

**POLLUTION PAR LES NAVIRES DANS LES
EAUX CANADIENNES DU PACIFIQUE**

**Commission de coopération environnementale
Réponse du gouvernement du Canada à la communication SEM-23-007**

Préparé par : Environnement et Changement climatique Canada pour le gouvernement du Canada

Le 12 avril 2024

Table des matières

1. INTRODUCTION	3
2. CONTEXTE.....	4
2.1 Systèmes d'épuration de gaz d'échappement : normes et lignes directrices internationales.....	4
2.2 Environnement et Changement climatique Canada.....	5
2.3 Transports Canada.....	7
2.4 Pêches et Océans Canada	8
3. MESURES D'APPLICATION DE LA LOI SUR LES PÊCHES DE 1985 D'ECCC.....	8
3.1 Dispositions relatives à la prévention de la pollution de la <i>Loi sur les pêches de 1985</i>	8
3.2 Règlement sur les effluents des systèmes d'assainissement des eaux usées.....	10
3.3 Mesures d'application de la loi au cours des 10 dernières années	11
4. MESURES D'APPLICATION DE LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA DE 2001 PAR TRANSPORTS CANADA	16
4.1 Dispositions relatives à la prévention de la pollution de la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001	16
4.2 Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux	18
4.3 Mesures d'application de la loi au cours des 10 dernières années	20
5. COORDINATION ENTRE ECCC ET TRANSPORTS CANADA.....	22
6. RECOURS PRIVÉS EN VERTU DU DROIT CANADIEN	23
7. SURVEILLANCE ET PRISE EN COMPTE DE L'UTILISATION CROISSANTE DES ÉPURATEURS AU CANADA	26
8. CONCLUSION	31
9. LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES.....	33
10. ANNEXE 1.....	35

1. INTRODUCTION

Le Canada est déterminé à appliquer de manière efficace ses lois environnementales. Depuis 1994, le Canada soutient le processus de communications sur les questions d'application en tant que mécanisme unique visant à accroître la transparence, à promouvoir la participation du public, à faciliter la compréhension des lois environnementales et à favoriser leur application en Amérique du Nord¹.

Le 30 octobre 2023², l'organisation non gouvernementale Stand Environmental Society, également connue sous l'appellation « Stand.earth » (ci-après « l'auteur »), a déposé la communication SEM-23-007 (*Pollution par les navires dans les eaux canadiennes du Pacifique*) auprès de la Commission de coopération environnementale (CCE). Dans la communication, elle demandait à la CCE « d'enquêter sur l'omission du Canada d'assurer l'application effective du paragraphe 36(3) de sa *Loi sur les pêches*, L.R.C. (1985), ch. F-14, pour prévenir la pollution de l'environnement marin, en particulier la pollution causée par les navires de croisière utilisant des systèmes d'épuration de gaz d'échappement le long de la côte du Pacifique du Canada³ ». La communication cite d'autres dispositions connexes de la *Loi sur les pêches* de 1985 (LP), de la *Loi sur la marine marchande du Canada* de 2001 (LMMC) et de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL)⁴, ainsi que d'autres instruments internationaux.

Le 4 décembre 2023, le Secrétariat de la CCE a déterminé que la communication répondait à trois des quatre critères d'admissibilité établis au chapitre « Environnement » (chapitre 24) de l'*Accord Canada–États-Unis–Mexique* (ACEUM) conformément aux paragraphes 24.27(1) et 24.27(2), et aux alinéas 24.27(3)a), b) et d). Le Secrétariat de la CCE a estimé que la communication ne fournissait pas suffisamment d'information pour satisfaire à l'alinéa 24.27(3)c), relatif à l'exercice de recours privés. Le 10 janvier 2023, le Secrétariat de la CCE a reçu des renseignements supplémentaires de la part de l'auteur⁵.

Le 12 février 2024, le Secrétariat de la CCE a déterminé que la communication méritait une

¹ Le mécanisme de communications sur les questions d'application était géré en vertu des articles 14 et 15 de l'*Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement* (ANACDE); depuis le 1^{er} juillet 2020, il est géré en vertu des articles 24.27 et 24.28 du chapitre « Environnement » de l'*Accord Canada–États-Unis–Mexique* (ACEUM).

² Le 2 novembre 2023, la CCE a informé l'auteur de certaines erreurs de forme mineures, plus précisément en ce qui concerne la longueur de la communication. Une version condensée de la communication a été déposée auprès du Secrétariat de la CCE le 15 novembre 2023.

³ SEM-23-007 (*Pollution par les navires dans les eaux canadiennes du Pacifique*), déposée le 30 octobre 2023, page 1. [SEM-23-007 \(Pollution par les navires dans les eaux canadiennes du Pacifique\) \[cec.org\]](#)

⁴ La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL), établie par l'Organisation maritime internationale (OMI), régit divers aspects de la prévention de la pollution par les navires dans l'environnement marin.

⁵ L'auteur a noté que la lettre envoyée au ministre de l'Environnement pour s'enquérir des mesures d'application du paragraphe 36(3) de la *Loi sur les pêches*, en particulier en ce qui concerne la pollution causée par les navires de croisière, « se voulait être une plainte écrite officielle ». L'auteur a également indiqué qu'en ce qui concerne les recours privés, il est « [...] confronté à d'importantes contraintes financières, à des retards et à des difficultés pour engager d'autres recours en vertu du droit administratif national [...] ».

réponse du Canada en vertu du paragraphe 24.27(3) de l'ACEUM, car elle concerne l'application efficace de la LP et de la LMMC. Le Secrétariat de la CCE a déterminé que les obligations internationales citées par l'auteur n'entrent pas dans la catégorie de « loi environnementale », conformément à l'article 24.1 de l'ACEUM⁶.

Le présent document constitue la réponse du Canada au Secrétariat de la CCE, conformément au paragraphe 24.27(4)⁷ de l'ACEUM, et fournit des renseignements sur la participation du gouvernement du Canada dans l'application efficace des dispositions pertinentes en matière de prévention de la pollution de la LP, de la LMMC et du [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#) (RPBPCD). Plus précisément, la réponse explique les mesures d'application de la loi pertinentes prises par Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), qui veille à l'exécution et à l'application des dispositions de prévention de la pollution de la LP, et par Transports Canada (TC), qui veille à l'exécution et à l'application de la LMMC et du RPBPCD. En outre, dans sa réponse, le gouvernement du Canada reconnaît que l'utilisation d'épurateurs en eaux canadiennes a augmenté rapidement au cours des dernières années, et souligne les travaux en cours du gouvernement pour surveiller et comprendre l'incidence de leur utilisation et y remédier. La réponse n'aborde pas l'application du [Règlement sur les effluents des systèmes d'assainissement des eaux usées](#), qui était cité par l'auteur, car ce règlement s'applique aux systèmes d'assainissement des eaux situés sur la terre ferme, et non à la pollution causée par les navires.

2. CONTEXTE

2.1 Systèmes d'épuration de gaz d'échappement : normes et lignes directrices internationales

Pour réduire les émissions d'oxydes d'azote (NO_x), d'oxydes de soufre (SO_x) et de matière particulaire des navires et protéger la santé humaine, l'Organisation maritime internationale (OMI)⁸ a mis en place des limites concernant la teneur en soufre des carburants des navires en vertu de la règle 14 de l'annexe VI de la Convention MARPOL. La limite de la teneur en soufre de 0,5 % est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020 à l'échelle mondiale, et la limite dans les zones de

⁶ Dans sa décision initiale (publiée le 4 décembre 2023), le Secrétariat de la CCE a conclu que les citations provenant de différentes dispositions de l'ACEUM et d'autres instruments internationaux n'entrent pas dans la catégorie de « loi environnementale » en vertu de l'ACEUM, car il ne s'agit pas de lois du Parlement du Canada pouvant être mises en application par une action du gouvernement central selon la définition du paragraphe 24.1 de l'ACEUM.

⁷ L'article 24.27(4) de l'ACEUM prévoit que la Partie qui répond doit indiquer « au Secrétariat de la CCE dans un délai de 60 jours suivant la remise de la demande : a) si la question en cause fait l'objet d'une procédure judiciaire ou administrative en instance, auquel cas le Secrétariat de la CCE n'ira pas plus avant; b) tout autre renseignement que la Partie souhaite présenter, par exemple : i) des renseignements concernant l'application de la loi environnementale en cause, y compris les actions entreprises relativement à l'affaire en question, ii) si la question a déjà fait l'objet d'une procédure judiciaire ou administrative, iii) si des recours privés relativement à l'affaire sont offerts à la personne qui présente les observations, et si ces recours ont été exercés ».

⁸ L'OMI est l'organisme spécialisé des Nations Unies chargé de fixer des normes mondiales en matière de sécurité, de sûreté et de performance environnementale du transport maritime international. Elle a établi un cadre global qui permet à ses États membres, dont le Canada fait partie depuis 1948, de mettre en place leur propre réglementation maritime.

contrôle des émissions (ZCE) est encore plus basse, soit 0,1 %. Ainsi, les navires actifs dans la ZCE d'Amérique du Nord doivent respecter une teneur en soufre de 0,1 % dans leur carburant, tandis que les navires actifs en dehors de cette zone (y compris dans l'Arctique) doivent respecter une teneur en soufre maximale de 0,5 %.

L'OMI autorise l'utilisation d'autres méthodes de conformité pour respecter ces teneurs en soufre dans le carburant. L'utilisation de systèmes d'épuration de gaz d'échappement, également appelés « épurateurs », est une autre méthode de conformité approuvée. Ces systèmes sont conçus pour réduire les niveaux d'émissions de SO_x des moteurs marins. L'utilisation de carburants à faible teneur en soufre est le principal mécanisme de mise en conformité, tandis que la règle 4 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL⁹ permet à une administration d'autoriser des solutions de rechange approuvées, notamment « la mise en place sur un navire d'installations, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils [...] à condition [...] qu'un tel aménagement [soit] au moins aussi efficace que celui que prescrit la présente annexe ». En vertu de cette disposition, un système d'épuration de gaz d'échappement approuvé peut être utilisé tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des ZCE pour réduire les émissions de SO_x à un niveau comparable à celui qu'on atteindrait en utilisant des carburants qui se situent dans les limites autorisées.

Il existe trois principaux types d'épurateurs :

- **Les épurateurs en boucle ouverte** : les gaz d'échappement sont lavés, généralement avec de l'eau de mer non traitée, et l'eau contenant les polluants dissous, y compris les composés de soufre, est séparée de l'eau de lavage. L'eau de lavage est ensuite rejetée dans la mer avec un post-traitement permettant de répondre aux critères de qualité de l'eau rejetée. Les résidus contenant des polluants sont ensuite déchargés dans une station portuaire de déballastage (c.-à-d. un service de collecte des résidus, des mélanges huileux et des déchets générés par les navires offert dans les ports maritimes internationaux);
- **Les épurateurs en boucle fermée** : les gaz d'échappement sont lavés, généralement à l'aide d'eau douce traitée transportée à bord à cet effet. La grande majorité de l'eau de lavage est recyclée, mais un petit volume d'eau de purge est continuellement déversé dans le milieu récepteur. La boue résiduelle du processus est extraite et stockée à bord en vue d'être éliminée dans une station portuaire de déballastage;
- **Les épurateurs hybrides** : ces systèmes peuvent être réglés pour fonctionner en boucle ouverte ou en boucle fermée.

Le Canada dispose d'une loi nationale pour la protection de l'environnement marin qui est conforme aux normes internationales et qui relève de l'autorité de divers ministères fédéraux, dont ECCC, TC et Pêches et Océans Canada.

2.2 Environnement et Changement climatique Canada

ECCE est le principal ministère fédéral responsable de nombreux enjeux environnementaux. Son mandat consiste à réduire les conséquences de la pollution pour les Canadiens et leur environnement, à fournir aux Canadiens les outils pour prendre des décisions éclairées sur les conditions météorologiques, aquatiques et climatiques, et à conserver et restaurer l'environnement naturel du Canada. Le ministère aborde les enjeux environnementaux par divers moyens, dont la recherche scientifique, la surveillance, l'élaboration et la mise en œuvre de politiques et de règlements, et l'application des lois environnementales. L'élaboration des politiques et règlements s'appuie sur un dialogue avec les populations autochtones, l'industrie, d'autres ministères fédéraux, les gouvernements provinciaux et territoriaux et des partenaires internationaux¹⁰.

En vertu de la *Loi sur le ministère de l'Environnement*, les pouvoirs, devoirs et fonctions du ministre de l'Environnement et du Changement climatique s'étendent aux enjeux comme :

- la conservation et l'amélioration de la qualité de l'environnement naturel, notamment celle de l'eau, de l'air et du sol, et la coordination des politiques et programmes pertinents du gouvernement du Canada;
- les ressources naturelles renouvelables, notamment les oiseaux migrateurs et la flore et la faune;
- la météorologie;
- la mise en application des lois et règlements.

