On a absolument besoin d'une approche harmonisée et pratique en matière de réglementation de l'eau de ballast destinée aux flottes nationales qui évoluent la plupart du temps sur les eaux communes des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Si on regarde notre historique de coopération, une entente bilatérale aurait pour effet d'uniformiser les règles du jeu et de protéger l'environnement, permettant ainsi aux flottes nationales du Canada et des États-Unis de continuer d'acheminer des cargaisons favorisant chaque année une activité économique de plus de 41 milliards de dollars dans la région.

Appel à l'action : *Nous demandons aux deux gouvernements de collaborer à l'élaboration d'une entente bilatérale basée sur une solution, sur une compréhension des facteurs de risque et sur un échéancier communs et d'exempter les deux flottes nationales des mesures réglementaires sur l'eau de ballast pour une durée limitée jusqu'à ce qu'on puisse respecter les modalités de cette entente. On disposera ainsi d'une approche pragmatique permettant de résoudre les préoccupations dans les deux pays.*

Une entente bilatérale devrait :

- S'appliquer aux deux flottes nationales dans le secteur de leurs activités communes dans la région;
- Établir le principe général d'un traitement égal mutuellement convenu;
- Exiger la collaboration afin de réaliser un examen technique commun avec l'industrie pour examiner les défis;
- Exiger des deux gouvernements qu'ils fassent appel à cet examen technique pour définir une approche de réglementation commune; et
- Exempter les deux flottes nationales des mesures réglementaires touchant l'eau de ballast pour une durée limitée jusqu'à ce qu'on ait finalisé l'accord bilatéral.



La proposition du Canada de réglementer le coût de l'eau de ballast des navires canadiens coûte 560 millions de dollars – et procure des avantages de l'ordre de 31 millions de dollars

En juin 2019, Transports Canada publiait son projet de Règlement sur les eaux de ballast visant à mettre en place une convention internationale afin de limiter la propagation des espèces envahissantes contenues dans l'eau de ballast des navires et pour exiger des navires canadiens qu'ils installent des systèmes de gestion de l'eau de ballast (SGEB).

Pour les navires nationaux qui sillonnent les Grands Lacs et la région du Saint-Laurent, contribuant ainsi à une économie régionale d'une valeur de 6 trillions de dollars, la CCM a constaté que la réglementation proposée présente un certain nombre de problèmes opérationnels et techniques importants. L'analyse des coûts-avantages (ACA) présentait également plusieurs lacunes majeures. Parmi les plus importantes, mentionnons la prédiction d'invasions futures par différentes espèces au cours des 25 prochaines années, qu'on attendait dans la réglementation actuelle si on ne la remplace pas. Malgré tout, en vertu de la réglementation actuelle, qui est en place depuis 2006, nous n'avons assisté à aucune invasion de ce genre dans la région. Cette prédiction ne correspond pas aux résultats véritables.

L'analyse des coûts-avantages

À la fin de 2020, la CCM faisait appel aux services de la société d'experts-conseils en analyse RTG pour revoir l'ACA, ce qui a donné lieu à quelques constatations étonnantes :

1. Dans l'ACA, on compare les coûts à des avantages qui ne présentent pas le moindre lien. On n'y examine pas la question centrale, à savoir si les navires canadiens doivent être munis d'un SGEB. On compare plutôt les coûts que les navires canadiens

devraient encourir pour profiter des mesures de contrôle actuelles à bord des navires qui arrivent de l'étranger.

2. Dans l'ACA, on a sous-estimé les coûts que doivent assumer les navires canadiens qui sillonnent les Grands Lacs et la région du Saint-Laurent.

Si on se base sur l'expérience acquise à ce jour, on a constaté que les coûts sont 1,91 fois plus élevés que ceux estimés dans l'ACA.

3. On n'aborde aucunement, dans l'ACA, le coût des impacts sur les opérations, comme les voyages retardés et le temps d'arrêt en raison de problèmes techniques. On a estimé ces coûts à 3 % ou plus en termes de retards, ce qui équivalait à deux navires dans la région.

4. Les avantages incrimentiels de la réglementation de la flotte nationale étaient de loin inférieurs aux coûts nécessaires afin de les réaliser. En vertu du cadre d'ACA du gouvernement fédéral et en utilisant des chiffres corrigés, on a estimé que les coûts des navires canadiens dans la région atteignaient 564 millions de dollars, alors que les bénéfices s'élevaient à 31,3 millions de dollars, ce qui signifie que les coûts attendus seraient environ 18 fois plus élevés que les bénéfices attendus.

5. En plus des pertes économiques directes, les changements dans le domaine du camionnage ou du transport ferroviaire augmenteraient grandement les émissions de GES, la pollution atmosphérique, la congestion sur les routes, ainsi que les coûts d'entretien des infrastructures. Ces impacts se feraient ressentir au Canada et aux États-Unis.

6. Dans l'ACA, on n'a rien dit des conséquences sur le plan de la concurrence. Malgré tout, la flotte nationale du Canada subirait des impacts sur le plan de la concurrence de deux façons : elle pourrait perdre une part du marché, envoyer des navires à la ferraille et mettre des employés à pied en plus d'augmenter les tarifs des métiers qui dépendent du transport maritime. Il en coûterait à la région des centaines de millions de dollars en pertes de recettes d'entreprise, de revenus, de taxes et d'emplois, alors que les impacts seraient assumés par les agriculteurs et les producteurs d'acier, ainsi que par les entreprises qui dépendent du transport maritime pour transporter le pétrole, la pierre, le sel et d'autres denrées qui soutiennent notre économie.

7. La région est celle qui subit le moins de répercussions favorables, alors que les invasions restent les plus faibles et les coûts par navire sont les plus élevés. Ainsi, une évaluation des coûts par région serait importante aux yeux des propriétaires de navires canadiens.

La CCM demande au Canada de collaborer avec les États-Unis à l'élaboration pour la région d'une entente bilatérale juste et équitable qui fonctionne pour les deux pays et qui repose sur une technologie réalisable et disponible. Un aspect important de cette démarche consiste pour Transports Canada à réévaluer son ACA. Transports Canada pourrait faire progresser la réglementation pour les navires qui font des échanges commerciaux à l'étranger et le long des côtes de l'Atlantique et du Pacifique en Amérique du Nord tout en autorisant une approche pragmatique pour les Grands Lacs et la région du Saint-Laurent que les deux pays devront élaborer conjointement.

