

**Réponse de la NOAA au
Secrétariat de la Commission de coopération environnementale
DEMANDE D'INFORMATION
en vue de la constitution d'un dossier factuel relatif à la communication
SEM-21-003 (Baleine noire de l'Atlantique Nord)**

(Réponse modifiée par rapport à la demande initiale du Secrétariat, à laquelle il était impossible ou inopportun de répondre [p. ex. information indisponible, prédélibératoire, confidentialité])

Informations relatives à l'application de la Règle sur la vitesse des navires

Procédures appliquées par la NOAA pour identifier les contrevenants potentiels à la règle Speed Restrictions to Protect North Atlantic Right Whales (Restrictions de vitesse afin de protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord, 50 C.F.R. § 224.105; ci-après la « Vessel Speed Rule », la « VSR » ou la « Règle sur la vitesse des navires »)

La *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA, Administration nationale des systèmes océaniques et atmosphériques) et l'*United States Coast Guard* (USCG, Garde côtière des États-Unis) collaborent dans le domaine des patrouilles et activités relatives à la VSR, notamment pour ce qui est d'analyser les données de l'*Automatic Identification System* (AIS, Système d'identification automatique), lesquelles peuvent servir à évaluer la vitesse des navires. L'USCG signale également à la NOAA les infractions potentielles à la VSR relevées lors de patrouilles indépendantes. De plus, l'USCG fournit des renseignements pour éclairer les enquêtes de la NOAA, notamment sur la propriété des navires et, le cas échéant, sur des contacts antérieurs avec des navires ayant possiblement dépassé les limites de vitesse.

Décisions de mise en accusation ou de renonciation dans les cas de violations potentielles ou apparentes de la VSR, de 2008 à ce jour

Au sein de la NOAA, l'*Office of General Counsel Enforcement Section* (GCES, Service d'application de la loi du Bureau de l'Avocat général) coordonne et met en application les pouvoirs qui sont délégués à l'Avocat général en tant que procureur en matière civile. Depuis 2008, le GCES a pris environ 185 décisions (accusation ou renonciation) dans des affaires portant sur des infractions à la VSR. De ce nombre, le GCES a porté des accusations dans 177 cas et a renoncé à le faire dans 8 cas.

Aperçu des types d'éléments de preuve sur lesquels ces décisions étaient fondées

Pour prendre ses décisions concernant l'émission ou non d'accusations, le GCES s'appuie sur tous les éléments de preuve disponibles recueillis par l'*Office of Law Enforcement* (OLE, Bureau d'application de la loi) de la NOAA, l'USCG et les partenaires d'application de la loi à l'échelon des États. Dans les cas typiques qui portent sur des infractions possibles à la VSR, l'OLE constitue un dossier qui comprend généralement :

- de la documentation sur les caractéristiques du navire, notamment sur sa taille;
- des documents sur la propriété et la gestion du navire;
- des cartes indiquant les emplacements et les vitesses du navire (souvent établies à partir de données AIS);
- les journaux de bord du navire, le cas échéant;

- des documents concernant les contacts avec des représentants du navire, y compris toute lettre envoyée auparavant à ces représentants au sujet de la conformité à la VSR.

Critères de la NOAA pour émettre un avertissement écrit ou remettre un Notice of Violation and Assessment of Penalty (NOVA, Avis d'infraction et d'imposition d'une sanction)

Dans toutes les affaires administratives civiles depuis 2011, y compris les cas où des infractions à la Règle sur la vitesse des navires étaient en cause, la NOAA a appliqué sa politique d'évaluation des sanctions administratives civiles et des sanctions liées aux permis (politique sur les sanctions) pour déterminer s'il y avait lieu de donner un avertissement écrit ou d'appliquer une sanction pécuniaire. Les politiques actuelles et antérieures relatives aux sanctions peuvent être consultées à l'adresse : <https://www.noaa.gov/general-counsel/gc-enforcement-section/penalty-policy-and-schedules>. Depuis 2008, la NOAA a remis environ 177 NOVA relativement à des affaires portant sur des infractions à la VSR.

Sanctions administratives civiles dans les cas d'infractions à la Règle sur la vitesse des navires ayant entraîné une collision avec une baleine noire de l'Atlantique Nord

Les infractions à la VSR ne portent pas uniquement sur les collisions. Souvent, la NOAA n'a aucune preuve démontrant qu'un navire particulier est entré en collision avec une baleine, à moins que la collision n'ait été signalée volontairement. Dans un tel cas, cette collision ferait l'objet d'une enquête en tant que « prise » au sens de l'*Endangered Species Act* (ESA, Loi sur les espèces en voie de disparition) et de la *Marine Mammal Protection Act* (MMPA, Loi sur la protection des mammifères marins). Aucun des 177 avis NOVA que la NOAA a remis pour des infractions à la VSR ne portait sur une allégation de collision avec un navire.

Renvois par la NOAA au bureau d'un procureur des États-Unis pour poursuite pénale à la suite d'infractions à la Règle sur la vitesse des navires

La NOAA a déféré un cas au département de la Justice aux fins de poursuite pénale pour infraction à la VSR. Ce renvoi a eu lieu en 2014 et portait sur des allégations d'inscription de fausses informations dans le journal de bord du navire.