Organisation et pouvoirs de la Direction générale de l'application de la loi d'ECCE

La Direction générale de l'application de la loi d'ECCE est chargée de l'application de l'ensemble de la législation ministérielle, y compris les lois suivantes :

- [Dispositions relatives à la prévention de la pollution de la Loi sur les pêches, y compris le paragraphe 36\(3\)](#);
- [Loi canadienne sur la protection de l'environnement \(1999\) \[LCPE\]](#)¹¹;
- [Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre \(LTPGES\)](#);
- [Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs \(LCOM\)](#);
- [Loi sur les espèces sauvages du Canada \(LESC\)](#);
- [Loi sur la protection d'espèces animales ou végétales sauvages et la réglementation de leur commerce international et interprovincial \(LPEAVSRCII\)](#);
- [Loi sur les espèces en péril \(LEP\)](#).

La Direction générale de l'application de la loi d'ECCE compte deux directions opérationnelles : la Direction de l'application de la loi en environnement (DALE) et la Direction de l'application de la

¹⁰ [Mandat et rôle : composition et responsabilités \(canada.ca\)](#)

¹¹ Le Canada est une Partie à la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets de 1972 (Convention de Londres) et au Protocole de 1996 de la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Protocole de Londres). Ces deux traités internationaux visent à contrôler l'immersion de déchets en mer et à protéger l'environnement marin. Le Canada met en œuvre ses obligations en vertu des deux traités au plan national et s'acquitte de ses obligations en vertu de la LCPE.

loi sur la faune (DALF). Les agents d'application de la loi d'ECCC sont répartis dans les cinq régions administratives suivantes :

- Région du Pacifique et du Yukon (Colombie-Britannique et Yukon);
- Région des Prairies et du Nord (Alberta, Manitoba, Saskatchewan, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut);
- Région de l'Ontario (Ontario);
- Région du Québec (Québec);
- Région de l'Atlantique (Terre-Neuve-et-Labrador, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et Île-du-Prince-Édouard).

Les agents d'application de la loi de la DALE sont responsables de l'application de la LCPE, de la LTPGES et des dispositions relatives à la prévention de la pollution de la LP. Les agents d'application de la loi de la DALF sont responsables de l'application de la LCOM, de la LESC, de la LPEAVSRCII et de la LEP. Dans le présent document, le terme « agent d'application de la loi » renvoie uniquement aux agents de la DALE. Ces agents sont désignés par ECCC à la fois en tant qu'inspecteurs et agents des pêches en vertu de la LP. Ils reçoivent une formation sur l'application de la LP et ont des pouvoirs légaux, y compris les pouvoirs d'inspection et de perquisition, de saisie et de détention.

2.3 Transports Canada

TC a pour mandat d'assurer la réputation à l'échelle mondiale du système de transport au Canada comme étant sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. Dans le cadre de ce mandat, TC a pour tâche d'élaborer et de superviser les politiques et programmes de transport du gouvernement du Canada de manière à garantir la collaboration efficace de toutes les parties du système de transport au pays. La structure organisationnelle de TC se compose de programmes et de groupes de soutien travaillant à la fois au bureau central, dans la région de la capitale nationale, et dans cinq régions au Canada, à savoir les régions de l'Atlantique, du Québec, de l'Ontario, des Prairies et du Nord, et du Pacifique. De plus, TC collabore avec divers partenaires, notamment les populations autochtones, l'industrie, d'autres ministères fédéraux, les gouvernements provinciaux et territoriaux et des partenaires internationaux. Le ministre des Transports peut proposer et faire appliquer des lois et des règlements relatifs au transport maritime et à la navigation au Canada, qui visent à protéger l'eau douce et les habitats marins.

TC s'emploie à atteindre ses objectifs :

- en proposant et en mettant à jour des politiques, des lois et des règlements;
- en procédant à des inspections, en mettant en œuvre des mesures d'application de la loi et en surveillant les transports, l'équipement, les opérations et les installations de l'industrie;
- en finançant les projets d'organismes qui visent à renforcer le réseau de transport, y compris ceux liés à la sécurité, aux innovations technologiques et au transport écologique.

Surveillance et pouvoirs réglementaires de TC

L'équipe de Sécurité et sûreté maritime (SSM) de Transports Canada (TC) élabore et met en œuvre des politiques et règlements et assure l'application de la LMMC. Elle mène des activités de surveillance réglementaire et veille à ce que les navires canadiens et étrangers respectent la loi, notamment en ce qui concerne la prévention de la pollution due à la navigation dans les eaux canadiennes.

Une surveillance efficace du système de transport est un élément clé du mandat et de la mission de TC, et la sécurité des navires et la prévention de la pollution sont les priorités du programme SSM de TC. Les propriétaires, exploitants, représentants autorisés ainsi que capitaines et membres d'équipage de navires doivent exploiter leurs navires conformément aux dispositions de la LMMC et de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (LPPEA), et conformément aux règlements établis en application de ces lois.

Les inspecteurs de la sécurité maritime (ISM), les agents de prévention de la pollution (APP) et d'autres personnes, sociétés de classification ou organisations autorisées exercent la surveillance réglementaire de l'industrie maritime pour vérifier le respect des dispositions de la LMMC et de la LPPEA.

- Les ISM sont nommés en vertu de la LMMC. Ils sont répartis dans l'ensemble du Canada, dans les régions de TC : région de l'Atlantique, région du Québec, région de l'Ontario, région des Prairies et du Nord et région du Pacifique.
- Les APP sont nommés en vertu de la LPPEA. Ils sont répartis dans la région de l'Atlantique, la région du Québec et la région des Prairies et du Nord.

2.4 Pêches et Océans Canada

Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) a pour fonction de protéger les eaux canadiennes et de gérer les ressources halieutiques et océaniques du Canada. En s'appuyant sur les meilleures données scientifiques disponibles, il s'emploie à protéger les trois océans, les voies navigables, les pêcheries et l'habitat marin du Canada, en veillant à ce qu'ils restent en bonne santé pour les générations futures et en offrant des possibilités économiques aux Canadiens et aux collectivités côtières.

Garde côtière canadienne

La Garde côtière canadienne (GCC) exploite la flotte civile du Canada afin de remplir son mandat ministériel et de fournir d'importants services aux Canadiens, notamment des services liés à la sécurité, à l'économie et à la circulation efficace des navires en eaux canadiennes. En reconnaissance de son mandat précis, la GCC a été créée en tant qu'organisme de service spécial au sein du MPO en 2005.

L'**Annexe 1** contient plus de renseignements sur le MPO et sur le mandat de la GCC.

3. MESURES D'APPLICATION DE LA LOI SUR LES PÊCHES DE 1985 D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

3.1 Dispositions relatives à la prévention de la pollution de la *Loi sur les pêches* de 1985

La LP est une loi d'application générale et la principale loi fédérale en matière de gestion et de protection des ressources halieutiques du Canada. La LP confère à la ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne et au ministre de l'Environnement et du Changement climatique le pouvoir et l'autorité de conserver et de protéger les poissons et leur habitat, y compris les voies navigables qui assurent la survie des poissons tout au long de leur cycle de vie.

Depuis 1978, ECCC est responsable de l'exécution et de l'application des dispositions de prévention de la pollution de la LP, dont les principales exigences se trouvent aux paragraphes 36(3) à (6), en ce qui concerne le rejet de substances nocives dans les eaux où vivent des poissons. Un décret du gouverneur en conseil publié dans la partie II de la Gazette du Canada, le 12 mars 2014, a par la suite officialisé les responsabilités d'ECCC. En vertu de ce décret, le ministre de l'Environnement et du Changement climatique est légalement responsable de l'exécution et de l'application des paragraphes 36(3) à (6) de la LP à toutes fins et dans tous les domaines, à l'exception de l'aquaculture, des espèces aquatiques envahissantes ou des espèces aquatiques nuisibles aux pêches, qui demeurent la responsabilité de la ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne. Le décret a été modifié en 2020 pour refléter les modifications de la LP de juin 2019. Toutefois, la division des responsabilités entre les deux ministres établie en 2014 n'a pas changé. Le MPO est chargé de l'exécution et de l'application des autres dispositions de la LP.

Le paragraphe 36(3) de la LP, qui fait l'objet de la communication, établit une interdiction générale de rejeter des substances nocives dans les eaux où vivent des poissons. Voici ce qu'il prévoit.

Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit d'immerger ou de rejeter une substance nocive – ou d'en permettre l'immersion ou le rejet – dans des eaux où vivent des poissons, ou en quelque autre lieu si le risque existe que la substance ou toute autre substance nocive provenant de son immersion ou rejet pénètre dans ces eaux.

Les dispositions suivantes de la LP, identifiées à la fois dans la communication et dans la décision, sont utilisées pour soutenir son exécution et son application. Par souci d'exhaustivité, ces dispositions sont décrites ci-dessous. Toutefois, ces descriptions sont fournies à titre explicatif et ne remplacent pas la LP. En cas d'incohérence entre le présent document et la LP, cette dernière prévaut.

- Alinéas 2.5a), c), d), e) et g)
- Paragraphe 34(1)
- Paragraphes 36(4) et (5)
- Paragraphes 38(1) et (3)
- Alinéas 40(2)a) et b)
- Article 88

Les alinéas 2.5a), c), d), e) et g) fournissent des éléments que le ministre peut considérer lorsqu'il doit prendre des décisions en vertu de la LP, par exemple lors de l'élaboration d'un règlement. Ces éléments ne s'appliquent pas aux mesures d'application de la loi.

Le paragraphe 34(1) de la LP définit une « substance nocive » comme suit :

- (a) Toute substance qui, si elle était ajoutée à l'eau, altérerait ou contribuerait à altérer la qualité de celle-ci au point de la rendre nocive, ou susceptible de le devenir, pour le poisson ou son habitat, ou encore de rendre nocive l'utilisation par l'homme du poisson qui y vit;*
- (b) toute eau qui contient une substance en une quantité ou concentration telle – ou qui, à partir de son état naturel, a été traitée ou transformée par la chaleur ou d'autres moyens d'une façon telle – que, si elle était ajoutée à une autre eau, elle altérerait ou contribuerait à altérer la qualité de celle-ci au point de la rendre nocive, ou susceptible de le devenir, pour le poisson ou son habitat, ou encore de rendre nocive l'utilisation par l'homme du poisson qui y vit.*

La jurisprudence canadienne a toutefois précisé que les eaux réceptrices ne doivent pas nécessairement être rendues nocives pour les poissons. Dans l'affaire *R. c. Kingston* (2004 ONCA), le tribunal a déclaré : « Le paragraphe 36(3) traite principalement de l'ajout de substances dans les eaux où vivent des poissons. Il interdit le rejet de substances nocives dans ces eaux, mais n'interdit pas le rejet de substances qui peuvent rendre les eaux réceptrices nocives. La substance ajoutée à l'eau où vivent des poissons est définie, mais pas l'eau après l'ajout de la substance. Une substance nocive ne doit pas rendre l'eau dans laquelle elle est introduite toxique ou nuisible aux poissons; elle ne peut qu'être susceptible de rendre l'eau nocive pour les poissons¹² » [*traduction*].

Le paragraphe 36(4) de la LP autorise la création de règlements autorisant le rejet de substances nocives, sous réserve de certaines conditions. Aucun règlement applicable aux systèmes d'épuration de gaz d'échappement n'a été créé en vertu de ce paragraphe.

Les paragraphes 36(5) et (5.2) expliquent les objectifs et types de conditions (p. ex.,

¹² *R. c. Kingston* (2004 ONCA), paragraphe 65. La décision de la Cour d'appel est disponible à l'adresse suivante : <https://www.canlii.org/en/on/onca/doc/2004/2004canlii39042/2004canlii39042.pdf>.

surveillance et production de rapports) qui pourraient être utilisés dans les règlements de la LP créés en vertu du paragraphe 36(4) par le gouverneur en conseil et le ministre de l'Environnement et du Changement climatique, respectivement, concernant le rejet de substances nocives.

Le paragraphe 38(1) confère au ministre le pouvoir de désigner toute personne à titre d'« inspecteur pour l'exécution et le contrôle d'application de la présente loi », tandis que le paragraphe 38(3) décrit certains des pouvoirs d'inspection et autorités dont disposent les inspecteurs.

Les alinéas 40(2)a) et b) définissent les sanctions pour les contraventions au paragraphe 36(3) en cas de déclaration de culpabilité par mise en accusation et en cas de déclaration sommaire de culpabilité, respectivement.

L'article 88 confirme la compétence des tribunaux et des juges en ce qui concerne les infractions prévues par la LP.

3.2 Règlement sur les effluents des systèmes d'assainissement des eaux usées

L'auteur a cherché à connaître le nombre de demandes approuvées par ECCC autorisant des navires de croisière à rejeter des substances nocives conformément au *Règlement sur les effluents des systèmes d'assainissement des eaux usées*.

Ce *Règlement*, qui fait partie de la LP, fixe des conditions strictes pour le rejet d'eaux usées provenant de systèmes d'assainissement terrestres, principalement ceux des municipalités. Il établit également des normes de qualité minimales des effluents pour les substances nocives qui sont conçues pour être atteintes par un traitement secondaire des eaux usées. Les propriétaires ou exploitants de systèmes d'assainissement des eaux usées sont tenus de surveiller la qualité et la quantité d'effluents et de préparer des rapports à ce sujet pour montrer qu'ils respectent les normes. Comme ce règlement ne s'applique qu'aux installations terrestres de traitement des eaux usées, il ne traite pas de la pollution causée par les navires.

