

Réponse des États-Unis à la communication SEM 21-002
relative à la
Baleine noire de l'Atlantique Nord

Le 4 avril 2022

Table des matières

I. Introduction	1
II. Contexte	2
Outils légaux pertinents	3
A. La <i>Marine Mammal Protection Act</i> (MMPA, Loi sur la protection des mammifères marins)	3
B. L' <i>Endangered Species Act</i> (ESA, Loi sur les espèces en voie de disparition) et son règlement d'application	4
C. La <i>National Environmental Policy Act</i> (NEPA, Loi sur les politiques environnementales nationales) et son règlement d'application	5
D. L' <i>Administrative Procedure Act</i> (APA, Loi sur les procédures administratives)	6
E. Les lois sur la gestion des pêches	6
F. La <i>Ports and Waterways Safety Act</i> (PWSA, Loi sur la sécurité des ports et des voies navigables)	6
G. Les règlements et programmes de la NOAA visant la baleine noire.....	7
III. Réponse des États-Unis à la communication et à la décision du Secrétariat de la CCE	15
A. La question soulevée fait l'objet d'une procédure judiciaire ou administrative en instance	15
B. Les États-Unis appliquent de manière efficace les dispositions légales mentionnées par l'auteur	18
C. Il existe des recours privés que l'auteur n'a pas intentés	26
D. Les mesures prises par les États-Unis afin de protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord ont été élaborées avec une vaste participation du public et examinées devant des tribunaux américains.	27
Liste des sigles et acronymes	29

RÉPONSE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE À LA COMMUNICATION PRÉSENTÉE PAR OCEANA EN VERTU DE L'ARTICLE 24.27 DE L'ACCORD CANADA-ÉTATS-UNIS-MEXIQUE

I. Introduction

Le 23 février 2022, le Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (CCE) a demandé au gouvernement des États-Unis d'Amérique (les « États-Unis ») de répondre à une version révisée de la communication¹ présentée par l'organisme Oceana (« l'auteur »)² en vertu de l'article 24.27 de l'*Accord Canada-États-Unis-Mexique* (ACEUM). Conformément au paragraphe 24.27(4) de l'ACEUM, les États-Unis présentent leur réponse ci-après.

L'auteur allègue que les États-Unis omettent d'assurer l'application efficace 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), de la *National Environmental Policy Act* (NEPA, Loi sur les politiques environnementales nationales) et des règlements connexes afin de protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord (la « baleine noire »), qui est en voie de disparition.

L'alinéa 24.27(4)a) de l'ACEUM stipule que la Partie qui répond « indique 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 ». En vertu de ce même alinéa, les États-Unis informent le Secrétariat que les questions soulevées par l'auteur sont visées par des procédures judiciaires ou administratives en instance, comme le décrit en détail la section III.A ci-après.

Premièrement, comme l'expose en détail ladite section, l'application par les organismes fédéraux américains des dispositions légales mentionnées par l'auteur est actuellement contestée devant divers tribunaux nationaux des États-Unis. Il s'agit des causes suivantes : 1) au sujet du règlement sur la vitesse des navires, *Whale and Dolphin Conservation, et al., v. NMFS, et al.*, 1:21-cv-00112 (D.D.C.), et, du problème de l'enchevêtrement dans des engins de pêche, (1) *District 4 Lodge of the International Association of Machinists and Aerospace Workers, Local Lodge 207, et al., v. Raimondo, et al.*, 1:21-cv-275 (D. Me.); 2) *Center for Biological Diversity, et al., v. Raimondo, et al.*, 1:18-cv-112 (D.D.C.); 3) *Maine Lobstermen's Association, et al., v. NMFS, et al.*, 1:21-cv-2509 (D.D.C.); 4) *Man Against Xtinction v. McKiernan*, No. 1:22-cv-10364 (D. Mass.). En plus de ces procédures judiciaires, la *National Oceanic and Atmospheric*

¹ Secrétariat de la Commission de coopération environnementale, Décision du Secrétariat en vertu des paragraphes 24.27(2) et (3) de l'*Accord Canada-États-Unis-Mexique*, SEM-21-003 (Baleine noire de l'Atlantique Nord), 3 février 2022, à l'adresse <[21-3-det2_en.pdf \(cec.org\)](#)>. (« Le Secrétariat considère que la communication révisée satisfait aux critères d'admissibilité énoncés à l'article 24.27 de l'ACEUM, et qu'en vertu du paragraphe 24.27(3), elle justifie une réponse du gouvernement des États-Unis d'Amérique relativement aux allégations de l'auteur » [traduction].)