Aperçu de l'intégration des opérations visant la VSR dans les Joint Enforcement Agreements (JEA, ententes communes d'application) entre l'administration fédérale et les autorités d'États

Pour chaque JEA, la NOAA établit des priorités en collaboration avec les partenaires concernés; ces priorités varient selon la région et l'État. Les JEA des États suivants prévoient du financement lié à la limitation des vitesses : Rhode Island, New York, Massachusetts, New Jersey, Delaware, Maryland et Virginie. La NOAA mène régulièrement des opérations communes de contrôle des vitesses dans les *Seasonal Management Areas* (SMA, zones de gestion saisonnière) avec ses partenaires de JEA.

Données recueillies ou produites par la NOAA et l'USCG pour évaluer les configurations du trafic de navires dans les SMA

La NOAA reçoit des données AIS grâce à un accord interorganismes avec le *Volpe Center* du département des Transports. Bien que ces données exactes ne soient pas publiées, les données AIS pour le même réseau national AIS de l'USCG, qui représentent la majeure partie des données AIS qu'utilise la NOAA, sont accessibles sur le site <https://marin cadastre.gov/accessais/>. Outre ces informations, nous nous appuyons également sur la base de données suivante, conformément à notre accord avec le *Volpe Center* : <https://www.spglobal.com/market-intelligence/en/solutions/products/sea-web-vessel-search>. Elle nous permet d'enrichir

nos connaissances sur les caractéristiques des navires (p. ex. taille et type du navire, etc. Il est à noter que cette source d'information n'est pas accessible au public; il s'agit d'une base de données tierce consultable moyennant des frais). Les renseignements sur la méthode utilisée pour évaluer la VSR en 2020 se trouvent tous dans le document même et dans ses annexes : <https://www.fisheries.noaa.gov/national/endangered-species-conservation/reducing-vessel-strikes-north-atlantic-right-whales#right-whale-speed-rule-assessment>. Si plus de données brutes et techniques sont d'intérêt (même s'il ne s'agit pas des données directement utilisées pour la surveillance de l'application de la loi), on peut consulter les données complémentaires pour l'article de H. Blondin, L.P. Garrison, J.D. Adams et coll. (*Vessel strike encounter risk model informs mortality risk for endangered North Atlantic right whales along the United States east coast*, Sci Rep 15, 736, 2025) à l'adresse <https://doi.org/10.1038/s41598-024-84886-z>, et dans le référentiel GitHub : <https://github.com/SEFSC/VesselStrikeRiskModel/tree/main>.

Navires dont on sait ou soupçonne qu'ils ont invoqué indûment ou excessivement des dérogations pour raisons de sécurité, de 2008 à ce jour

En général, la NOAA conserve pendant 10 ans les dossiers de cas concernant des mesures d'application administratives civiles, conformément aux calendriers de conservation de dossiers de la NOAA adoptés en vertu de la *Federal Records Act* (Loi sur les documents fédéraux). Nous avons examiné 119 dossiers clos d'application dans le cadre desquels des NOVA avaient été remis, remontant jusqu'en 2015. Nous avons évalué si les défendeurs dans ces affaires avaient soulevé des questions relativement aux dérogations pour raisons de sécurité; ce fut le cas dans 39 des 119 affaires. Il s'agissait d'embarcations de plaisance (24 cas), de navires océaniques relevant du secteur du transport maritime (10 cas), de bateaux affrétés ou de pêche (2 cas); les trois autres cas concernaient un traversier, un navire de transfert d'équipage et un voilier.

Dans chaque affaire portant sur une dérogation pour raisons de sécurité, le GCES évalue les éléments de preuve disponibles pour déterminer si la dérogation s'applique. Si des preuves de dérogation potentielle pour raisons de sécurité sont disponibles avant le dépôt d'accusations, le GCES peut renoncer à porter des accusations dans le cas de certains passages pour lesquels les preuves étayaient la dérogation. Si aucune preuve à l'appui de la dérogation n'est disponible avant le dépôt d'accusations, le GCES peut rejeter ou modifier certains chefs d'accusation dans les cas où la dérogation serait justifiée. Si la dérogation pour raisons de sécurité est injustifiée, le GCES porte l'affaire en justice ou opte pour un règlement en conformité avec le droit applicable et les politiques en vigueur de la NOAA.

Toutes les parties faisant l'objet d'accusations ont le droit d'être entendues par un juge administratif et peuvent invoquer la dérogation pour raisons de sécurité comme moyen de défense. Dans de tels cas, le juge administratif évalue de manière indépendante si cette dérogation est justifiée.