3.3 Mesures d'application de la loi au cours des 10 dernières années

Réponse aux allégations de l'auteur

La LP s'applique aux navires canadiens comme étrangers. Ses dispositions sont appliquées conformément à la [Politique de conformité et d'application de la Loi sur les pêches relatives à l'habitat et à la pollution](#). La Politique de conformité et d'application énonce les principes d'ensemble de l'application des dispositions de la LP. Elle explique le rôle des agents de réglementation dans la promotion et l'application de la LP, énonce les principes d'une application de la loi juste, prévisible et cohérente et décrit les interventions du personnel chargé de l'application de la loi en cas de présumée contravention.

Les agents d'application de la loi exercent deux principales mesures d'application de la loi : les

inspections (et les vérifications administratives) et les enquêtes.

- **Inspections** : les pouvoirs d’inspection sont définis aux articles 38 et 49 de la LP et sont décrits plus en détail dans la Politique de conformité et d’application. L’objectif d’une inspection est de surveiller ou de vérifier le respect des lois et règlements environnementaux applicables. Les agents peuvent effectuer des inspections planifiées ou proactives et utiliser un processus de planification de l’application de la loi basé sur les risques, qui établit des projets nationaux et régionaux. Ils effectuent également des inspections réactives en réponse à des plaintes, à des incidents comme des déversements, à d’autres rejets signalés par l’industrie ou à des demandes émanant de partenaires ou de membres d’ECCC.
- **Vérifications administratives** : une vérification administrative consiste à recueillir des renseignements similaires à ceux obtenus durant une inspection, sans devoir se rendre sur place. Elles servent à recueillir et à évaluer des renseignements en vue de déterminer si une inspection est nécessaire et utile.
- **Enquêtes** : une enquête sert à rassembler des éléments de preuves pour étayer ou réfuter une violation présumée. Les agents d’application de la loi d’ECCC rassemblent, à partir de diverses sources, des éléments de preuves et des renseignements relatifs à des violations présumées, qui seront présentés devant le tribunal dans le cadre d’une poursuite. Un agent mène une enquête lorsqu’il a des motifs raisonnables de croire qu’une infraction a été commise ou qu’une poursuite serait la mesure d’application de la loi appropriée.

La LP prévoit plusieurs mesures d’application de la loi pour traiter les violations présumées, qui sont décrites dans la Politique de conformité et d’application. Les agents peuvent : i) donner des avertissements en réponse à des violations présumées, ii) donner des instructions lorsqu’une intervention immédiate est nécessaire pour contrer les effets néfastes d’un rejet de substance nocive ou pour prévenir un rejet grave et imminent de substance nocive, iii) recommander que le ministre de l’Environnement et du Changement climatique envisage d’exercer le pouvoir de rendre une ordonnance exigeant qu’une personne fournisse des plans ou d’autres informations, iv) recommander que le procureur général demande une injonction d’un tribunal pour mettre fin à une infraction présumée, ou v) recommander un dossier de poursuite au Service des poursuites pénales du Canada.

Lorsqu’ils prennent des mesures d’application de la loi, les agents d’application examinent chaque élément de l’infraction. Selon le paragraphe 36(3), les éléments suivants font partie des infractions :

- une substance a été rejetée;
- une ou plusieurs personnes ont rejeté la substance ou permis le rejet de la substance;
- la substance rejetée est nocive pour les poissons;
- la substance a été rejetée dans des eaux où vivent des poissons ou dans un endroit où

elle peut pénétrer dans ces eaux.

Lorsqu'ils décident de l'intervention appropriée à une infraction, les agents d'application de la loi tiennent compte des facteurs énoncés dans la Politique de conformité et d'application, y compris la nature de l'infraction, l'efficacité du moyen employé pour obtenir le résultat souhaité et la cohérence dans l'application de la loi. Pour prendre une mesure d'application de la loi, les agents d'application doivent avoir des motifs raisonnables de croire qu'une infraction est sur le point de se produire, est en cours ou s'est produite. En ce qui concerne les poursuites, avoir des motifs raisonnables de croire qu'une infraction a été commise constitue la norme minimale requise pour porter une accusation. Toutefois, pour qu'un accusé soit condamné, chaque élément d'une infraction doit être prouvé hors de tout doute raisonnable.

Les normes « motifs raisonnables de croire » et « hors de tout doute raisonnable » ont des significations juridiques précises et ont fait l'objet d'un cas de jurisprudence :

- les motifs raisonnables exigent que la « personne en autorité » croie à la fois subjectivement et objectivement qu'une infraction pénale a été commise (*R. c. Storrey* [1990], 1990 CarswellOnt 78 [CSC]);
- une preuve « hors de tout doute raisonnable » est plus proche de la certitude absolue que de la probabilité raisonnable (*R. c. Starr* [2000], 147 C.C.C. (3d) 449 [CSC]).

Priorisation des ressources en matière d'application de la loi

Comme indiqué précédemment, ECCC est responsable de l'exécution et de l'application d'un large éventail de lois et de règlements destinés à prévenir ou à minimiser les menaces sur l'environnement et la santé humaine, et à préserver l'habitat et la biodiversité.

ECCC a investi lourdement depuis 2019 pour élaborer une approche basée sur le risque en ce qui concerne les mesures d'application de la loi. Comme la non-conformité a des effets divers sur l'environnement et la santé humaine, ECCC tient compte des risques pour l'environnement et la santé humaine lorsqu'il affecte des ressources d'application de la loi. Des classements des risques et des évaluations de la menace et des risques éclairent ainsi le processus de planification et de fixation des priorités. ECCC fixe ses priorités en matière d'application de la loi basées sur les risques à partir de renseignements et de considérations opérationnelles. Les agents d'application de la loi d'ECCC doivent donc cibler de manière proactive et efficace les secteurs présentant le plus haut risque de non-conformité qui représentent le plus grand risque pour l'environnement et la santé humaine, en plus de prendre en compte les autres priorités du ministère en matière d'application de la loi, telles que les interventions en cas d'incident, les demandes, etc.

La Direction générale de l'application de la loi d'ECCC fixe des priorités chaque exercice financier et élabore un plan intégré d'application de la loi (PIAL) qui décrit les inspections prévues, le travail de renseignement et les priorités organisationnelles pour l'application de la loi dans les domaines de l'environnement, de la faune et de la conservation. Le PIAL est basé sur les principes suivants :

- **Fondement sur des données probantes** : les plus récents renseignements concernant

- la conformité et la gravité des effets de la non-conformité servent de fondement;
- **Fondement sur le risque** : le risque d'une non-conformité, basé sur des données probantes, est classé selon des critères clairs;
 - **Utilité opérationnelle** : les réalités opérationnelles, les enjeux liés à la santé et à la sécurité, les engagements internationaux et les obligations légales sont pris en compte;
 - **Responsabilité et transparence** : le processus de planification est clair, et les résultats sont communiqués;
 - **Adaptation** : le cadre est testé, révisé et renforcé au fil du temps et s'adapte à l'innovation.

La Direction générale de l'application de la loi d'ECCC a achevé son évaluation de la menace et des risques pour l'eau en 2020. Cette dernière évalue le risque de non-respect des lois d'ECCC, notamment des dispositions relatives à la prévention de la pollution de la LP et des règlements créés à partir de ces dispositions. Même s'il a été établi que le transport par voie d'eau est un secteur à haut risque, l'analyse n'a pas évalué en détail quels éléments de ce secteur présentaient un risque élevé. La Direction générale de l'application de la loi d'ECCC prend également en compte les cas où d'autres ministères disposent des compétences nécessaires (voir le **chapitre 5** pour obtenir plus de renseignements), même si elle continue à mener des inspections et des enquêtes et à prendre des mesures d'application de la loi lorsque cela se justifie.

De plus, en vertu du [Plan de protection des océans](#) (PPO) et de l'[Initiative pour la protection et le rétablissement des populations de baleines en voie de disparition](#), ECCC a reçu des fonds pour recruter plus d'agents d'application de la loi afin de mieux répondre aux déversements dans les milieux marins des trois côtes, et un renouvellement de son financement pour cibler et entreprendre des inspections en vue de contrer les menaces des contaminants sur l'épaulard résident du Sud et le béluga de l'estuaire du Saint-Laurent, leurs habitats et leurs proies, en vertu de la LP et de la LCPE. Ces travaux sont en cours. Depuis 2018, ECCC participe également à l'initiative 30 jours en mer d'INTERPOL, opération internationale mixte visant à repérer les infractions liées à la pollution marine et à lutter contre elles.

Le **chapitre 7** contient de l'information supplémentaire sur le PPO et sur l'Initiative pour la protection et le rétablissement des populations de baleines en voie de disparition.

Priorisation des mesures d'application de la loi dans la région du Pacifique et du Yukon

Comme le contenu de cette communication est principalement lié à la pollution par les navires dans les eaux canadiennes du Pacifique, ce chapitre traite des mesures d'application de la loi d'ECCC dans la région du Pacifique et du Yukon (RPY).

La RPY est divisée en cinq districts : Centre et Nord, Côte, Intérieur Sud, Vancouver Fraser et Yukon. Les agents d'application de la loi d'ECCC effectuent des inspections et des enquêtes dans toute la région. En raison du littoral, de la zone géographique générale et des conditions

météorologiques de la RPY, la région a développé des projets régionaux dont les inspections sont axées sur l'interdiction générale de la LP, ainsi que des dispositions relatives à l'immersion en mer de la LCPE. En vertu de la partie 7 de la LCPE « Contrôle de la pollution et gestion des déchets », section 3 « Immersion en mer », paragraphe 125(1) : « Il est interdit à toute personne et à tout navire de procéder à l'immersion de substances dans un espace visé à l'un des alinéas 122(2) a) à e), sauf (a) s'il s'agit de déchets ou autres matières, et (b) que l'immersion est effectuée conformément à un permis canadien. » Les dispositions et règlements de la LCPE liés à l'immersion en mer autorisent certains rejets dans les eaux marines, sous réserve des conditions établies dans les permis. Le paragraphe 125 ne s'applique pas aux rejets autorisés par la LMMC. Si une personne possédant un permis d'immersion en mer rejette des matières conformément aux dispositions du permis, le paragraphe 36(3) de la LP ne s'appliquera pas au rejet.

Depuis 2014, 26 poursuites fructueuses ont été engagées pour des infractions aux dispositions de la LP relatives à la prévention de la pollution dans la RPY. Parmi les cas notables, on peut citer les suivants.

- Le 16 juillet 2019, la société à responsabilité limitée Kirby Offshore Marine Operating a été condamnée à payer 2,9 millions de dollars après avoir plaidé coupable à trois accusations d'infraction aux lois fédérales, notamment le rejet d'une substance nocive dans des eaux où vivent des poissons, en violation des dispositions de la LP. Les accusations sont liées au déversement, le 13 octobre 2016, de carburant diesel et de lubrifiants du navire *Nathan E. Stewart* dans le chenal Seaforth, près de Bella Bella, en Colombie-Britannique.
- Au terme d'une enquête de sept ans, Teck Coal Limited (ci-après « Teck Coal ») a plaidé coupable, le 26 mars 2021, à deux chefs d'accusation en vertu des dispositions relatives à la prévention de la pollution de la LP pour le rejet de sélénium et de calcite provenant de deux mines de charbon, dans la rivière Fording, en Colombie-Britannique. Teck Coal a été condamnée à payer des amendes et sanctions pécuniaires totalisant 60 millions de dollars. En plus de la sanction, l'entreprise doit également se conformer à une directive de la LP visant à empêcher le rejet de substances nocives et à atténuer les effets néfastes des dépôts de sélénium et de calcite.
- La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a plaidé coupable, le 15 septembre 2021, à une accusation de violation du paragraphe 36(3) de la LP en ce qui concerne le dépôt de pesticides le long d'un corridor ferroviaire en Colombie-Britannique. Ce corridor ferroviaire longe la rivière Skeena et traverse de nombreux affluents et zones humides. La compagnie a reçu une amende de 2,5 millions de dollars.
- Le 8 décembre 2022, Michels Canada Co. (ci-après « Michels ») a plaidé coupable à deux accusations portées en vertu du paragraphe 36(3) de la LP. Les accusations découlent des dépôts de fluide de forage et d'eaux chargées de sédiments dans le cours d'eau Cape Horn Creek, à Coquitlam, en Colombie-Britannique, le 22 août 2017, et dans le cours d'eau Quibble Creek, à Surrey, en Colombie-Britannique, le 2 septembre 2017. En tout, 20 poissons morts ont été trouvés après le déversement dans Cape Horn Creek, et 533 poissons morts ont été trouvés après le déversement dans

Quibble Creek. Michels a reçu une amende de 2,8 millions de dollars.

- Le 10 janvier 2023, Teck Metals Ltd. (ci-après « Teck Metals ») a plaidé coupable à deux accusations portées en vertu de la LP et à une accusation portée en vertu de la loi provinciale sur la gestion de l’environnement. Teck Metals a reçu une amende de 2,2 millions de dollars. Les accusations concernaient le rejet d’environ 2,5 millions de litres d’effluents à faible pH dans le fleuve Columbia, en Colombie-Britannique, le 26 février 2019.