² SEM-21-003 (Baleine noire de l'Atlantique Nord) — Communication révisée d'Oceana, 4 janvier 2022, à l'adresse <[21-3-rsub_en.pdf \(cec.org\)](#)>.

Administration (NOAA, Administration océanique et atmosphérique nationale) a également engagé des poursuites pour infractions à la *Vessel Speed Rule* (VSR, Règlement sur la vitesse des navires) dans le cadre de tribunes administratives.

En outre, les dossiers administratifs des organismes pertinents déposés dans le cadre de ces affaires donnent de nombreux renseignements sur l'élaboration et la mise en œuvre des règlements adoptés en application de ces lois en vue de promouvoir la conservation de l'ensemble des baleines noires. Ainsi, à la lumière des poursuites en cours, qui devraient mettre un frein à ce processus, il n'est pas justifié de constituer un dossier factuel, parce qu'il n'apporterait aucun élément nouveau à propos des enjeux soulevés et ne fournirait pas d'autres renseignements pertinents au public, car les questions de fait centrales liées à l'application des lois en question ont déjà été rendues publiques.

Par ailleurs, en vertu de l'alinéa 24.27(4)b) de l'ACEUM, et comme le décrit en détail la section III.B ci-après, les États-Unis assurent l'application efficace des lois environnementales en cause. Plus précisément, ils se sont conformés aux exigences des lois mentionnées par l'auteur et ont pris des mesures pour les appliquer de manière efficace.

II. Contexte

Organismes de mise en œuvre

La *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA) est un organisme du gouvernement américain qui fait partie du *Department of Commerce* (ministère du Commerce). Sa mission consiste : à connaître et à prédire les changements touchant les conditions météorologiques, le climat, les océans et les côtes; à communiquer cette information; à conserver et à gérer les écosystèmes côtiers et marins ainsi que les ressources connexes. Cet organisme est habilité à réglementer les pêches en mer et les écosystèmes, à en assurer la pérennité, et à protéger les espèces marines et anadromes en voie de disparition. Au sein de la NOAA, le *National Marine Fisheries Service* (NMFS, Service national des pêches maritimes) est chargé de l'intendance des ressources océaniques du pays et de leur habitat; il s'acquitte de cette tâche en évaluant et en prévoyant l'état des stocks de poisson, en fixant des limites de prises, en veillant au respect des règlements relatifs aux pêches et en réduisant les prises accessoires, mais aussi en assurant la conservation, la protection et le rétablissement de plus de 150 espèces marines menacées ou en voie de disparition. L'*Office of Law Enforcement* (Bureau d'application de la loi) de la NOAA est chargé de faire respecter les lois visant la conservation et la protection des ressources marines des États-Unis et de leur habitat naturel.

L'*United States Coast Guard* (USCG, Garde côtière des États-Unis) est une division des *U.S. Armed Forces* (Forces armées américaines), un organisme d'application de la loi et de la réglementation, un membre de la communauté du renseignement des États-Unis et une organisation de premiers intervenants, qui jouit d'une combinaison unique d'autorités, de vastes domaines de compétences, de capacités opérationnelles souples et d'un réseau de partenariats lui permettant de s'acquitter des onze missions qui lui incombent en vertu de la loi. L'USCG constitue le principal organisme fédéral responsable de la sûreté et de la sécurité maritimes, ainsi que de l'intendance environnementale dans les ports et sur les voies navigables intérieures des

États-Unis, le long de plus de 95 000 milles (152 890 km) de côtes américaines, dans l'ensemble de l'*Exclusive Economic Zone* (EEZ, zone économique exclusive) qui couvre 4,5 millions de milles carrés (11,6 millions de kilomètres carrés) et en haute mer. Dans le cadre de ces responsabilités, l'USCG supervise la sécurité de la navigation des navires transitant par les ports américains, et réglemente les eaux navigables qu'utilisent ces navires. En vertu de la loi, l'USCG mène des *Port Access Route Studies* (PARS, études des voies d'accès aux ports) afin d'établir des mesures de routage pour les navires et d'éviter ainsi les collisions en mer, et de proposer aux navigateurs des couloirs de navigation sûrs et prévisibles qui améliorent leur efficacité et protègent le milieu marin. Les résultats de ces études sont publiés dans l'*U.S. Federal Register* (Registre fédéral des États-Unis) et peuvent servir de base à de futurs règlements établissant les mesures de routage, qui sont ensuite soumis à l'adoption de l'Organisation maritime internationale (OMI) ou sont codifiés dans le *Code of Federal Regulations* (Code de réglementation fédéral).