Communications du personnel de la NOAA, de l'USCG ou d'autres organismes, ou de membres du public (y compris des groupes de défense sans but lucratif) exprimant des préoccupations concernant des navires qui invoquent ou utilisent abusivement la dérogation pour raisons de sécurité, de 2008 à ce jour

L'évaluation de la VSR faite en juin 2020 par le *National Marine Fisheries Service* (NMFS, Service national des pêches maritimes) en ce qui a trait aux baleines noires de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*) a dégagé les constatations suivantes :

- L'organisme ne dispose pas de données à l'heure actuelle sur l'ampleur réelle du recours par les navires à la dérogation pour raisons de sécurité. Toutefois, des indications laissent penser que certains pourraient invoquer d'importantes contraintes de manœuvrabilité sans motif valable. Il n'existe aucun mécanisme efficace permettant à l'organisme de collecter de telles données à partir des entrées de journal de bord obligatoires en cas de dérogation. Pour faciliter l'application de la VSR et mieux comprendre l'ampleur de l'incidence sur la sécurité, le NMFS devrait se pencher sur la modification possible du libellé de la réglementation, notamment en prévoyant une notification électronique simultanée des dérogations.
- Dans certaines SMA, un nombre disproportionné de navires dépasse les 10 nœuds; c'est tout particulièrement le cas des navires océaniques à l'entrée des chenaux. De tels navires qui entrent dans les ports du sud avec un pilote à la barre représentent une proportion démesurée des navires qui dépassent la limite de vitesse. En outre, un nombre disproportionné de porte-conteneurs et d'embarcations de plaisance dépassent une vitesse de 12 nœuds. Des mesures d'application et de sensibilisation axées sur ces segments de l'industrie s'imposent afin d'assurer le respect de la réglementation et une réduction appréciable des risques de collision pour tous les types de navires.

La publication de tout signalement particulier d'activités illégales par le public découragerait les signalements et compromettrait l'application des lois environnementales. Voilà pourquoi de tels signalements sont confidentiels au titre de l'*Accord de coopération environnementale (ACE)*.

La NOAA est consciente du fait que plusieurs groupes de défense (p. ex. *Maritime Whale*, <https://www.maritimewhale.com/>) ont exprimé publiquement leurs préoccupations concernant les navires qui invoquent de manière abusive la dérogation pour raisons de sécurité, en particulier les grands navires océaniques entrant dans les ports du sud. À l'inverse, l'*American Pilots Association* (Association des pilotes américains) a fait remarquer qu'il n'était pas étonnant que les grands navires océaniques aient souvent besoin de dépasser les 10 nœuds pour conserver leur manœuvrabilité dans « des chenaux dragués étroits au large, entretenus par l'administration fédérale, où le trafic bidirectionnel, les courants transversaux, la mer et les vents ont une incidence considérable sur la sécurité de la navigation » [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcqlclefindmkaj/https://cms3.revize.com/revize/americanpilots/APA_Right%20Whale_Assessment_Comments_Final_3-25-21.pdf](https://efaidnbmnnnibpcajpcqlclefindmkaj/https://cms3.revize.com/revize/americanpilots/APA_Right%20Whale_Assessment_Comments_Final_3-25-21.pdf).

Stratégies mises en œuvre pour déterminer les cas où la dérogation pour raisons de sécurité a été invoquée de manière abusive comme moyen de défense

Afin de déterminer si la clause de dérogation pour raisons de sécurité s'applique à un passage particulier, le GCES évalue toutes les preuves disponibles, y compris les journaux de bord du navire, les déclarations du capitaine et de l'équipage, les données océaniques, atmosphériques et météorologiques, ainsi que les caractéristiques du navire. Dans des cas particuliers, le GCES a fait appel à des capitaines de navire comme témoins experts lors de négociations de règlements et pour évaluer objectivement si les conditions et circonstances propres à un passage justifiaient la dérogation, dans le but d'éclairer de telles négociations.

L'*Office of Law Enforcement* (OLE, Bureau d'application de la loi) de la NOAA mène des opérations en mer pour détecter les infractions à la VSR. Dans le cadre de ces opérations, il accumule des preuves concernant les conditions qui peuvent justifier le recours à la dérogation. Par exemple, l'OLE a utilisé un profileur de courant à effet Doppler pour collecter des données sur les courants dans les chenaux de navigation pendant ses patrouilles. Ces renseignements peuvent être utilisés, avec d'autres informations, pour évaluer si la dérogation était appropriée.

Stratégies mises en œuvre depuis 2008 pour améliorer la collecte de données sur le nombre de dérogations pour raison de sécurité et sur leurs circonstances

Les dérogations pour raisons de sécurité font l'objet d'une enquête rigoureuse par l'OLE et sont traitées au cas par cas. Toute demande de dérogation donne lieu à une enquête qui fait appel à diverses sources de renseignements, notamment les données de bouées météorologiques de la NOAA, les appels de l'USCG, les entretiens et les inscriptions dans les journaux de bord.

Afin d'approfondir une enquête sur les infractions à la VSR touchant les baleines noires de l'Atlantique Nord, l'OLE élabore un programme de systèmes aériens sans pilote utilisant des drones pour surveiller les navires qui traversent les zones de gestion saisonnière (SMA). Employés avec des radars, ces systèmes aériens permettront à l'OLE d'identifier les navires, de surveiller les conditions météorologiques en temps réel dans les SMA et de faire des enregistrements vidéo de transits de navires.