Au cours de la même période, ECCC a également engagé une poursuite fructueuse pour une infraction aux dispositions relatives à l’immersion en mer de la LCPE en Colombie-Britannique.

- En septembre 2013, les agents d’application de la loi d’ECCC ont donné un ordre d’exécution en matière de protection de l’environnement pour assurer l’élimination correcte du navire de pêche Elling K, après son naufrage lorsqu’il était à quai à Masset. Comme les mesures prévues dans l’ordre n’ont pas été respectées, une enquête a été ouverte. Il a été conclu que le navire avait disparu sans laisser de traces après avoir été remorqué depuis le quai de Masset. Le 11 janvier 2018, le propriétaire du navire a été condamné à payer 12 000 \$ après avoir plaidé coupable à un chef d’accusation pour avoir contrevenu à la LCPE.

En plus d’engager des poursuites, les agents d’application de la loi d’ECCC peuvent également imposer des sanctions administratives pécuniaires (SAP) en cas d’infraction aux dispositions relatives à l’immersion en mer de la LCPE. Une SAP constitue une mesure de dissuasion financière à l’encontre de violations des exigences législatives désignées, et une mesure administrative complémentaire à d’autres mesures d’application de la loi qui pourraient ne pas être efficaces ou disponibles dans certaines situations. De 2014 à 2024, les agents d’application de la loi d’ECCC ont imposé des SAP à trois organisations en Colombie-Britannique pour des infractions aux dispositions relatives à l’immersion en mer. Les SAP sont actuellement indisponibles en vertu de la LP.

Le processus de clôture d’un dossier d’application de la loi est dynamique, et divers facteurs peuvent être en jeu, comme la complexité, les conditions environnementales, la gravité des répercussions, la disponibilité des preuves et l’ampleur de l’information requise pour l’analyse. Les agents d’application de la loi d’ECCC procèdent à des évaluations et consultations rigoureuses avec leurs partenaires. Les inspections et enquêtes exigent beaucoup de temps et de ressources afin d’assurer une compréhension complète de la situation. En utilisant une approche fondée sur les risques pour les mesures d’application de la loi, le Canada donne la priorité aux mesures qui réduisent efficacement les risques environnementaux.

Navires de croisière

Des navires de croisière parcourent toute la longueur des eaux côtières de la Colombie-Britannique. Un grand nombre d’entre eux partent des États-Unis, puis s’arrêtent dans des ports situés le long de la côte de la province (Vancouver, Victoria et Prince Rupert). Certains se rendent également jusqu’en Alaska.

Depuis 2014, les agents d'application de la loi d'ECCC ont effectué en tout 120 activités d'application de la loi liées à la pollution par les navires dans la RPY. Parmi celles-ci, 69 mesures étaient des inspections, 44 étaient des vérifications administratives et sept, des enquêtes. De ces sept enquêtes, qui portaient sur quatre cas, deux concernaient des navires de croisière. Ce sont 82 activités d'application de la loi qui ont été menées en vertu de l'interdiction générale de la LP, 24, en vertu des dispositions relatives à l'immersion en mer de la LCPE et 14, en vertu d'autres dispositions pertinentes de la LCPE.

Les résultats des deux enquêtes distinctes concernant les navires de croisière sont décrits ci-dessous.

Première enquête

- La Direction générale de l'application de la loi d'ECCC a procédé à une inspection concernant une éventuelle nappe d'hydrocarbures, détectée à l'aide d'images satellites collectées par ECCC un an auparavant, les preuves ayant alors été jugées insuffisantes pour poursuivre la procédure. En raison du retard dans l'obtention du rapport initial, il n'a pas été possible de procéder à une inspection sur place ou à une collecte d'échantillons. À la suite d'une enquête ultérieure fondée sur de nouvelles informations, on a décidé de clore le dossier, faute de preuves suffisantes.

Seconde enquête

- La Direction générale de l'application de la loi d'ECCC a procédé à une seconde inspection après avoir observé des images satellites qui indiquaient la présence potentielle d'une nappe d'hydrocarbures. Un retard dans la réception des images a empêché de procéder à une inspection sur place ou à une collecte d'échantillons pendant le déversement. TC a d'abord pris en main le dossier, pour ensuite procéder à une inspection du port. Le navire a confirmé que trois substances avaient été rejetées, mais les registres internes indiquaient qu'elles respectaient les limites fixées par TC.
- La Direction générale de l'application de la loi d'ECCC a ouvert une enquête, mais elle a estimé que les preuves étaient insuffisantes pour poursuivre la procédure ou mettre en œuvre une mesure d'application de la loi. TC a fait le même constat par rapport à ses propres lois.

Plus récemment, au cours de l'exercice financier fédéral 2023-2024, 14 des inspections faites dans la RPY portaient directement sur les rejets de navires de croisière, y compris les eaux de lavage des épurateurs, et ont été menées dans le cadre d'un projet régional du PIAL. La Direction générale de l'application de la loi d'ECCC travaille avec des partenaires et continue à recueillir des renseignements pertinents pour les inspections. L'affaire étant en cours, il serait inapproprié de divulguer d'autres informations à ce stade.

Depuis 2014, la Direction générale de l'application de la loi d'ECCC a mis en œuvre six mesures d'application de la loi liées à la pollution par les navires : une poursuite, trois avertissements et deux SAP. De plus, la Direction générale de l'application de la loi d'ECCC dans la région de

l'Atlantique a procédé à quatre inspections portant sur les eaux de lavage des épurateurs en 2023-2024. Les détails sur ces inspections ne seront pas communiqués, car la communication ne porte pas sur la région de l'Atlantique, mais bien sur la côte du Pacifique.

4. MESURES D'APPLICATION DE LA *LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA* DE 2001 DE TRANSPORTS CANADA

4.1 Dispositions relatives à la prévention de la pollution de la *Loi sur la marine marchande du Canada* de 2001

La LMMC est la principale loi régissant la sécurité du transport maritime et de la navigation de plaisance, ainsi que la protection de l'environnement marin. Les dispositions relatives à la prévention de la pollution et à l'intervention sont incluses aux parties 8 et 9 de la LMMC. Ces parties décrivent les responsabilités et pouvoirs de la ministre des Pêches et des Océans et du ministre des Transports dans l'administration des dispositions destinées à protéger le milieu marin.

En vertu de la partie 8 de la LMMC, la ministre des Pêches et des Océans est habilitée à nommer des agents d'intervention environnementale pouvant monter à bord des navires, prélever des échantillons de cargaison et décider de la route et de la vitesse des navires si cela peut permettre de prévenir la pollution. En vertu de la partie 9, le ministre des Transports a la responsabilité principale de diriger les activités d'un navire, s'il est raisonnable de s'attendre à ce qu'il rejette un polluant ou s'il a rejeté un polluant, et de réglementer les installations de manutention d'hydrocarbures.

Conformément à l'article 8, la LMMC s'applique à l'égard « des bâtiments canadiens où qu'ils soient [et] des bâtiments étrangers dans les eaux canadiennes ». Les règlements concernant la pollution créés en vertu de l'alinéa 35(1)d) de la LMMC peuvent également s'appliquer aux navires étrangers dans la zone économique exclusive (ZEE) du Canada. La ZEE est une zone maritime située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci, qui s'étend jusqu'à 200 milles nautiques à l'extérieur des lignes de base du Canada. Le Canada y a des droits spéciaux concernant l'exploration et l'utilisation des ressources marines, comme le prévoit la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM).

Dans le cadre des responsabilités qui leur incombent en vertu de la LMMC, le ministre des Transports ou la ministre des Pêches et des Océans peut, en vertu du paragraphe 10(1), constituer des organismes de consultation, établir des bulletins, des lignes directrices et des normes ou conclure des accords ou des arrangements concernant l'application de la LMMC, des règlements ou de tout arrêté d'urgence pris en vertu des paragraphes 10.1(1) ou (1.1). De plus, ils peuvent autoriser toute personne ou organisation à exercer les pouvoirs prévus par la LMMC spécifiés dans l'accord ou l'arrangement.

L'alinéa 35(1)d) de la LMMC autorise le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre des Transports, à prendre des règlements qui mettent en œuvre (ou dépassent) les mesures de prévention de la pollution de la Convention MARPOL et d'autres traités. De plus, le paragraphe 35.1(1) indique que le gouverneur en conseil peut également prendre des règlements sur la protection de l'environnement marin contre les effets des activités de navigation et de transport maritime, comprenant, mais sans s'y limiter, en ce qui concerne la conception, la construction, la fabrication et l'entretien des navires [al. 35.1(1)a)], l'inspection de leurs machines, de leurs équipements et de leur matériel ou « l'élaboration, la tenue et la mise à exécution de systèmes de gestion qui énoncent la façon dont les mesures visant à protéger le milieu marin seront mises en œuvre dans le cadre des activités de navigation et de transport maritimes courantes » [al. 35.1(1)i)]. Une personne ou un navire qui contrevient à l'un de ces règlements est passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende pouvant aller jusqu'à 1 000 000 \$ ou d'une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à 18 mois, ou les deux [par. 38(1) et 40.1(2)].

L'article 187 de la LMMC interdit le rejet d'un polluant précisé par les règlements par toute personne ou tout navire, « sauf si le rejet se fait en conformité avec les règlements d'application de la présente partie ou un permis délivré sous le régime de la section 3 de la partie 7 de la LCPE ». En vertu du paragraphe 190(1), des règlements peuvent être pris concernant la protection de l'environnement marin, notamment des règlements qui précisent des polluants en vertu de l'article 187 et du paragraphe 189(1), et qui concernent les circonstances dans lesquelles ces polluants peuvent être rejetés.

Lorsque le ministre des Transports a des motifs raisonnables de croire qu'un navire peut rejeter ou a pu rejeter un polluant précisé par les règlements, il peut ordonner au navire de se rendre à un endroit désigné, de la façon et par la route qu'il spécifie, pour (a) décharger le polluant, ou (b) s'y amarrer, y jeter l'ancre ou y rester pendant toute période raisonnable qu'il indique [al. 189(1)d)].

Toute personne ou tout navire qui rejette un polluant en violation de l'article 187 est passible d'une amende pouvant aller jusqu'à 1 000 000 \$ ou d'une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à 18 mois sur déclaration sommaire de culpabilité [par. 191(1) et (2)]. Si une infraction est commise ou poursuivie pendant plus d'une journée, la personne ou le navire est susceptible d'être condamné pour une infraction distincte pour chaque jour pendant lequel l'infraction est commise ou poursuivie [par. 191(3)]. La sanction prévue au paragraphe 191(2) sera déterminée en tenant compte de différents facteurs, comme le préjudice ou le risque de préjudice causé par l'infraction. En vertu du paragraphe 191(4), le tribunal peut tenir compte de divers facteurs pour déterminer la peine, notamment le dommage ou le risque de dommage causé par l'infraction, les prévisions du coût total du nettoyage, le dommage causé et les meilleures mesures d'atténuation disponibles et les mesures de réparation que prend ou propose de prendre le contrevenant pour atténuer le dommage. Il vérifie également si le rejet ou le risque de rejet a été signalé conformément aux règlements pris en vertu de l'alinéa 190(1)b), tout avantage économique procuré par la perpétration de l'infraction et tout élément de preuve d'après lequel il peut être fondé de croire que le contrevenant a par le passé omis de respecter des lois conçues pour prévenir ou réduire la pollution.

S'il est établi qu'un navire étranger déroge à une convention, une résolution ou un protocole international, le ministre peut, en vertu de l'article 227, lui ordonner de quitter les eaux canadiennes ou de ne pas y pénétrer, sous réserve des conditions qu'il peut spécifier.

Le paragraphe 256(1) indique que les poursuites par procédure sommaire intentées au titre de la LMMC se prescrivent par deux ans à compter de la date où les éléments constitutifs de l'infraction ont été portés à la connaissance du ministre. La LMMC indique en outre que les tribunaux canadiens sont compétents pour appliquer les dispositions liées à la prévention de la pollution à l'encontre des navires étrangers, de leurs propriétaires et de leurs équipages lorsqu'ils sont situés « sur la côte d'une mer quelconque, ou aboutit ou s'avance jusqu'à des eaux navigables, le tribunal, le juge ou le juge de la cour provinciale a compétence sur tout bâtiment se trouvant sur la côte, y étant mouillé ou y passant, ou se trouvant dans les eaux navigables ou près de celles-ci, ainsi que sur toutes les personnes à bord de ce bâtiment ou lui appartenant alors, de la même manière que si le bâtiment ou les personnes étaient dans les limites de la compétence première du tribunal, du juge ou du juge de la cour provinciale » (art. 257 et 258).

4.2 Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux

Le RPBPCD a été adopté conformément aux dispositions relatives à la prévention de la pollution et à l'intervention de la LMMC afin d'introduire de strictes normes environnementales visant à prévenir les rejets délibérés, négligents et accidentels de polluants provenant de navires dans les eaux canadiennes. Pris en vertu de la LMMC, ce règlement vise entre autres à protéger le milieu marin et à mettre en œuvre, en tout ou en partie, les conventions internationales que le Canada a signées qui portent sur des questions relevant du champ d'application de la LMMC.