Outils légaux pertinents

A. La Marine Mammal Protection Act (MMPA, Loi sur la protection des mammifères marins)

La MMPA est entrée en vigueur le 21 octobre 1972 et a établi une politique nationale visant à prévenir le déclin des espèces et des populations de mammifères marins au-delà d'un stade où elles cessent de constituer des éléments fonctionnels significatifs des écosystèmes dont elles font partie. Tous les mammifères marins sont protégés en vertu de la MMPA. La compétence en matière d'application de cette loi est partagée par l'*U.S. Fish and Wildlife Service* (FWS, Service des pêches et de la faune), un organisme qui relève du ministère de l'Intérieur, et la NOAA. Cette dernière est responsable de la protection et de la gestion de l'ensemble des baleines, dauphins et pinnipèdes (à l'exception des morses), tandis que le FWS est responsable des lamantins, des loutres de mer, des morses et des ours polaires.

La MMPA interdit (sauf certaines exceptions) la « prise » de mammifères marins dans les eaux américaines et par des citoyens américains en haute mer, le terme « prendre » signifiant « harceler, chasser, capturer ou tuer, ou tenter de harceler, chasser, capturer ou tuer » [*traduction*] [16 U.S.C. § 1362(13)], et interdit l'importation de mammifères marins et de produits dérivés aux États-Unis. Les exemptions à l'interdiction de prise sont les suivantes : 1) les prises accessoires dans le cadre de la pêche commerciale aux États-Unis (16 U.S.C. § 1387); 2) les prises accessoires dans le cadre d'activités autres que la pêche commerciale [16 U.S.C. § 1371(a)(5)(A) et (D), p. ex. l'exploitation pétrolière et gazière]. En vertu de ces deux dispositions, la NOAA est habilitée à promulguer des règlements et à délivrer des autorisations qui exigent la minimisation et l'atténuation des prises accessoires. De plus, en vertu de l'alinéa 112(a) de la MMPA, la NOAA est habilitée à imposer des règlements au besoin (et si cela est approprié) aux fins de l'application de la MMPA [16 U.S.C. § 1382(a)]. Par ailleurs, en vertu de l'article 118 de la MMPA, la NOAA doit dresser un plan de réduction des prises (PRP) pour chaque stock « stratégique » de mammifères marins qui interagit avec certaines activités de pêche commerciale [16 U.S.C. § 1387(f)]. Pour élaborer de tels plans, la NOAA fait appel à des équipes de réduction des prises (ERP), qui recommandent les mesures à inclure et surveillent la

mise en œuvre de ces plans jusqu'à ce que la NOAA ait déterminé que les objectifs du plan sont atteints.

Le titre IV de la MMPA a par ailleurs instauré le *Marine Mammal Health and Stranding Response Program* (Programme sur la santé des mammifères marins et les interventions en cas d'échouement), qui confère à la NOAA le pouvoir légal de coordonner la collecte d'informations sur la santé des mammifères marins et de les diffuser. Elle supervise le réseau de surveillance des mammifères marins échoués et le réseau d'intervention en cas d'enchevêtrement des cétacés et des pinnipèdes (à l'exception des morses), et ce, en concluant des ententes avec des organisations qui offrent des services d'intervention d'urgence et d'enquête. Le titre IV a également établi un programme en cas d'*Unusual Mortality Event* (UME, événement de mortalité inhabituelle) et stipule que la NOAA doit coordonner des interventions efficaces à la suite d'un tel événement. L'information relative à des animaux échoués ou enchevêtrés (y compris ceux qui sont visés par un événement de mortalité inhabituelle) permet de préparer des rapports d'évaluation des stocks, des plans de réduction des prises et des mesures d'application de la loi, surtout lorsque l'on détermine que des « interactions humaines » (des collisions avec des navires ou des enchevêtrements) sont à l'origine de blessures ou de décès.