Répartition géographique des lettres envoyées par la NOAA aux contrevenants potentiels à la Règle sur la vitesse des navires afin de les encourager à se conformer volontairement à la Règle, de 2008 à ce jour

Le respect de la VSR est obligatoire, et non pas volontaire. Des lettres de conformité sont envoyées aux navires concernés qui dépassent la vitesse maximale de 10 nœuds afin de les informer de la réglementation et de les inciter à s'y conformer ultérieurement. L'OLE a lancé le programme de lettres de conformité en 2018 et a envoyé environ 2 200 lettres afin de mieux disséminer la Règle et d'encourager son respect à l'avenir.

Informations sur le processus prévu par la *National Environmental Policy Act* (NEPA, Loi sur la politique environnementale nationale) pour modifier les règlements de l'ALWTRP (Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique)

Justification de la portée de l'analyse des effets cumulatifs dans l'étude d'impact environnemental (EIE) en vue de modifier les règlements de l'ALWTRP

La NEPA ne définit pas les effets cumulatifs, et n'en exige pas. Par le passé, le *Council for Environmental Quality* (CEQ, Conseil sur la qualité de l'environnement) avait défini la portée de l'analyse des effets cumulatifs dans la réglementation. Elle incluait une analyse des effets des actions, en conjonction avec d'autres facteurs qui influent sur les composantes physiques, biologiques et socioéconomiques des ressources de l'environnement touché. Ces règlements ont depuis été abrogés.

En outre, l'orientation actuelle de la Cour suprême porte à penser que l'analyse des effets de la NEPA doit se limiter aux effets des actions aux États-Unis. L'organisme a néanmoins dépassé cette norme en tenant compte de la mortalité de baleines dans les eaux canadiennes. Au chapitre 8 [du volume 1 du rapport contenant la version définitive de l'EIE](#), nous avons examiné les composantes valorisées suivantes de l'écosystème : de grandes baleines fréquemment enchevêtrées [dans les engins] des pêcheries visées par l'ALWTRP, d'autres espèces protégées, l'habitat et les collectivités humaines. Notre analyse et la plupart des actions

concernées étaient axées sur la zone de gestion des pièges/casiers dans la région Nord-Est, assujettie à l'ALWTRP. Cette zone comprend les eaux situées au sud de la frontière canado-américaine jusqu'à une ligne droite allant de Watch Hill Point (Rhode Island), à la latitude 40° 00' N., bornée à l'ouest par la terre ou par la ligne de longitude 71° 51.5' O., et à l'est par la limite orientale de la Zone économique exclusive (ZEE). Il s'agit d'une zone soumise aux exigences de l'ALWTRP qui comprend les eaux marines et le plancher océanique relevant de la compétence des États-Unis. Nous avons également pris en considération les blessures graves et la mortalité qui surviennent dans les eaux canadiennes par suite des activités humaines (principalement, les enchevêtrements et les collisions avec des navires) en raison de l'ampleur de leur incidence sur la population de baleines noires de l'Atlantique Nord (voir la section 8.3.3.10).

La portée temporelle de l'analyse variait selon la ressource. Dans tous les cas, l'analyse tenait compte des actions passées (principalement, au cours des deux dernières décennies), présentes et raisonnablement prévisibles dans l'avenir (sur une période de cinq ans) qui pourraient avoir une incidence sur de précieuses ressources physiques, biologiques ou socioéconomiques. La discussion a surtout porté sur les effets des mesures de gestion ainsi que sur les répercussions directes des facteurs de stress potentiels : interactions avec les secteurs des pêches commerciales et récréatives, collisions avec des navires, pollution, bruit, changements climatiques, développement des énergies renouvelables, exploitation pétrolière et gazière, proliférations d'algues nuisibles et abondance de proies.

Justification pour ne pas prendre en compte les solutions de rechange exposées par l'auteur de la communication dans ses remarques sur l'EIE provisoire. Plus précisément, ces solutions concernaient : la réduction du nombre de pièges, le renforcement des exigences relatives aux lignes de bouée faibles, les fermetures de zones statiques, les exigences en matière de marquage des engins et les stratégies de gestion des zones dynamiques¹.

Nous avons reçu, via le portail de commentaires, 171 213 observations sur la Règle proposée et l'étude d'impact environnemental (EIE) provisoire, y compris les remarques particulières contenues dans le document de 102 pages dont l'hyperlien est fourni dans la note 1 ci-dessous (remarques de John Rousakis, Oceana).

En raison du grand nombre de remarques et du fait que beaucoup d'entre elles se recoupaient ou étaient très semblables, nous n'avons pas traité chaque remarque individuellement; plutôt, nous les avons regroupées par thème.

Les réponses à chacun des thèmes soulevés par l'auteur figurent dans le rapport [Final Environmental Impact Statement, Regulatory Impact Review, and Final Regulatory Flexibility Analysis for Amending the Atlantic Large Whale Take Reduction Plan : Risk Reduction Rule, Volume II](#) (« Étude d'impact environnemental définitive, Étude d'impact de la réglementation et Analyse définitive de flexibilité des réglementations aux fins de la modification du Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique : Règle sur la réduction des risques, volume II »).