En vertu de l'article 4 du RPBPCD, les hydrocarbures et tout mélange d'hydrocarbures, les ordures et les composés organostanniques agissant en tant que biocides sont inscrits sur la liste des polluants visés. L'article 30, qui s'applique aux eaux de la section I (c.-à-d. les zones de pêche 1 à 3, la zone de pêche 3 correspondant au bassin de la Reine-Charlotte, au détroit d'Hecate et à l'entrée Dixon), et l'article 31, qui s'applique aux eaux de la section II et au large (c.-à-d. les eaux relevant de la compétence du Canada qui ne se trouvent pas dans les zones de pêche 1 à 3 ou dans toute autre partie des eaux intérieures du Canada ou des eaux arctiques), énumèrent les conditions dans lesquelles les substances de l'article 4 peuvent être déversées. Elles comprennent, sans s'y limiter, si le navire est en route, si le rejet est traité par un équipement de filtrage des hydrocarbures qui satisfait aux exigences de la règle 14 de l'Annexe I de la Convention MARPOL et produit un effluent non dilué dont la teneur en hydrocarbures ne dépasse pas 15 parties par million, et si le rejet ne contient pas de produits chimiques ou d'autres substances ajoutées dans le but de contourner la détection de concentrations d'hydrocarbures dépassant les limites fixées.

L'article 126 interdit à toute personne ou à tout navire de rejeter les « substances polluantes » énumérées à l'Annexe 1 du règlement. En vertu du paragraphe 126(1), les navires se trouvant

dans des eaux relevant de la compétence du Canada et les personnes se trouvant à bord de ces navires ne doivent pas procéder à un rejet, sauf s'il s'agit d'une substance liquide nocive qui peut être rejetée par un navire se trouvant dans des eaux de la section II, si le rejet est effectué conformément à l'un des articles 68 à 71.

Les règles relatives aux rejets d'eaux grises figurent à l'article 131.1; l'obligation pour le capitaine d'un navire ou l'exploitant d'une installation de manutention d'hydrocarbures de signaler les rejets de polluants est prévue aux articles 132 et 133.

La section 6 du RPBPCD régleme la pollution de l'air et traite des systèmes d'épuration de gaz d'échappement. Dans cette section, le paragraphe 111(6) indique que si un navire utilise un système d'épuration de gaz d'échappement certifié conforme aux exigences de la résolution MEPC.184(59), il doit s'assurer que :

- (a) les résidus du dispositif d'épuration de gaz d'échappement sont livrés à une installation de réception à terre;*
- (b) les eaux de lavage résultant de l'utilisation du dispositif, ainsi que la surveillance et l'enregistrement des eaux de lavage, sont conformes à l'exigence de l'article 10 de la résolution.*

En vertu de l'article 111.2, si un navire utilise un système d'épuration de gaz d'échappement, les exigences suivantes doivent être respectées :

- (a) le bâtiment est titulaire d'un certificat d'approbation de type attestant que le système est conforme aux exigences applicables visées à la résolution MEPC.184(59) et le conserve à son bord;*
- (b) le bâtiment conserve à son bord le manuel technique du dispositif EGC – système A qui est conforme aux exigences de l'article 4.2.2 de la résolution MEPC.184(59) ou le manuel technique du dispositif EGC – système B qui est conforme aux exigences de la section 5.6 de la résolution MEPC.184(59);*
- (c) le bâtiment conserve à son bord un plan de conformité des émissions SO_x qui est conforme aux exigences de l'article 9.1.1 de la résolution MEPC.184(59);*
- (d) le représentant autorisé veille à ce que soient consignés, comme l'exige cette résolution, les renseignements exigés par la résolution MEPC.184(59) à l'égard de l'utilisation, de l'entretien, du service, des ajustements et de la surveillance du système;*
- (e) le bâtiment conserve à son bord les renseignements visés à l'alinéa d) selon les modalités exigées par la résolution MEPC.184(59).*

L'OMI a élaboré les [Lignes directrices de 2021 sur les dispositifs d'épuration de gaz d'échappement](#) pour permettre les essais, la surveillance, la certification et l'approbation des systèmes d'épuration de gaz d'échappement conformément à la règle 4 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL. Elles garantissent que les systèmes d'épuration de gaz d'échappement installés sur les navires respectent les exigences d'équivalence, ainsi que les critères de qualité de l'eau rejetée. La section 10 des lignes directrices établit les critères relatifs au rejet des eaux

de lavage. Ces critères incluent des limites visant le pH, les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), la turbidité, les matières solides en suspension, les nitrates et les additifs dans les eaux de lavage rejetées. L'article 10.1 prévoit la surveillance et l'enregistrement continus des eaux de lavage qui font fonctionner les systèmes d'épuration de gaz d'échappement. La surveillance des systèmes est également nécessaire pour assurer leur bon fonctionnement, les données devant être fournies sur demande.

L'article 84 du RPBPCD traite des dérogations fondées sur l'âge des navires. Les navires dont le contrat de construction était conclu ou dont la quille était posée avant le 3 mai 2007, et ceux qui ont été livrés avant le 3 mai 2010 sont exemptés des règlements sur les eaux usées, à l'exception des navires actifs dans les Grands Lacs, dans le fleuve Saint-Laurent et dans des zones désignées pour les eaux usées.

Les règlements sur les systèmes d'épuration de gaz d'échappement s'appliquent de la même manière à tous les navires.

4.3 Mesures d'application de la loi au cours des 10 dernières années

Réponse aux allégations de l'auteur

En vertu du régime de surveillance de TC, des navires étrangers et canadiens peuvent être sujets à des inspections. Les inspections menées en vertu du programme de contrôle des navires par l'État du port (CNEP) concernent les navires étrangers (et peuvent être coordonnées avec d'autres États membres de l'OMI), tandis que le programme de surveillance réglementaire des bâtiments canadiens concerne les navires immatriculés au Canada.

Contrôle des navires par l'État du port (navires étrangers)

Le programme canadien de CNEP est administré par une politique nationale d'inspection des navires commerciaux étrangers, et par des politiques, des lignes directrices et des procédures complémentaires de l'OMI et du protocole d'entente de Paris sur le CNEP (ci-après « le protocole d'entente de Paris ») et le protocole d'entente de Tokyo sur le CNEP (ci-après « le protocole d'entente de Tokyo »), dont le Canada est un État signataire.

Le protocole d'entente de Paris est un régime international d'inspection des navires étrangers dans d'autres ports nationaux. Il s'agit d'un document officiel accepté par 27 autorités maritimes participantes qui décrit la mise en œuvre d'un système harmonisé de CNEP. Le protocole d'entente de Paris prévoit l'inspection des navires étrangers par les agents du CNEP afin de vérifier que les compétences du capitaine, des officiers et de l'équipage, ainsi que l'état du navire et de son équipement sont conformes aux exigences des conventions internationales, et que le navire est exploité et doté en effectif conformément aux lois internationales applicables.

Le protocole d'entente de Tokyo établit un régime efficace de CNEP dans la région de l'Asie-Pacifique grâce à la coopération de ses membres et à l'harmonisation de leurs activités afin de promouvoir les normes les plus élevées en matière de transport maritime, de faire progresser

la sécurité maritime, de protéger l'environnement marin et de protéger les conditions de travail et de vie à bord des navires.

Le paragraphe 211(1) de la LMMC confère l'autorité au programme de CNEP d'inspecter les opérations des navires étrangers et de veiller à l'application de la loi. De plus, le paragraphe 227(1) de la LMMC permet à un ISM d'ordonner à un navire étranger de quitter les eaux canadiennes.

Dans le cadre des obligations internationales de TC en vertu de l'OMI, du protocole d'entente de Paris et du protocole d'entente de Tokyo, le programme canadien de CNEP met en œuvre les lignes directrices, instructions et procédures adoptées au plan international. À cet égard, en ce qui concerne la prévention de la pollution du milieu marin, le Canada continue de mettre en œuvre la Résolution A.1185(33) (procédures de l'OMI relatives au CNEP de 2023) et les lignes directrices à l'intention des agents du CNEP qui vérifient la conformité avec l'Annexe VI de la Convention MARPOL (protocoles d'entente de Paris et de Tokyo).

Afin de promouvoir davantage la prévention de la pollution dans l'environnement marin, le Canada participe activement aux campagnes internationales d'inspection concentrée avec ses partenaires des protocoles d'entente de Paris et de Tokyo. Le Canada a participé à une de ces campagnes en 2018. En conséquence, les organes des protocoles d'entente de Paris et de Tokyo ont indiqué que l'industrie avait atteint un degré de conformité satisfaisant avec l'Annexe VI de la Convention MARPOL.

De janvier 2014 à janvier 2024, 12 623 inspections ont été menées dans le cadre du programme de CNEP. Au cours de cette période, 188 manquements et mesures correctives en lien avec l'Annexe VI de la Convention MARPOL ont été notés pour les exploitants de navires avant leur départ du Canada. Les systèmes d'épuration de gaz d'échappement étaient en cause dans quatre de ces cas. Deux de ces manquements ont été corrigés dans le délai imparti, tandis que les autres ont entraîné la détention des navires en question jusqu'à la résolution du problème.

Contrôle des navires par l'État du pavillon (navires canadiens)

TC assure la surveillance du système de transport de multiples façons, notamment par le biais d'inspections obligatoires, d'inspections basées sur les risques, de campagnes d'inspections concentrées ou du Programme national de surveillance aérienne (PNSA). Le *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* précise quels navires canadiens doivent détenir un certificat. Si un certificat est requis, une inspection obligatoire du navire a lieu avant la délivrance d'un certificat d'inspection de sécurité. La Norme d'approbation des plans et d'inspection des bâtiments canadiens – TP 15456 établit la périodicité de ces inspections. Les inspections basées sur les risques ne sont pas requises aux fins de la certification; elles visent les navires dont l'exploitation n'exige pas de certificat d'inspection de sécurité. Ces inspections peuvent ou non faire l'objet d'un préavis. Les inspections réactives ont lieu en réponse à des événements, comme les inspections visant à confirmer que les manquements ont été corrigés, ou les inspections effectuées après un incident. Une campagne d'inspection concentrée est une série d'inspections des navires canadiens ciblant des secteurs préoccupants précis.

Ces campagnes se concentrent généralement sur les secteurs dans lesquels on a constaté un nombre élevé de manquements ou dans lesquels de nouvelles exigences réglementaires sont récemment entrées en vigueur. Le PNSA détecte la pollution depuis le ciel et fournit des preuves pour les enquêtes sur les incidents de pollution.

Pour l'inspection des navires qui doivent obtenir un certificat, les exigences sont basées sur les lignes directrices du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats de l'OMI. Le processus d'inspection et de certification commence avant la construction du navire et comprend la vérification des plans, la supervision de la construction, ainsi que la vérification et l'essai de tous les équipements. Cette vérification s'effectue tout au long de la construction du navire et ne s'achève qu'au terme d'essais en mer concluants.

Après la délivrance initiale des certificats requis, les navires font l'objet d'une inspection annuelle (à l'exception des navires qui ne transportent pas de passagers et des navires de pêche de moins de 150 tonnes de jauge brute), au cours de laquelle ont lieu un examen de la documentation et des registres ainsi que des vérifications ciblées. Les navires devront également faire l'objet d'une inspection intermédiaire, entre la deuxième et la troisième année d'un cycle de cinq ans, au cours de laquelle auront lieu des vérifications plus approfondies et des tests opérationnels de l'équipement. À la fin du cycle de cinq ans, le navire fait l'objet d'une inspection de renouvellement complète, qui comprend une vérification approfondie des équipements et des systèmes ainsi que des essais opérationnels, y compris une inspection en cale sèche. L'inspection et la certification des navires dans le cadre de ce régime sont également déléguées à des organisations enregistrées.

En vertu du paragraphe 12(1) de la LMMC, le ministre des Transports peut autoriser toute société de classification (ci-après « les organismes reconnus ») à effectuer des inspections ou à délivrer des documents maritimes canadiens au nom de TC. Ce programme est administré par le Programme de délégation des inspections obligatoires. Les organismes reconnus remplissent une partie des fonctions d'inspection et de certification des navires canadiens, y compris la délivrance des certificats internationaux de prévention de la pollution de l'atmosphère (CIPPA). Le CIPPA garantit que le navire a été inspecté conformément à l'Annexe VI de la Convention MARPOL et que l'équipement, les systèmes et les aménagements pertinents sont pleinement conformes à celle-ci. De plus, il confirme l'existence d'un plan de conformité des émissions approuvé, d'un manuel de surveillance à bord et d'une documentation approuvée concernant d'autres moyens technologiques permettant d'assurer la conformité.

Un ISM ou une personne déléguée qui, par suite de tout type d'inspection, constate qu'une personne ou un navire déroge à une loi pertinente, devront prendre des mesures pour remédier à la non-conformité en vertu de la LMMC ou de la LPPEA, conformément à la politique d'application de la loi de TC. Cette politique met en œuvre un ensemble d'actions graduelles, fondées sur les risques, cohérentes et transparentes afin d'encourager le respect des règles avant d'instaurer des mesures d'application de la loi. Ces dernières comprennent la délivrance d'une ordonnance de détention, l'envoi d'un ordre à un navire, la conclusion d'une transaction

en vue de l'observation de la disposition enfreinte, l'application d'une SAP ou l'engagement de poursuites judiciaires.