B. L'Endangered Species Act (ESA, Loi sur les espèces en voie de disparition) et son règlement d'application

L'ESA (16 U.S.C. §§ 1531–44) impose des obligations aux personnes et aux organismes fédéraux relevant de la compétence des États-Unis en ce qui concerne les espèces listées comme étant « menacées » ou « en voie de disparition ». Une espèce en voie de disparition est une espèce en danger d'extinction dans la totalité ou dans une partie de son aire de répartition [16 U.S.C. § 1532(6) et 50 C.F.R. § 424]. La prise d'espèces en voie de disparition est interdite en vertu de l'article 9 de l'ESA; elle s'entend du harcèlement, de l'agression, de la poursuite, de la chasse, de l'abattage, du piégeage, de la capture ou de la collecte d'espèces, ou de la tentative d'agir de la sorte [16 U.S.C. § 1532(19)]. En outre, l'alinéa 11(f) de l'ESA autorise le FWS et la NOAA à promulguer des règlements, s'il y a lieu, pour faire appliquer l'ESA [16 U.S.C. § 1540(f)].

En ce qui concerne les organismes fédéraux, l'article 7 de l'ESA et le règlement d'application connexe (50 C.F.R. § 402) exigent une consultation avec le NMFS ou le FWS pour garantir que toute mesure autorisée, financée ou mise en œuvre par l'organisme ne risque pas de mettre en péril la survie d'espèces en voie de disparition ou menacées, ou de modifier de façon défavorable leur habitat essentiel désigné. Si le NMFS ou le FWS détermine que la mesure prise ne risque pas de mettre en péril les espèces listées ou de modifier de façon défavorable leur habitat essentiel, ou si la mise en œuvre de mesures de remplacement raisonnables et prudentes peut éviter toute mise en péril ou modification défavorable, en vertu du sous-alinéa 7(a)(2), le FWS et la NOAA peuvent autoriser une prise accessoire dans le cadre d'une mesure fédérale, sous réserve du respect de certaines conditions.

Le sous-alinéa 10(a)(1)(B) de l'ESA et le règlement d'application connexe géré par la NOAA (50 C.F.R. § 222) autorisent le ministre compétent à délivrer des permis autorisant la prise accessoire d'espèces listées par des entités non fédérales, dans le cadre d'activités licites (mais

pas aux fins de ces activités), sous réserve de respecter certaines conditions. En d'autres termes, les entités non fédérales peuvent obtenir un permis pour entreprendre des activités licites qui entraînent la « prise » accessoire d'espèces listées. Pour obtenir un permis autorisant ce type de prise en vertu de cette disposition, le demandeur doit élaborer un plan de conservation de l'habitat qui satisfait aux exigences particulières énoncées au sous-alinéa 10(a)(2)(A) de l'ESA et dans le règlement d'application connexe géré par la NOAA (50 C.F.R. § 222).

La délivrance, par la NOAA, de permis de prise accessoire en vertu du sous-alinéa 10a)(1)(B) est également assujettie à l'alinéa 7a)(2) de l'ESA³. La NOAA évalue toutes les demandes de permis de prises accessoires qu'elle reçoit en vertu de l'article 10 de l'ESA, y compris celles dans lesquelles le demandeur souhaite que soient couvertes les prises accessoires liées aux collisions avec des navires ou une autre activité de pêche légale, et n'autorise ces prises que lorsque toutes les constatations nécessaires peuvent se faire en vertu de l'ESA. En l'absence d'une telle autorisation, la prise de baleines noires liée aux collisions avec des navires ou à des activités de pêche demeure interdite en vertu de la MMPA.

C. La National Environmental Policy Act (NEPA, Loi sur les politiques environnementales nationales) et son règlement d'application

La NEPA exige des organismes fédéraux qu'ils accordent l'attention nécessaire à l'environnement avant de prendre des mesures importantes à l'échelle fédérale [42 U.S.C. § 4332(C)]. Lorsqu'ils élaborent une mesure fédérale, à condition qu'elle ne soit pas « catégoriquement exclue » d'une analyse environnementale, tous les organismes fédéraux doivent mener une évaluation environnementale (EE) et/ou formuler un énoncé d'incidences environnementales (EIE) décrivant en détail ces incidences potentielles sur l'environnement ainsi que les solutions de rechange aux mesures fédérales [42 U.S.C. § 4332(C); 40 C.F.R. §§ 1508.9, 1508.11]. Pour déterminer si un EIE est nécessaire, un organisme mène une EE afin d'estimer les effets importants que pourrait avoir ladite mesure sur l'environnement (40 C.F.R. §§ 1501.3, 1508.4). En l'absence de tels effets, l'organisme publie une conclusion d'absence d'incidences majeures (*Finding of No Significant Impact*) [40 C.F.R. §§ 1501.4(e), 1508.13]. Si l'organisme découvre que la mesure fédérale aura des effets environnementaux importants, il doit formuler un EIE [40 C.F.R. § 1501.4; 42 U.S.C. § 4332(C)].