Plus précisément, la réduction du nombre de pièges est abordée dans les remarques 5.14 (p. 19), 6.1 (p. 21) et 6.3 (p. 22); les lignes de bouée faibles sont abordées dans la remarque 12.9 (p. 56) et la section 1.1.14 (p. 57-59); les fermetures de zones statiques sont abordées dans les remarques 7.6 (p. 26), 7.7 (p. 27), 7.8 (p. 27),

¹ Document disponible à l'adresse : <https://www.regulations.gov/comment/NOAA-NMFS-2020-0031-0799>.

9.1 (p. 39), 9.7 (p. 41), 9.11 (p. 42), 9.15 (p. 43) et 9.23 (p. 45); le marquage des engins est abordé dans la section 1.1.5 (p. 12-15) ainsi que dans la remarque 1.1 (p. 4); la gestion dynamique est abordée dans les remarques 5.9 (p. 17), 5.16 (p. 19), 9.2 (p. 39), 9.10 (p. 42), 9.19 (p. 45) et 11.9 (p. 53).

Informations relatives à l'application de la *Marine Mammal Protection Act (MMPA, Loi sur la protection des mammifères marins)*, de l'*Endangered Species Act (ESA, Loi sur les espèces en voie de disparition)* et des règlements de l'*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan (ALWTRP, Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique [50 C.F.R. § 229.32]*; ci-après « règlements de l'ALWTRP »)

Procédures qu'utilise la NOAA pour détecter les violations potentielles des règlements de l'ALWTRP

L'OLE remonte et inspecte les engins de pêche commerciale, y compris les pièges et les casiers, afin de vérifier leur conformité aux règlements de l'ALWTRP. L'OLE effectue des inspections en vertu de l'ALWTRP (patrouilles et opérations) de manière indépendante et en collaboration avec les partenaires d'application de la loi aux échelons fédéral et d'État. Ces inspections se déroulent principalement en mer, à bord de patrouilleurs munis de plateformes (navires de l'OLE ou de partenaires d'application de la loi), mais peuvent également inclure des patrouilles terrestres au cours desquelles des agents ou officiers se présentent aux navires à quai pour inspecter les engins. Ces dernières donnent le plus souvent lieu à une aide à la mise en conformité si une infraction potentielle est constatée. Les infractions identifiées en mer pourraient entraîner une sanction plus formelle.

Nos activités de mise en application de l'ALWTRP exploitent en grande partie la multiplication des forces fournies par nos partenaires d'application de la loi, en particulier nos partenaires d'États. La patrouille maritime du Maine effectue la majorité des patrouilles d'inspection des engins fixes dans les zones de pêche du homard et du crabe au casier de la région Nord-Est. Cette pêche compte le plus d'engins fixes devant être conformes à l'ALWTRP, et la majorité de ces engins se trouvent dans les eaux du Maine. Cependant, le New Hampshire, le Massachusetts et le Rhode Island effectuent tous des patrouilles de contrôle des engins fixes et disposent tous de patrouilleurs munis de plateformes capables de remonter des engins fixes.

D'avril 2022 à octobre 2024, l'OLE a effectué 64 patrouilles de remontée d'engins de pêche au homard et au crabe, à bord de bateaux des partenaires d'application de la loi d'États ou de bateaux de remontée affrétés.

Depuis 2022, l'OLE et son réseau de partenaires d'États signataires de *Joint Enforcement Agreements* (JEA, ententes communes d'application de la loi) ont mené :

- Exercice financier 2022 : 823 inspections d'engins sous le régime de l'ALWTRP;
- Exercice 2023 : 1 346 inspections d'engins sous le régime de l'ALWTRP.
- Exercice 2024 : 1 623 inspections d'engins sous le régime de l'ALWTRP;
- Exercice 2025 : 323 inspections d'engins sous le régime de l'ALWTRP.

L'OLE a utilisé des véhicules téléguidés (VTG) uniquement pour inspecter les casiers à homards. Les autres types d'engins fixes, tels que les filets maillants, présentent un risque trop élevé d'enchevêtrement des VTG et d'endommagement des engins de

pêche. Des inspections par VTG ont eu lieu dans la baie de Cape Cod et le golfe du Maine ainsi qu'au large, près du banc de Georges.

D'avril à juin 2024, l'OLE a mené 3 opérations de remontée d'engins de pêche sous le régime de l'ALTWRP à l'aide d'un VGT, à bord de patrouilleurs affrétés. Au total, 49 inspections ont été menées au cours de ces patrouilles, toutes effectuées selon des méthodes de remontée traditionnelles afin de vérifier la conformité.

L'OLE et son réseau de partenaires d'États signataires des JEA effectuent chaque année des patrouilles dans les zones de restriction des engins de pêche. Les navires de patrouille ne sont pas tous munis d'équipement pour remonter les casiers, mais les inspections des engins à la surface, ainsi que des remontées manuelles limitées, permettent aux forces de l'ordre d'identifier le propriétaire de l'équipement et d'amorcer un suivi ou une enquête plus approfondie.