5. COORDINATION ENTRE ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA ET TRANSPORTS CANADA

TC veille à l'exécution et à l'application du RPBPCD, élaboré conformément à la LMMC. Ce règlement porte notamment sur le rejet de polluants et de produits chimiques dangereux par les navires. ECCC est responsable de l'exécution et de l'application des dispositions relatives à la prévention de la pollution de la LP. Étant donné l'étendue de son champ d'application, la LP interagit souvent avec d'autres lois, tant fédérales que d'autres territoires. Aucune disposition de la LP ou de la LMMC ne précise qu'une loi a préséance sur l'autre. En tant que telles, aucune des deux lois n'est prioritaire, et toutes deux s'appliquent à la pollution provenant des navires¹³.

ECCC et TC ont signé un protocole d'entente entré en vigueur en 2006, qui décrit la manière dont les ministères doivent coopérer pour veiller à l'application des lois relatives à la prévention de la pollution et à la protection de la faune afin de protéger l'environnement marin de la pollution causée par les navires. ECCC et TC collaborent pour réviser et mettre à jour le protocole d'entente de sorte qu'il reflète le cadre législatif actuel qui régit la pollution par les navires.

ECCC et TC s'emploient à faire des inspections conjointes chaque fois que cela est possible, lorsque les deux ministères ont les pouvoirs légaux nécessaires. Cette approche promeut une approche unifiée du gouvernement du Canada et minimise les perturbations dans l'industrie du transport maritime. ECCC et TC étudieront la faisabilité de procédures d'enquêtes mixtes concernant la pollution par les navires.

6. RECOURS PRIVÉS EN VERTU DU DROIT CANADIEN

Le sous-alinéa 24.27(4)b)(iii) de l'ACEUM prévoit que la Partie pourrait souhaiter fournir d'autres renseignements au Secrétariat, par exemple « si des recours privés relativement à l'affaire sont offerts à la personne qui présente les observations, et si ces recours ont été exercés ». De plus, les lignes directrices relatives aux communications sur les questions d'application (visées aux articles 14 et 15) précisent que le Secrétariat de la CCE s'appuiera sur les mesures raisonnables qui ont été prises par l'auteur pour exercer des recours privés avant de présenter une communication, en gardant à l'esprit qu'il peut exister des obstacles à l'exercice de certains recours dans des cas particuliers.

La LMMC permet les recours privés. À la partie 11, au paragraphe 216(1), il est dit que

¹³ La seule exception concerne les directives. En cas d'infraction, la Direction générale de l'application de la loi d'ECCC peut formuler une directive en vertu de la LP pour faire cesser un rejet de substances nocives ou pour prévenir les futurs rejets. Toutefois, une directive formulée en vertu de la LMMC prévaut en cas d'incohérence entre les deux.

quiconque a des motifs raisonnables de croire qu'une personne ou un navire a enfreint ou a l'intention d'enfreindre une disposition peut signaler l'infraction présumée. La personne ayant fait le signalement peut également demander de garder l'anonymat. Un signalement peut être effectué en contactant le bureau central de TC ou l'un de ses centres régionaux, où il sera alors déterminé si une inspection doit avoir lieu. L'auteur n'a pas démontré qu'il a pris des moyens pour contacter directement TC avant de soumettre sa demande au Secrétariat de la CCE, et n'a donc pas démontré qu'il avait exercé ce recours privé disponible.

D'autres recours privés sont également à la disposition des parties prenantes concernées. Les pêcheurs peuvent exercer des recours privés en vertu de la common law pour la LP, tandis que les victimes de la pollution ont également accès à ces recours en vertu de la LCPE. Les doctrines de common law prévoient et permettent d'exercer des recours judiciaires privés, comme la nuisance privée et la négligence. Les dispositions respectives de la LP [en vertu du par. 42(5)] et la LCPE [en vertu du par. 42(2)] n'empêchent pas l'exercice de recours civils, comme les réclamations en dommages-intérêts et les injonctions, prévues par le droit canadien. Les moyens disponibles en vertu de la LP et de la LCPE pourraient ne pas s'appliquer directement à l'auteur, mais nous les présentons en détail ci-dessous afin d'illustrer les nombreux outils qui s'offrent aux citoyens canadiens.

Le paragraphe 42(3) de la LP prévoit un recours privé pour les pêcheurs en cas de dommages causés par le rejet de substances nocives qui contreviendrait aux dispositions du paragraphe 36(3).

- L'article 17 de la LCPE prévoit qu'un résident canadien peut demander au ministre l'ouverture d'une enquête sur toute infraction présumée à la loi. La LCPE décrit les conditions de cette demande d'enquête, la réponse du ministre et les rapports de suivi. Si le ministre n'effectue pas d'enquête ou ne fournit pas de rapport dans un délai raisonnable, ou si les mesures qu'il entend prendre à la suite de l'enquête sont déraisonnables, la personne qui a demandé l'ouverture de l'enquête peut exercer un recours privé sous la forme d'une action en protection de l'environnement (articles 22 à 38 de la LCPE). Dans ce type de litige, le requérant peut demander à la Cour :
 - o un jugement déclaratoire;
 - o une ordonnance, y compris une ordonnance interlocutoire, exigeant du défendeur qu'il s'abstienne de faire quoi que ce soit qui, selon le tribunal, pourrait constituer une infraction;
 - o une ordonnance, y compris une ordonnance interlocutoire, exigeant du défendeur de faire tout ce qui, selon le tribunal, pourrait empêcher la poursuite d'une infraction;
 - o une ordonnance donnée aux parties pour qu'elles négocient un plan visant à corriger ou à atténuer les dommages causés à l'environnement ou à la vie ou à la santé humaine, animale ou végétale, et pour qu'elles fournissent des rapports sur les négociations au tribunal dans un délai fixé par celui-ci;
 - toute autre mesure de redressement indiquée – notamment le paiement des frais de justice, hormis l'attribution de dommages-intérêts.

La LCPE contient de nombreuses dispositions relatives à l'indemnisation des victimes de pollution lorsqu'une infraction est à l'origine des dommages. L'article 39 prévoit qu'une personne qui subit, ou est sur le point de subir, une perte ou un dommage en raison d'une violation de la loi peut demander une injonction obligatoire ou prohibitive à l'encontre de l'auteur de la violation présumée. En vertu de l'article 40, une personne qui subit, ou est sur le point de subir, une perte ou un dommage en raison d'une violation de la loi peut intenter une action en dommages-intérêts contre l'auteur de la violation et obtenir une compensation pour le recouvrement des frais occasionnés par l'affaire et la procédure. La LCPE prévoit également des présomptions en matière de preuve selon lesquelles le dossier de la procédure ayant abouti à une condamnation constitue la preuve que le défendeur a commis l'infraction. En vertu de l'article 291, les tribunaux ont des pouvoirs étendus en matière d'ordonnances. Un tribunal peut notamment ordonner à un condamné :

- de publier, de la manière précisée par le tribunal, les faits liés à la perpétration de l'infraction et les détails de la peine imposée, y compris les ordonnances rendues;
- d'aviser, à ses propres frais et selon les modalités fixées par le tribunal, les personnes touchées ou lésées par sa conduite, des faits liés à la perpétration de l'infraction et des détails de la peine imposée, y compris des ordonnances rendues en vertu de la LCPE;
- de verser un cautionnement ou une somme d'argent au tribunal en garantie de l'exécution des décisions judiciaires rendues en vertu de la LCPE;
- d'indemniser toute personne, de façon pécuniaire ou autrement, en tout ou en partie, des frais engagés par elle pour toute mesure prise ou à prendre pour la réparation ou la prévention du dommage résultant – ou pouvant résulter – des faits qui ont mené à la déclaration de culpabilité, y compris des frais occasionnés pour l'évaluation des mesures de réparation ou de prévention pertinentes.

Le paragraphe 292(1) prévoit aussi un important pouvoir d'ordonnance du tribunal : lors de la détermination de la peine, il peut ordonner au contrevenant de verser une somme à la victime pour la perte de biens ou les dommages causés à ceux-ci découlant de la perpétration de l'infraction. Cette ordonnance peut être exécutée en la déposant, sous forme de jugement, auprès de la Cour supérieure de la province dans laquelle le procès s'est déroulé. L'ordre de payer le montant en question (et ce jugement) peut être exécuté contre le contrevenant de la même manière que s'il s'agissait d'un jugement rendu contre lui par cette cour en matière civile.

Les recours privés prévus par la LCPE ne sont pas exclusivement des recours de la common law et du droit civil. La LCPE précise que « le simple fait qu'un comportement constitue une infraction prévue à la présente loi n'a aucun effet, suspensif ou autre, sur d'éventuels recours civils » et que la loi « n'a pas pour effet de porter atteinte aux recours éventuels prévus par le droit en vigueur au Canada¹⁴ ».

¹⁴ Il convient de noter que, bien que la LP [en vertu du par. 42(7)] et la LCPE [en vertu du par. 42(3)] contiennent toutes deux des dispositions excluant ces recours privés lorsqu'une demande d'indemnisation peut être faite en vertu de la *Loi sur la*

En résumé, comme décrit ci-dessus, il existe au Canada des recours privés accessibles au public, notamment aux particuliers, aux pêcheurs et aux victimes de la pollution. L'auteur n'a pas illustré ses tentatives d'user des recours disponibles en vertu de la LMMC, qui permettent aux individus de signaler une infraction présumée directement à TC.

7. SURVEILLANCE ET PRISE EN COMPTE DE L'UTILISATION CROISSANTE D'ÉPURATEURS AU CANADA

Le Canada reconnaît la croissance rapide de l'utilisation d'épurateurs dans les eaux canadiennes et internationales au cours des dernières années, d'où l'importance de mieux comprendre les effets des épurateurs sur la qualité de l'air et de l'eau. Le Canada s'est employé à évaluer leurs effets potentiels.

En 2020, ECCC a demandé à l'International Council for Clean Transportation (ICCT) d'évaluer la documentation disponible et de donner son avis sur les taux d'émission appropriés de polluants atmosphériques et de rejets d'eaux de lavage par suite de l'utilisation d'épurateurs. L'ICCT a constaté que les épurateurs en boucle ouverte rejettent généralement les eaux de lavage dans l'océan à un taux de 45 tonnes/MWh afin de satisfaire aux exigences en matière de rejet maximal d'HAP_{phe} (équivalents de phénanthrène) autorisé. Ces eaux de lavage ont un pH faible et une turbidité élevée, et contiennent des substances toxiques énumérées à l'Annexe 1 de la LCPE, notamment des HAP, des nitrates, de l'acide sulfurique et des métaux lourds. L'ICCT a également constaté que les épurateurs en boucle fermée produisent généralement des eaux de lavage à un taux de 0,125 tonne/MWh qui ont une forte concentration en métaux. En 2021, le Canada a soumis le rapport de l'ICCT au sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (document de référence PPR 9/INF.21) afin de partager ces données avec la

responsabilité en matière maritime (LRM), cette dernière ne traite pas les recours privés pour les dommages causés par les effluents des systèmes d'épuration de gaz d'échappement (épurateurs). Au contraire, la LRM tient les propriétaires de navires responsables des coûts et dépenses engagées par la ministre des Pêches et des Océans pour réparer, contrer, minimiser ou prévenir les dommages dus à la pollution par les navires qui ont rejeté, rejettent ou risquent de rejeter un polluant. Les propriétaires de navires sont également responsables des coûts et des dépenses engagées par toute personne ayant reçu des instructions de la ministre des Pêches et des Océans pour prendre des mesures à la suite d'un rejet de polluants. Aux termes de la LRM, on entend par polluant les hydrocarbures, les substances qualifiées par règlement, nommément ou par catégorie, de polluantes pour l'application de la présente partie et, notamment :

- (a) les substances qui, ajoutées à l'eau, produiraient, directement ou non, une dégradation ou altération de sa qualité de manière à nuire à son utilisation par les êtres humains ou par les animaux ou les plantes utiles aux êtres humains;
- (b) l'eau qui contient une substance en quantité ou concentration telle – ou qui a été chauffée ou traitée ou transformée depuis son état naturel de façon telle – que son addition à l'eau produirait, directement ou non, une dégradation ou altération de la qualité de cette eau de nature à nuire à son utilisation par les êtres humains ou par les animaux ou les plantes utiles aux êtres humains.

Les particuliers peuvent opter pour des recours privés en vertu de la common law en cas de dommages causés par les effluents des systèmes d'épuration de gaz d'échappement (épurateurs), mais les propriétaires de navires pourraient tout de même avoir le droit de limiter leur responsabilité en vertu de la LRM et de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996.

communauté de transport maritime international et informer cette dernière que le Canada entendait continuer d'évaluer l'incidence de l'utilisation croissante d'épurateurs.