L'EIE est un énoncé plus détaillé qui comprend la publication d'un avis et la participation du public à l'analyse environnementale (40 C.F.R. Part 1502). L'ébauche d'EIE est publiée dans l'*U.S. Federal Register*, et une période d'au moins 45 jours est réservée à l'examen et aux commentaires du public [40 C.F.R. Part 1503, § 1506.10(c)]. Après que l'organisme a pris en compte tous les commentaires de fond, il publie un EIE final. L'organisme peut publier tout EIE supplémentaire nécessaire s'il apporte des changements significatifs à la mesure proposée, ou si de nouvelles circonstances importantes surviennent et sont en rapport avec l'analyse environnementale [40 C.F.R. § 1502.9(c)]. Ensuite, l'organisme doit généralement attendre au moins 30 jours avant de prendre une décision finale à propos de la mesure fédérale proposée [40 C.F.R. § 1506.10(b)]. Une fois qu'une décision est rendue, l'organisme doit publier un

³ Selon la nature de l'activité et l'ampleur de l'incidence sur les mammifères marins, il est également possible qu'une autorisation de prise accessoire soit requise en vertu de la MMPA (ainsi que les constatations additionnelles en vertu de la MMPA).

compte rendu qui explique sa décision, les solutions de rechange envisagées, et les mesures d'atténuation et de surveillance qu'il a prévues (40 C.F.R. § 1505.2).

D. L'Administrative Procedure Act (APA, Loi sur les procédures administratives)

L'APA régit les procédures et les processus concernant la façon dont les organismes fédéraux prennent des mesures et adoptent notamment des règlements (5 U.S.C. § 551 et suivants). En plus d'établir des procédures d'adoption de règles, l'APA porte sur les autres mesures prises par les organismes, dont la publication d'énoncés de politique, et la délivrance de licences et de permis. L'APA exige un préavis et la possibilité pour le public de faire des commentaires avant la publication, la modification ou l'abrogation de réglementations non procédurales – ce qui inclut, par exemple, le règlement sur les prises accessoires relevant de la MMPA et de l'*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan* (ALWTRP, Plan de réduction des prises de grandes baleines noires de l'Atlantique) de la NOAA, décrit ci-après (5 U.S.C. § 553). En vertu de l'APA, les organismes se voient généralement accorder une grande discrétion et une grande considération quant à la façon dont ils s'acquittent de leurs obligations légales, et ce, compte tenu de leurs compétences spécialisées (5 U.S.C. § 706).

E. Les lois sur la gestion des pêches

La NOAA gère habituellement les pêches fédérales en établissant des plans de gestion des pêches (PGP) fédéraux et en mettant en œuvre des règlements conformes aux dispositions de la *Magnuson-Stevens Fishery Conservation and Management Act* (Loi Magnuson-Stevens sur la conservation et la gestion des pêches), 16 U.S.C. § 1801 et suivants. Néanmoins, les pièges à homard et à crabe nordique et la pêche au chalut, qui présentent un risque d'enchevêtrement pour les baleines noires, sont gérés par un PGP inter-États élaboré par l'*Atlantic States Marine Fisheries Commission* (Commission des pêches maritimes des États de l'Atlantique) conformément à l'*Atlantic Coastal Fisheries Cooperative Management Act* (Loi sur la gestion coopérative des pêches sur la côte Atlantique), 16 U.S.C. 5101 et suivants. En l'absence d'un PGP fédéral (comme c'est le cas pour le homard et le crabe nordique), la NOAA appuie le PGP inter-États en adoptant des règlements applicables à la pêche dans les eaux fédérales, qui sont compatibles avec le PGP inter-États de la Commission et vont dans le sens des normes nationales énoncées dans la *Magnuson-Stevens Fishery Conservation and Management Act*. Cela contraste avec la réglementation de la circulation des navires, car l'organisme ne détient pas de pouvoir indépendant pour réglementer cette circulation au-delà de son pouvoir d'édicter des règles en vertu des alinéas 11(f) de l'ESA et 112(a) de la MMPA, comme on l'a mentionné précédemment.