La patrouille maritime du Maine compte un bateau de remontée qui peut patrouiller dans la zone LMA 1 RGA (zone de restriction des engins dans la zone 1 de gestion du homard); il y a effectué des patrouilles pendant les fermetures. À ce jour, le seul engin fixe situé dans la zone LMA 1 RGA était un engin endommagé qui semblait avoir été traîné ou déplacé vers cette zone par les marées. L'engin endommagé a été retiré par la patrouille maritime du Maine et rendu à son propriétaire.

La police environnementale du Massachusetts effectue des patrouilles de surface exhaustives dans la zone Nord du Massachusetts, dans le secteur situé à l'extrémité ouest de la zone de restriction du Massachusetts (*MRA Wedge*) ainsi que dans la zone de restriction du Massachusetts, avant et pendant les fermetures. Étant donné les interdictions d'État et fédérales, qui se recoupent et qui sont établies depuis longtemps et prévisibles concernant les cordages de descente et de remontée, les taux de conformité sont très élevés.

Le Service de la protection de l'environnement du Rhode Island effectue des patrouilles de surface au moyen de navires spécialisés dans la zone de restriction de South Island pendant les fermetures. En outre, plusieurs organisations non gouvernementales et réseaux de recherche effectuent des levés aériens de ces zones de restriction des engins et transmettent leurs observations sur les engins fixes qui s'y trouvent aux partenaires d'application de la loi concernés.

Violations potentielles des règlements de l'ALWTRP signalées par le public à NOAA Fisheries (par le service téléphonique d'application de la loi ou d'autres moyens de signalement), de 2014 à ce jour

Il n'existe aucun document indiquant une violation de l'ALWTRP signalée par un membre du public.

Sanctions administratives civiles ou sanctions relatives aux permis imposées pour violation des règlements de l'ALWTRP, de 2014 à ce jour

Depuis 2014, le GCES a neuf fois décidé de porter des accusations ou d'y renoncer dans des affaires concernant les règlements de l'ALWTRP. Une affaire a fait l'objet d'une renonciation et une autre a été déférée à l'OLE pour l'établissement d'un règlement sommaire. Le GCES a remis des avis de violation et d'imposition d'une sanction (NOVA) dans sept cas.

Création et mise en œuvre du mécanisme de règlement sommaire de la NOAA pour traiter les infractions aux règlements de l'ALWTRP

Les règlements sommaires sont l'un des outils disponibles en cas d'infraction aux lois qu'applique la NOAA. Ces règlements sont essentiellement une forme de « contravention » donnée par un agent spécial ou un agent de l'autorité de la NOAA, sur les lieux ou peu après. Ils constituent un moyen de punir et de dissuader de manière expéditive les violations moins graves, telles que les infractions mineures de nature récréative ou concernant la tenue de registres ou les signalements, de même que les infractions que les agents d'application de la loi peuvent facilement détecter plus ou moins au moment où elles surviennent.

Les règlements sommaires permettent à la NOAA de sanctionner des infractions moins graves que l'on pourrait sinon laisser passer à cause de ressources limitées. Cet outil constitue un mécanisme plus simple pour traiter de telles infractions. Les règlements sommaires permettent également d'appliquer la loi « en temps réel » et ainsi de lier directement la sanction à l'infraction, de manière à renforcer la dissuasion. Les contrevenants bénéficient des règlements sommaires, puisque l'affaire est réglée rapidement et pour un montant inférieur à celui qui serait normalement imposé en vertu de la politique de sanctions.

Seules des infractions figurant dans une liste approuvée de règlements sommaires. Le GCES dresse de telles listes avec l'aide de l'OLE, des bureaux de programme concernés, des parties prenantes régionales et d'autres partenaires d'application de la loi fédéraux et d'États. Elles prévoient des sanctions fixes pour les infractions pouvant faire l'objet d'un règlement sommaire. Une liste de règlements sommaires n'est en vigueur que si elle a été approuvée par l'Avocat général, l'Avocat général adjoint ou le chef de la section d'application de la loi de la NOAA. Même si une infraction figure dans une liste approuvée, un règlement sommaire pourrait ne pas convenir en cas de circonstances aggravantes, ou si le contrevenant présente de lourds antécédents en matière d'infractions.

Depuis au moins 2016, les infractions aux exigences de l'ALWTRP relatives aux engins de pêche peuvent faire l'objet d'un règlement sommaire de 500 \$ pour une première infraction. En 2019, la NOAA a élargi cette disposition. La liste des règlements sommaires en vigueur prévoit désormais un règlement de 500 \$ pour une première infraction en cas de « non-respect du plan de réduction des prises touchant l'entretien et la configuration des engins ».

Les règlements sommaires ne conviennent pas à tous les cas. Par exemple, si une infraction à un règlement de l'ALWTRP a entraîné la prise d'une baleine noire, ou si le contrevenant a refusé de coopérer avec la NOAA, il serait contre-indiqué d'y recourir.