Croissance de l'utilisation d'épurateurs au Canada

Les données recueillies par le Canada servent à estimer l'incidence environnementale du transport maritime, par exemple à l'aide de l'[Outil d'affichage d'inventaire des émissions marines](#) d'ECCC. Selon les données recueillies, l'utilisation d'épurateurs dans les eaux canadiennes était relativement rare avant 2018; les navires de croisière actifs dans les ZCE étaient les principaux utilisateurs de ces dispositifs. À l'approche de l'entrée en vigueur (1^{er} janvier 2020) de la limite de la teneur en soufre de 0,5 % dans les carburants imposée par l'OMI à l'échelle mondiale, de plus en plus d'autres types de navires ont commencé à se munir d'épurateurs afin de poursuivre l'utilisation du mazout lourd. Le nombre de navires uniques actifs dans les eaux canadiennes équipés d'épurateurs a quadruplé de 2019 à 2022, passant de 5 % à 18 % du nombre total de ces navires (figure 1).

Figure 1 – Nombre de navires uniques dans les eaux canadiennes munis d'épurateurs, par année

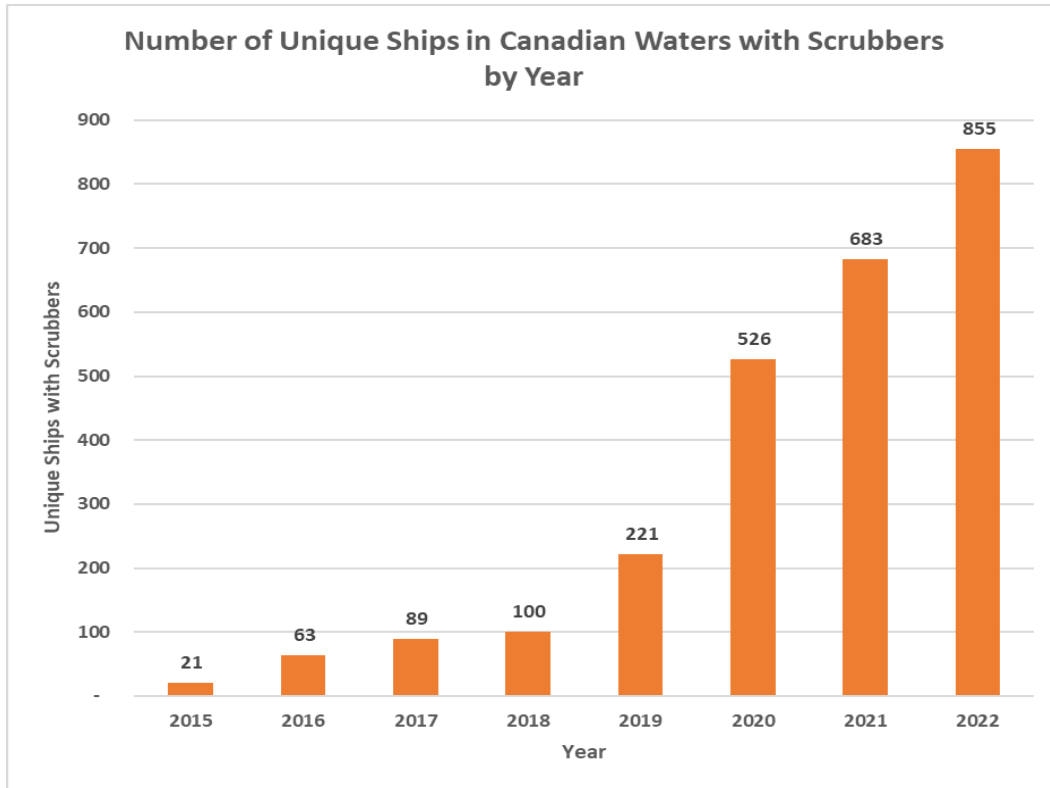
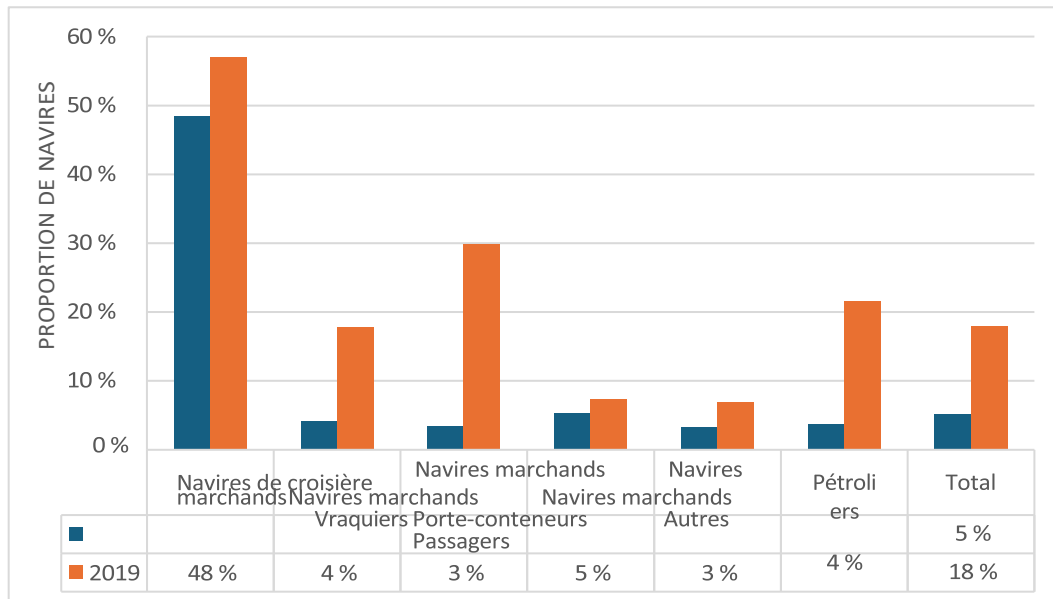


Figure 2 – Proportion de navires uniques actifs dans les eaux canadiennes munis d'épurateurs en 2019 et 2022, par type de navire



Cette croissance a été plus forte sur la côte du Pacifique. En 2022, 466 navires munis d'épurateurs étaient actifs au large de la côte du Pacifique du Canada, dont 5 % étaient des navires de croisière (22 navires uniques). C'est là quatre fois plus de navires qu'en 2019, et 14 fois plus qu'en 2018.

Analyse des rejets d'eaux de lavage des épurateurs sur la côte du Pacifique du Canada

Selon l'[Outil d'affichage d'inventaire des émissions marines](#) d'ECCC, en 2022, des navires munis d'épurateurs ont rejeté plus de 88 millions de tonnes d'eau de lavage sur la côte du Pacifique du Canada. En 2019, des navires ont rejeté 44 millions de tonnes d'eau de lavage, ce qui signifie que ce type de rejet a presque doublé de 2019 à 2022. En 2022, les navires de croisière étaient responsables de près de 46 % de l'eau de lavage rejetée. En 2022, les eaux de lavage provenant d'épurateurs contenaient 226 kg d'HAP_{phe} et près de 26 000 kg de métaux.

Tableau 1 – Eaux de lavage et polluants rejetés par des épurateurs sur la côte ouest du Canada en 2019 et en 2022

Paramètre	2019	2022
Navires uniques munis d'épurateurs	125	466
Eaux de lavage (tonnes)	44 200 000	88 300 000
HAP_{phe} (kg)	117	226
Nitrates (kg)	19 600	37 910
Vanadium (kg)	9 140	17 700
Nickel (kg)	2 540	4 910
Cuivre (kg)	2 140	4 130
Cadmium (kg)	5	9
Mercure (kg)	7	13
Plomb (kg)	509	984

Analyse de l'utilisation d'épurateurs dans l'habitat essentiel des épaulards résidents du Sud

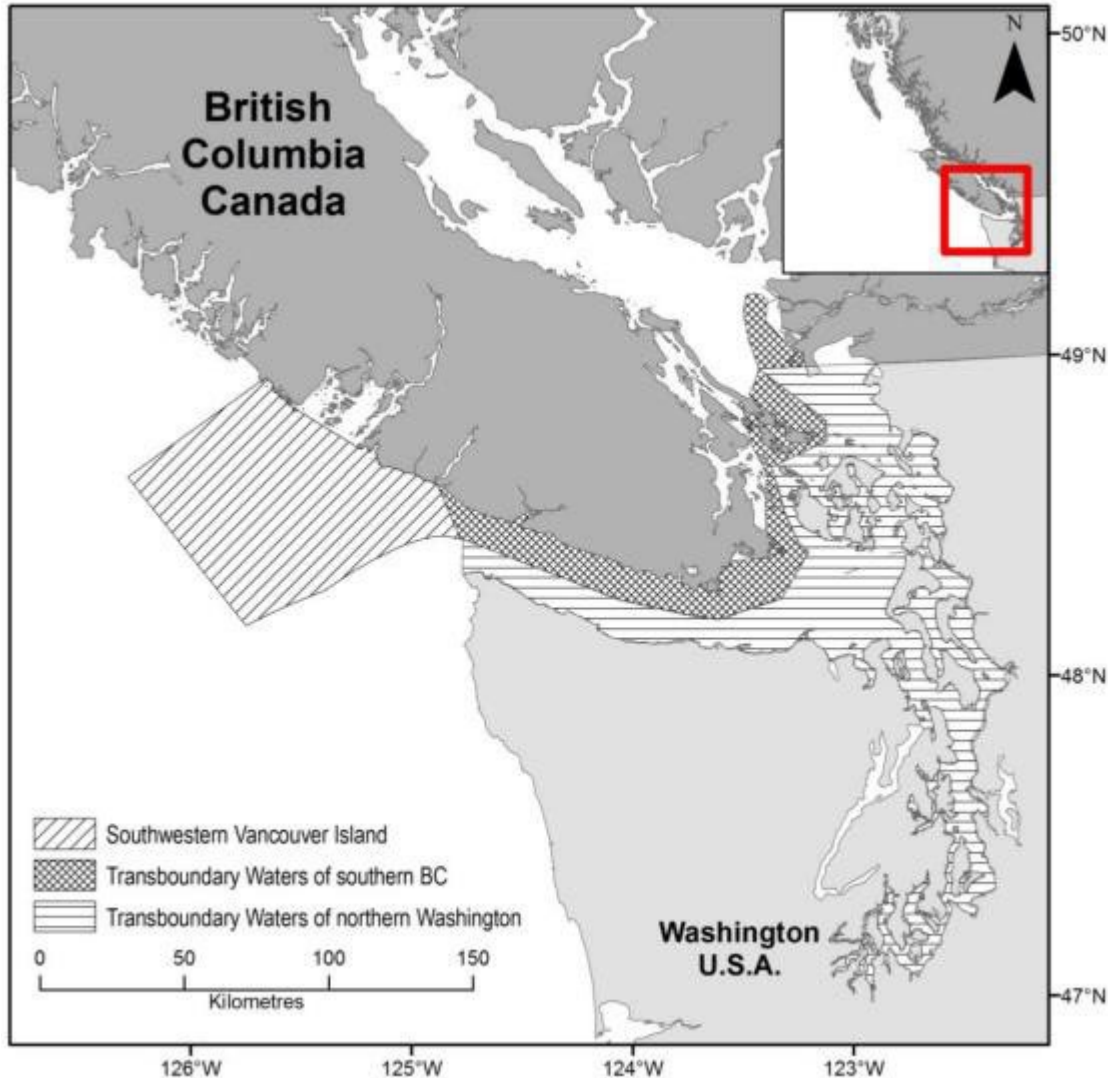
Les épaulards sont des mammifères marins que la LP place dans la catégorie des « poissons ». La population d'épaulards résidents du Sud, qui vit le long de la côte Pacifique du Canada, est inscrite comme espèce en voie de disparition en vertu de la LEP. D'après le [Programme de](#)

[rétablissement des épaulards résidents \(*Orcinus orca*\) du Nord et du Sud au Canada](#), les contaminants environnementaux constituent une grave menace pour la survie et le rétablissement des populations d'épaulards. Selon le groupe de travail technique sur les contaminants pour le rétablissement de l'épaulard résident du Sud, les HAP, le cuivre, le cadmium et le plomb sont des contaminants prioritaires pour la proie principale des épaulards résidents du Sud, le saumon chinook, en raison de leur présence, des problèmes de santé qu'ils posent et de la probabilité d'exposition. Le mercure est un contaminant prioritaire pour l'épaulard résident du Sud comme pour le saumon chinook.

Le Programme de rétablissement a établi que l'habitat essentiel de l'épaulard résident du Sud est nécessaire à la survie et au rétablissement de cette espèce. Cet habitat se situe entre le sud de la mer des Salish, le détroit de Juan de Fuca et le sud-ouest de l'île de Vancouver (figure 3). ECCC estime que plus de 26 millions de tonnes d'eau de lavage ont été déversées dans l'habitat essentiel de l'épaulard résident du Sud en 2022, qui contenaient 69 kg d'HAP_{phe} et plus de 8000 kg de métaux. Les navires de croisière étaient à l'origine de 44 % des rejets d'eaux de lavage, de 40 % des HAP_{phe} et de 44 % des métaux dans cet habitat. ECCC a développé un outil en ligne qui permet d'inventorier les polluants appelé [Outil d'inventaire des polluants affectant les baleines et leurs proies](#) (OIPABP). L'OIPABP présente des estimations des rejets de polluants par toutes les sources identifiées dans les habitats de l'épaulard résident du Sud, de l'épaulard résident du Nord et du saumon chinook. ECCC a analysé les eaux de lavage des épurateurs au moyen de cet outil pour déterminer leur importance comme source de pollution. ECCC a utilisé cet outil d'inventaire pour calculer des estimations de la proportion de contaminants prioritaires qui affectent les épaulards résidents du Sud à partir de différentes sources, comme les eaux de lavage d'épurateurs, à partir des données de son Outil d'affichage d'inventaire des émissions marines. Le ministère estime que les épurateurs des navires produisent entre 40 et 98 % des contaminants prioritaires dans un rayon de 300 m autour de l'habitat essentiel des épaulards résidents du Sud.