F. La Ports and Waterways Safety Act (PWSA, Loi sur la sécurité des ports et des voies navigables)

La PWSA confère au titulaire du *Department of Homeland Security* (DHS, ministère de la Sécurité intérieure) le pouvoir général de garantir la sécurité de la navigation grâce à plusieurs mesures réglementaires, dont la création de services de gestion du trafic maritime et de zones de sûreté et de sécurité, et la mise en place de mesures visant les voies de circulation des navires, y compris des dispositifs de séparation du trafic (TSS, *Traffic Separation Schemes*) et des chenaux de sécurité, qui sont des zones dans lesquelles il est interdit d'installer des îles artificielles ou des

structures. Le ministre a délégué ce pouvoir à l'USCG dans le document intitulé *DHS Delegation 00170.1, Revision No. 01.2*.

La PWSA autorise l'USCG à « établir, exploiter, maintenir, améliorer ou élargir les services de gestion du trafic maritime » dans tout port ou lieu relevant de la compétence des États-Unis [46 U.S.C. § 70001(a)(1)]. Les services en question se traduisent par des « mesures visant à contrôler ou à superviser le trafic maritime, ou à protéger la navigation et l'environnement marin » [46 U.S.C. § 70001(a)(1)]. Pour offrir « des voies d'accès sécurisées aux navires qui entrent dans les ports ou d'autres lieux et en sortent », l'USCG désigne des TSS et des chenaux empruntés volontairement par les navires naviguant dans les eaux territoriales, qui s'étendent jusqu'à 12 mi (19,3 km) du rivage, et en haute mer à proximité des États-Unis [46 U.S.C. § 70003(a)]. Le règlement de l'USCG définit le TSS comme « une mesure désignée de gestion du trafic visant à séparer les voies de circulation opposées par des moyens appropriés en créant des couloirs de navigation » [33 C.F.R. § 167.5(b)]; un couloir de navigation est « une zone aux limites définies dans laquelle les navires circulent dans une seule direction » [33 C.F.R. § 167.5(c)]. Quant aux chenaux, ce sont des couloirs « dans lesquels ne sera autorisée aucune île artificielle ou structure fixe, temporaire ou permanente » [33 C.F.R. § 166.105(a)].

Pour créer ou modifier un TSS ou un chenal, l'USCG doit effectuer une *Port Access Route Study* (PARS, étude des voies d'accès aux ports), qui analyse la densité potentielle de circulation et le besoin de voies d'accès sécurisées pour les navires [46 U.S.C. § 70003(c)(1)]. Dans le cadre du processus de création de TSS, l'USCG se coordonne avec les secrétariats d'État, les ministères de l'Intérieur et du Commerce, l'Armée et les gouverneurs des États concernés, afin de pouvoir « tenir compte de toutes les autres utilisations de la zone en question » [46 U.S.C. § 70003(c)(2)]. L'USCG doit également prendre en compte « tous les facteurs pertinents relatifs à la sécurité de la navigation et des navires, à la protection du milieu marin, et à la sûreté et à la sécurité des ports et des voies navigables des États-Unis » [46 U.S.C. § 70004(1); § 70004(1)(A) – (D)].

Enfin, une désignation de TSS ou de chenal doit reconnaître « le droit prioritaire de navigation par rapport à toute autre utilisation. » [46 U.S.C. § 70003(a)]. Si l'USCG détermine qu'il est approprié d'établir ou de modifier un TSS ou un chenal, elle publie un avis de PARS dans l'*U.S. Federal Register*. Une fois l'étude terminée, en vertu de la PWSA, l'USCG doit lancer un processus d'adoption de règles ou « publier dans le *Federal Register* un avis indiquant qu'aucune désignation n'est envisagée à la suite de l'étude et justifiant cette décision » [46 U.S.C. § 70003(d)(2)].

G. Les règlements et programmes de la NOAA visant la baleine noire

1. La réglementation applicable à l'*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan* (ALWTRP, Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique)