Mesures prises par la NOAA pour favoriser la conformité volontaire aux règlements de l'ALWTRP

La conformité aux règlements de l'ALWTRP est obligatoire, et non pas volontaire. Pour aider les pêcheurs à s'y conformer, nous avons fourni du matériel d'information et organisé des présentations à l'intention des pêcheurs et des responsables de l'application de la loi. Nous avons également collaboré avec les États, les fabricants et les pêcheurs pour concevoir et fournir des maillots faibles (ou maillots de sécurité) et des lignes de bouée (ou cordages) faibles. Plus précisément, nous avons :

- organisé un webinaire éducatif sur les modifications de la phase 1 de l'ALWTRP à l'intention de l'équipe de réduction des prises; ce webinaire était ouvert au public et il est accessible en ligne;

- créé des guides [de conformité propres aux divers États pour les zones 3 de gestion du homard et la région Nord-Est](#);
- imprimé [des guides de marquage des engins](#), distribués aux pêcheurs par l'intermédiaire de nos services de liaison;
- fourni de l'information actualisée sur les [lignes de bouée faibles](#) et les [maillons faibles](#) approuvés, en précisant les endroits où ils sont disponibles;
- créé et publié des [vidéos](#) montrant la façon d'installer et d'utiliser les maillons faibles;
- collaboré avec les pêcheurs pour mettre au point des maillons faibles en plastique;
- collaboré avec les États pour assurer l'approvisionnement en lignes faibles et pour en fournir une certaine quantité sans frais (variable selon les États) aux pêcheurs;
- dispensé une formation en personne à l'USCG et aux partenaires de JEA dans le Maine, le New Hampshire, le Massachusetts et le Rhode Island afin qu'ils puissent mieux aider à la mise en conformité;
- dispensé une formation au personnel du premier district de l'USCG afin qu'ils puissent mieux sensibiliser les agents d'application de la loi aux règlements de l'ALWTRP;
- publié des rappels annuels sur les exigences de l'ALWTRP et les zones de restriction dans le bulletin *NOAA Navigator*;
- envoyé un rappel annuel concernant les zones de restriction de l'ALWTRP par courriel, via gov.delivery;
- fourni une expertise thématique aux conseils de gestion des pêches de la Nouvelle-Angleterre et du centre du littoral atlantique afin de les sensibiliser aux exigences de l'ALWTRP.

Autres informations

Capacités de la NOAA à enquêter et à déterminer précisément les navires responsables de collisions (sublétales et létales) avec des baleines noires de l'Atlantique Nord

La NOAA fournit un modèle rétrospectif qui nous permet de retracer la dérive d'une carcasse de baleine au fil du temps. Ce modèle, en plus d'une autopsie, nous permet de déterminer la cause du décès ainsi qu'une période et la zone où il est survenu. Grâce aux fonctionnalités de suivi des navires offertes par l'*Automatic Identification System* (AIS, Système d'identification automatique) et le *Vessel Monitoring System* (VMS, Système de suivi des navires), nous pouvons identifier les navires susceptibles de faire l'objet d'un examen en cas de collision ayant entraîné la mort d'une baleine. Si la modélisation rétrospective ou d'autres analyses cernent un ou plusieurs navires suspects, l'OLE ouvre une enquête, tente d'interroger le propriétaire/exploitant de chaque navire et, si possible, examine les journaux de bord, les rapports d'observation, les plans de transit et d'autres informations pertinentes pour déterminer si l'un de ces navires aurait eu une interaction avec une baleine noire. En outre, le personnel de l'OLE analyse les conditions atmosphériques, à l'aide de données provenant des bouées dans la zone au moment du décès. Il obtient ainsi un aperçu d'éventuels facteurs atténuants ayant pu contribuer à une interaction entre un bateau et une baleine noire.

Malgré ces mesures, les seuls cas de collision avec une baleine noire pour lesquels nous connaissons avec certitude le navire en cause sont ceux où le navire même a signalé l'événement. D'autres cas ont fait l'objet d'enquêtes, mais aucune n'a permis de cerner précisément un navire comme étant à l'origine d'une collision non signalée. D'autres mesures ont été prises pour évaluer les dimensions approximatives d'un navire impliqué dans une collision, mais aucune de ces mesures n'a permis ni n'avait pour but de déterminer un navire en particulier à l'origine de la collision.

Moyens et méthodes qu'utilise la NOAA pour suivre les baleines noires de l'Atlantique Nord enchevêtrées dans des engins de pêche – y compris, mais sans s'y limiter :

Des observations de baleines noires enchevêtrées dans des engins de pêche se font à partir de navires, d'aéronefs et de façon fortuite. Des levés en mer et aériens effectués par divers partenaires fédéraux et d'États fournissent des images photographiques de baleines enchevêtrées. Ces photos sont partagées avec la NOAA, le *Center for Coastal Studies* (Centre des études côtières) et le *New England Aquarium* (Aquarium de Nouvelle-Angleterre), qui participent tous à l'identification des individus. Le *New England Aquarium*, qui tient à jour un répertoire des baleines noires de l'Atlantique Nord, est souvent capable d'identifier les individus dans les heures qui suivent la réception d'images, peu importe sa source, y compris les observations fortuites. Parfois, les identifications ne prennent que quelques minutes.