De plus, ECCC a calculé que les épurateurs étaient la source de la plus grande proportion de vanadium dans un rayon de 300 m autour de l'habitat essentiel des épaulards résidents du Sud.

Figure 3 – Zones d'habitat essentiel des épaulards résidents du Sud identifiées dans le [Programme de rétablissement des épaulards résidents \(*Orcinus orca*\) du Nord et du Sud au Canada de 2018](#). Les zones hachurées représentent l'habitat essentiel. La zone hachurée située dans les eaux des États-Unis est désignée comme habitat essentiel de l'épaulard résident du Sud en vertu de la loi des États-Unis sur les espèces en voie de disparition.



Protection de l'habitat essentiel de l'épaulard résident du Sud

La protection des océans et des espèces marines en voie de disparition, comme l'épaulard résident du Sud, est l'une des grandes priorités du gouvernement du Canada. Comme nous le décrivons à la **section 3.3**, ECCC a reçu de nouveaux fonds en vertu du PPO et de l'Initiative pour la protection et le rétablissement des populations de baleines en voie de disparition. Ces fonds permettront d'embaucher des agents d'application de la loi supplémentaires et d'augmenter sa capacité à cibler et à effectuer des inspections pour lutter contre les menaces des contaminants pour l'épaulard résident du Sud.

Le PPO national et pangouvernemental représente le plus important investissement à ce jour par

le gouvernement fédéral pour protéger nos côtes et nos voies navigables contre les effets potentiels de la navigation maritime et garantir la santé de nos océans. Il renforce la sécurité maritime et le transport maritime responsable, protège l'environnement marin du Canada et présente de nouvelles possibilités aux communautés autochtones et côtières. En fin de compte, le PPO contribue à préserver la sécurité et la propreté des eaux et des côtes canadiennes, pour l'usage actuel comme pour les générations à venir. TC (responsable), le MPO, la GCC, ECCC, Ressources naturelles Canada et Santé Canada mettent en œuvre ensemble le PPO.

Le gouvernement du Canada a également investi lourdement dans l'Initiative pour la protection et le rétablissement des populations de baleines en voie de disparition pour protéger et soutenir le rétablissement de trois espèces de baleines en voie de disparition : l'épaulard résident du Sud, le béluga de l'estuaire du Saint-Laurent et la baleine noire de l'Atlantique Nord. Dans le cadre de cette initiative, le MPO, TC, ECCC et Parcs Canada ont pour tâche de mettre en œuvre plusieurs activités visant à atténuer les menaces pour la survie et le rétablissement de ces espèces de baleines menacées. Outre le renforcement des capacités d'application et de respect des lois, le gouvernement du Canada lutte contre les principales menaces pour l'épaulard résident du Sud en améliorant la disponibilité des proies (y compris le saumon chinook, qui est une de ses principales sources de nourriture), en réduisant les perturbations causées par le bruit sous-marin des navires et en renforçant la surveillance sous-marine et aérienne pour protéger l'habitat essentiel de cette espèce. Le gouvernement du Canada travaille en partenariat avec les peuples autochtones et en étroite collaboration avec les parties prenantes locales. L'Initiative pour la protection et le rétablissement des populations de baleines en voie de disparition a été renouvelée dans le cadre du budget de 2023 afin de poursuivre les activités existantes visant à protéger ces espèces, leurs proies et leurs habitats.

8. CONCLUSION

Le gouvernement du Canada exerce ses fonctions d'application de la loi conformément à ses lois nationales.

Comme nous l'avons établi plus haut, le Canada, par l'intermédiaire d'ECCC et de TC, exerce des fonctions d'application de la loi conformément à la LP et à la LMMC.

ECCC est chargé de l'exécution et de l'application d'une panoplie de lois et de règlements destinés à prévenir ou à minimiser les menaces sur l'environnement et la santé humaine. Le ministère utilise une approche fondée sur les risques en ce qui concerne les mesures d'application de la loi. Depuis 2014, les agents d'application de la loi d'ECCC ont mis en œuvre 120 mesures d'application de la loi concernant la pollution par les navires dans la RPY. Des deux enquêtes visant des navires de croisière, aucune n'a donné lieu à une mesure d'application de la loi.

Les agents d'application de la loi d'ECCC fondent leurs activités et décisions sur la Politique de conformité et d'application des dispositions de la LP relatives à la protection de l'habitat et la prévention de la pollution.

De plus, afin de recueillir des données sur les rejets des navires de croisière qui pourraient soutenir la planification et l'établissement de priorités futures, la Direction générale de l'application de la loi d'ECCC a effectué 14 inspections dans la RPY au cours de l'exercice financier 2023-2024. Comme indiqué à la section 3.3, il n'y a pas lieu de divulguer d'autres renseignements à ce stade, car ces questions sont en cours.

Le programme de SSM de TC mène des activités de surveillance réglementaire et veille à ce que les navires nationaux et étrangers se conforment aux dispositions de la LMMC et du RPBPCD. Sur les quatre manquements liés aux systèmes d'épuration de gaz d'échappement relevés de janvier 2014 à janvier 2024 en vertu du programme de CNEP, deux ont été corrigés dans le délai imparti, et les autres ont entraîné la détention des navires en question jusqu'à la résolution du problème.

Le gouvernement du Canada mène actuellement des recherches sur l'utilisation des épurateurs au Canada.

Comme expliqué au chapitre 7, l'utilisation d'épurateurs en eaux canadiennes s'est rapidement intensifiée depuis 2019. Le gouvernement du Canada mène déjà des travaux techniques et scientifiques pertinents pour comprendre l'utilisation et les répercussions des épurateurs dans les eaux canadiennes, continue à communiquer des informations à l'OMI et adapte les opérations en matière de réglementation et d'application de la loi en cours selon les résultats obtenus.

Le gouvernement du Canada considère que les recours privés prévus par le droit canadien n'ont pas été exercés.

Comme indiqué au chapitre 6, une personne peut signaler une infraction présumée en vertu de la partie 11, paragraphe 216(1), de la LMMC. Comme l'auteur n'a pas montré qu'il avait tenté d'user des recours disponibles en vertu de la LMMC, le gouvernement du Canada est d'avis que la communication ne répond pas aux critères établis dans l'alinéa 24.27(3)c) de l'ACEUM, car l'auteur n'a pas démontré avoir exercé les recours privés disponibles en vertu du droit canadien. Nous avons décrit les recours privés dont dispose le public, en particulier les pêcheurs et les victimes de la pollution, en vertu de la LP et de la LCPE afin d'illustrer leur diversité.

Le Canada soutient fermement le processus relatif aux communications sur les questions d'application en tant que mécanisme unique permettant de tenir les gouvernements responsables de l'application efficace des lois environnementales en Amérique du Nord. Il offre en outre aux personnes et aux organisations non gouvernementales un moyen de collaborer avec le Canada, les États-Unis et le Mexique pour promouvoir la transparence, la responsabilité et la participation du public, et de faire progresser les objectifs environnementaux visant à favoriser la protection et l'amélioration de l'environnement pour le bien-être des générations actuelles et futures.

9. LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

ACEUM : Accord Canada–États-Unis–Mexique
APP : agents chargés de la prévention de la pollution
CCE : Commission de coopération environnementale
CIPPA : certificat international de prévention de la pollution de l’atmosphère
CNEP : contrôle des navires par l’État du port
CNUDM : Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
DALE : Direction de l’application de la loi en environnement
ECCC : Environnement et Changement climatique Canada
GCC : Garde côtière canadienne
HAP : hydrocarbure aromatique polycyclique
ICCT : International Council for Clean Transportation
ISM : inspecteur de la sécurité maritime
LCOM : *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*
LCPE : *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)*
LEP : *Loi sur les espèces en péril*
LESC : *Loi sur les espèces sauvages du Canada*
LMMC : *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001*
LPEAVSRCII : *Loi sur la protection d’espèces animales ou végétales sauvages et la réglementation de leur commerce international et interprovincial*
LP : *Loi sur les pêches de 1985*
LPPEA : *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*
LTPGES : *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*
MARPOL : *Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires*
MPO : ministère des Pêches et des Océans
NO_x : oxydes d’azote
OIPABP : Outil d’inventaire des polluants affectant les baleines et leurs proies
OMI : Organisation maritime internationale
PIAL : plan intégré d’application de la loi
PPO : Plan de protection des océans
RPBPCD : *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*
RPY : région du Pacifique et du Yukon
SEM : communication sur les questions d’application
SO_x : oxyde de soufre
SPA : sanction administrative pécuniaire
SSM : Sécurité et sûreté maritime
TC : Transports Canada
ZCE : zone de contrôle des émissions
ZEE : Zone économique exclusive

10. ANNEXE 1

Renseignements additionnels sur Pêches et Océans Canada et sur la Garde côtière canadienne

Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) est responsable de l'exécution et de l'application des dispositions relatives à la protection du poisson et de son habitat et à la prévention de la pollution de la *Loi sur les pêches* (LP), qui contient trois paragraphes clés traitant de la protection du poisson et de son habitat :

- Paragraphe 34.4(1) de la LP : « Il est interdit d'exploiter un ouvrage ou une entreprise ou d'exercer une activité entraînant la mort du poisson, sauf celle de la pêche. »
 - Paragraphe 35(1) de la LP : « Il est interdit d'exploiter un ouvrage ou une entreprise ou d'exercer une activité entraînant la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson. »
 - Paragraphe 36(3) de la LP : voir la description à la section 3.1, « Dispositions relatives à la prévention de la pollution de la *Loi sur les pêches* de 1985 ».
- *Organisation et pouvoirs de la Direction générale de l'application de la loi du ministère des Pêches et des Océans*

Le Programme de conservation et de protection du MPO est chargé de veiller au respect et à l'application des dispositions des diverses lois environnementales relatives à la protection des ressources halieutiques et océaniques du Canada. Plus de 600 agents de pêche au Canada travaillent à l'application de ces lois, y compris des suivantes :

- [*Loi sur les pêches*](#)
- [*Loi sur les océans*](#)
- [*Loi sur la protection des pêches côtières*](#)
- [*Règlement de pêche \(dispositions générales\)*](#)
- [*Règlement sur les mammifères marins*](#)
- [*Loi sur les espèces en péril*](#)

Les tâches des agents de pêche du Programme de conservation et protection incluent ce qui suit :

- Promouvoir le respect des règles en matière de pêche et de conservation des ressources;
- Surveiller les activités de pêche depuis la terre et les airs et en mer;
- Participer à la planification, à la gestion et au contrôle des pêcheries et des habitats de poissons du Canada;
- Agir en tant que personne-ressource ou représenter le gouvernement fédéral dans les collectivités éloignées;
- Recueillir des preuves d'activités illégales au cours de patrouilles de routine et d'enquêtes spéciales afin de les faire valoir devant les tribunaux.

Pour accomplir leur travail, les agents de pêche collaborent avec le public, les pêcheurs, les communautés autochtones, l'industrie et d'autres parties prenantes.

Garde côtière canadienne

Le mandat de la Garde côtière canadienne (GCC) découle de la *Loi sur les océans*, de la *Loi sur la marine marchande du Canada* de 2001 (LMMC) et de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* (LEBAD), qui lui confèrent le pouvoir de fournir des services essentiels :

- Systèmes et services d'aide à la navigation;
- Services de communication maritime et de gestion du trafic maritime;
- Services de brise-glace et de surveillance des glaces;
- Services d'entretien des chenaux;
- Volet maritime du Programme fédéral de recherche et de sauvetage;
- Intervention à l'égard d'épaves et de navires dangereux ou délabrés;
- Intervention environnementale en milieu marin;
- Services de navigation maritime et aérienne et autres services maritimes fournis aux ministères et organismes fédéraux.

Programme de conformité et d'application de la loi de la GCC

En juin 2023, la GCC a également lancé son nouveau programme de conformité et d'application de la loi. Ce programme accroît la responsabilité des personnes qui agissent de manière dangereuse pour les régions maritimes, comme le prévoient la LMMC et la LEBAD, en utilisant tous les outils législatifs à la disposition de la GCC, conformément au « principe du pollueur-payeur ». La GCC dispose de divers outils, comme le recouvrement des coûts de ses interventions sur les navires dangereux ou polluants en imposant des sanctions administratives pécuniaires en vertu de la LEBAD. Le non-respect de la loi peut entraîner des sanctions allant jusqu'à 50 000 \$ pour les particuliers et 250 000 \$ pour les entreprises ou les sociétés, tandis que les poursuites pour infraction réglementaire peuvent entraîner une amende maximale d'un million de dollars pour les particuliers, ou jusqu'à trois ans d'emprisonnement, et six millions de dollars pour les entreprises ou les sociétés.