En vertu de la MMPA, la NOAA a réuni l'équipe responsable de la réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique (ALWTRT, ou l'Équipe), à savoir un groupe consultatif chargé de formuler des recommandations consensuelles en vue de réduire les cas accidentels de

mortalité et de blessures graves dans certains stocks de mammifères marins, en particulier dans le cadre d'activités précises de pêche commerciale aux États-Unis. Ces recommandations se fondent sur les meilleures données disponibles à propos de l'abondance, de la structure des stocks et du taux de mortalité et/ou de blessures graves découlant des rapports d'évaluation des stocks de mammifères marins et d'autres rapports scientifiques. La NOAA examine ensuite ces recommandations et prépare des règlements qui permettent de mettre en œuvre un PRP. En vertu de la MMPA, l'objectif premier d'un PRP consiste à réduire les cas accidentels de mortalité et de blessures graves en les ramenant en dessous du taux de prélèvement biologique potentiel (PBP) du stock dans les six mois suivant la mise en œuvre du PRP. À long terme, le PRP vise à ramener les taux accessoires de mortalité et de blessures graves à des taux proches de zéro (définis comme 10 % du PBP) dans les cinq ans suivant la mise en œuvre du PRP [16 U.S.C. § 1387(f)(2)].

L'Équipe s'est réunie pour la première fois en 1996 afin de recommander des mesures visant à réduire, depuis l'État du Maine jusqu'à celui de la Floride, le taux de mortalité et de blessures graves de trois espèces de grandes baleines (les baleines noires de l'Atlantique Nord, les rorquals communs et les baleines à bosse) imputables à la pêche au casier et à la nasse ainsi qu'à la pêche aux filets maillants. L'ALWTRP a été mis en œuvre pour la première fois en 1997; il visait l'objectif spécifié dans la MMPA, à savoir de ramener le taux de mortalité et de blessures graves en dessous du taux de PBP pour chaque stock (62 Fed. Reg. 39, 157, 22 juillet 1997). Pour les baleines noires, le PBP concerne moins d'un animal par an depuis de nombreuses années; cela signifie que même un seul cas de baleine noire tuée ou sérieusement blessée en lien avec les activités de pêche visées par le plan justifierait d'autres modifications.

Comme on l'a mentionné précédemment, la NOAA demande à des équipes de réduction des prises (ERP) de formuler des recommandations en vue de réduire le taux de mortalité et de blessures graves imputables à des enchevêtrements. Selon la MMPA, les ERP sont composées d'un nombre équilibré de membres représentant les intérêts d'utilisateurs et de non-utilisateurs des ressources. Elles doivent inclure des personnes ayant des compétences spécialisées en matière de conservation ou de biologie des espèces de mammifères marins visées, ainsi que de pratiques de pêche entraînant indirectement la mort de ces animaux ou les blessant gravement. Plus précisément, leurs membres représentent les entités suivantes : des organismes fédéraux, des États côtiers, des groupes pratiquant la pêche commerciale et récréative, des utilisateurs d'engins de pêche entraînant des prises accessoires d'individus appartenant à ces espèces, des conseils régionaux de gestion des pêches, des commissions inter-États, des établissements universitaires, des organisations scientifiques et des groupes de protection de l'environnement. L'Équipe d'intervenants comprend 60 membres qui représentent : les associations de pêcheurs au homard du Massachusetts, du Maine, du New Hampshire et du Rhode Island; les pêcheurs au casier, à la nasse et aux filets maillants; les groupes de spécialistes de la conservation et de l'environnement; les gestionnaires de ressources fédéraux et étatiques; les organisations de gestion des pêches; des groupes d'universitaires et de scientifiques⁴.

La NOAA choisit les membres des ERP en fonction de la diversité de leurs intérêts, de leur emplacement géographique, de leur réseau de communication, de leur capacité à travailler selon

⁴ Page Web de l'ALWTRT, à l'adresse <<https://www.fisheries.noaa.gov/new-england-mid-atlantic/marine-mammal-protection/atlantic-large-whale-take-reduction-team>>.

diverses optiques et de leur engagement à former une équipe consensuelle dans les délais prescrits. Elle attend des membres d'une ERP qu'ils expriment non seulement leurs points de vue, mais aussi ceux de leurs concitoyens. Ils représentent un vaste groupe d'intérêts et sont censés travailler avec leurs concitoyens avant, mais aussi après les réunions, selon les résultats que celles-ci permettent d'obtenir. Les réunions d'ERP sont entièrement accessibles au public [16 U.S.C. § 1387(f)(6)(D)]. Les membres du public, y compris les journalistes, peuvent y assister à titre d'observateurs. Toutes ces réunions font l'objet d'avis publics et prévoient une période de commentaires du public à propos de leur déroulement. Après que l'ERP a formulé des recommandations, la NOAA engage un processus d'adoption de règles qui comprend la publication d'un avis et la possibilité offerte au public de faire des commentaires. En plus des commentaires relatifs aux modifications proposées, la NOAA en sollicite d'autres en vertu de la NEPA pour chaque mesure (voir, par exemple, la section ci-après concernant la NEPA, qui traite des règlements récemment adoptés et planifiés).