Notre coordonnateur des désenchevêtrements pour la grande région de l'Atlantique et notre biologiste du *Northeast Fisheries Science Center* (Centre des sciences halieutiques du Nord-Est) gèrent les données sur les premières observations d'enchevêtrements de baleines. Ce dernier recense les décès et les cas de blessures graves chez les baleines noires.

Dans les rares cas où la NOAA parvient à identifier les détenteurs de permis dont les engins ont conduit à l'enchevêtrement d'une baleine, ces informations demeurent confidentielles. Nous communiquons l'information géographique et propres aux pêcheries dans des rapports annuels publiés sur notre site Web.

Pièce jointe à l'annexe 9 : Données supplémentaires sur les avis de violation et d'évaluation de l'amende (NOVA) liées aux infractions à la Règle sur la vitesse des navires, fournies par les États-Unis dans le cadre de leurs observations sur le projet de dossier factuel

Année	NOVA émis	Montants totaux des amendes (USD)	Paiement en totalité (USD)
2010	9	\$346,500.00	\$151,800.00
2011	9	\$322,000.00	\$113,850.00
2012	13	\$402,500.00	\$309,350.00
2013	18	\$730,250.00	\$596,675.00
2014	5	\$59,250.00	\$53,325.00
2015	3	\$140,500.00	\$100,575.00
2016	0	\$0.00	\$0.00
2017	5	\$63,250.00	\$26,625.00
2018	2	\$115,000.00	\$78,775.00
2019	6	\$142,750.00	\$89,475.00
2020	2	\$120,000.00	\$50,000.00
2021	4	\$277,500.00	\$385,125.00
2022	23	\$300,806.00	\$262,725.00
2023	35	\$661,000.00	\$452,300.00
2024	33	\$504,250.00	\$384,200.00
2025	10	\$153,256.00	\$54,750.00
Nombre total de NOVA et de leurs montants	177	\$4,338,812.00	
Total Dû Entente de règlement/par défaut	163	\$3,222,300.00	
Total pour paiements en totalité	152		\$3,105,050.00
Total par défaut	11		
Déclinaisons	8		
Dossiers actifs	4		
Recouvrement	8		

Pièce jointe 2 à l'annexe 9: Données supplémentaires sur les avis de violation et d'évaluation de l'amende (NOVA) liées aux infractions à la Règle sur la vitesse des navires, fournies par les États-Unis dans le cadre de leurs observations sur le projet de dossier factuel. Ces informations ont été fournies en réponse à une déclaration figurant dans le projet de dossier factuel concernant les NOVA qui n'ont pas été considérés comme réglés, rejetés, faisant l'objet d'un appel ou clôturés dans les données relatives aux procédures judiciaires sur le site web de la NOAA.

Numéro de dossier	Date du NOVA	Montant du NOVA (USD)	Montant final dû (USD)	Statut
SE1002589	21/11/2011	40,250.00\$	40,250.00\$	PET-Défaut
SE1002592	21/11/2011	51,750.00\$	S/O	Fermé
SE1002934	21/11/2011	23,000.00\$	S/O	Fermé
SE1002936	21/11/2011	23,000.00\$	S/O	Fermé
SE1002968	21/11/2011	11,500.00\$	S/O	Fermé
SE1002932	21/11/2011	46,000.00\$	S/O	Fermé
NE1003296	5/3/2012	5,750.00\$	5,750.00\$	PET-défaut
SE1102515	20/8/2012	74,450.00\$	74,450.00\$	PET-réglé
SE1104155	17/9/2012	86,250.00\$	17,250.00\$	PET-réglé
SE1104238	17/9/2012	11,500.00\$	11,500.00\$	PET-réglé
SE1102522	14/6/2013	69,000.00\$	69,000.00\$	PET-défaut
NE1101492	6/9/2013	17,250.00\$	17,250.00\$	PET-défaut
NE1701878	6/6/2018	11,500.00\$	11,500.00\$	PET-défaut
NE2201536	27/6/2022	7,500.00\$	7,500.00\$	PET-défaut
NE2203319	29/11/2022	15,000.00\$	13,500.00\$	PET-réglé
NE2203327	22/2/2023	75,000.00\$	S/O	En attente d'appel
NE2107875	5/6/2023	7,500.00\$	7,500.00\$	Devant le département du Trésor pour recouvrement de créance
NE2300747	14/9/2023	22,500.00\$	S/O	En attente d'appel
SE2303316	12/10/2023	15,000.00\$	S/O	En attente d'appel
SE2314666	6/6/2024	22,500.00\$	22,500.00\$	PET-défaut
NE2403441	12/8/2024	25,000.00\$	22,500.00\$	PET-réglé

*PET = Payé en totalité

* PET-défaut (payé en totalité – défaut) indique que, bien que le dossier ait été fermé à la suite du paiement intégral du montant total, ce paiement a été effectué hors du délai prévu ou de l'accord de paiement. Il ne s'agit pas d'un dossier actif avec défaut de paiement.