Protections de l'ALWTRP visées par la réglementation

En 1997, la NOAA a établi l'ALWTRP afin de réduire les cas de blessures graves et de mortalité de quatre stocks de grandes baleines, y compris les baleines noires. Le Plan établit des mesures de conservation propres aux secteurs de la pêche au homard d'Amérique avec casiers et nasses, de la pêche aux filets maillants ancrés, de la pêche aux filets maillants dérivants au centre du littoral de l'Atlantique et de la pêche aux filets dérivants dans le sud-est des États-Unis (50 C.F.R. § 229.32). Le Plan visait les réductions de prises nécessaires dans un délai de six mois grâce aux mesures suivantes : 1) fermer les habitats essentiels à certains types d'engins de pêche (p. ex. la zone à accès restreint dans le sud-est des États-Unis); 2) restreindre la façon dont les filets dérivants sont installés dans le sud-est des États-Unis; 3) imposer l'installation de tous les filets maillants à homard et calés sur le fond de manière à éviter les lignes flottantes; 4) imposer l'ajout aux filets maillants à homard et ancrés d'autres caractéristiques figurant dans la liste des technologies de réduction des prises, dont des maillons de sécurité; 5) exiger que les filets maillants utilisés au centre du littoral de l'Atlantique soient tendus ou stockés à bord la nuit; 6) renforcer le réseau de bénévoles formés pour désenchevêtrer les baleines noires; 7) interdire le stockage d'engins de pêche inactifs dans l'océan.

Depuis 1997, l'ALWTRP a fait l'objet d'importantes modifications à plusieurs reprises afin de réduire encore plus les cas d'enchevêtrement de baleines et de marquer davantage d'engins de pêche. La première de ces modifications, survenue en 2000, a instauré un nouveau système de marquage des engins de pêche au homard et des filets maillants dans le Nord-Est (65 Fed. Reg. 80,368, 21 décembre 2000), a réduit la force de rupture des maillons de sécurité (qui est passée de 1 100 à 600 lb (498 à 272 kg) et exige que ces maillons soient exempts de nœuds pour pêcher le homard au casier près des côtes. Par ailleurs, on a mis à jour la liste des zones de pêche au homard et modifié certaines mesures dans diverses zones à accès restreint, et ce, en fonction des recommandations de l'Équipe.

En 2002, le Plan a subi une modification afin d'y inclure des programmes de gestion des zones dynamiques et saisonnières, et d'introduire d'autres mesures de réduction des prises. Le programme de gestion de zones dynamiques (DAM, Dynamic Area Management) a été mis en place dans les zones situées au nord du 40° parallèle Nord en vue de réduire davantage le risque d'enchevêtrement des baleines noires (67 Fed. Reg. 1133, 9 janvier 2002). Une zone DAM serait

créée si trois baleines ou plus étaient présentes dans un rayon de 75 milles nautiques (NM); la densité de baleines noires serait alors supérieure ou égale à 0,04 baleine par mille nautique carré (NMI²). Si trois baleines étaient observées, un cercle d'un rayon de 2,8 NM serait tracé autour de chaque animal et modifié pour déterminer l'étendue spatiale de la zone DAM. Une fois qu'une telle zone est créée, le NMFS détermine s'il faut imposer des restrictions visant les pêcheurs et/ou les engins de pêche (p. ex. exiger que tous les engins se trouvant dans la zone soient retirés dans un délai de deux jours), et la zone DAM demeure en place pendant au moins 15 jours. Le programme DAM a ensuite été remplacé par des mesurages statiques visant l'ensemble des côtes, afin de mieux gérer les risques pour les baleines dans l'espace et dans le temps.

Également en 2002, le NMFS a modifié le Plan pour y inclure le programme de gestion des zones saisonnières (SAM, *Seasonal Area Management*). Ce programme a instauré deux zones basées sur la présence annuelle prévisible de baleines noires dans les eaux au large de Cape Cod et jusqu'à la zone économique exclusive. Les deux zones, dénommées SAM West et SAM East, se trouvaient l'une à côté de l'autre, avec une ligne qui les divisait à 69° 24' Ouest. La zone SAM West a été active du 1^{er} mars au 30 avril, et la zone SAM East du 1^{er} mai au 31 juillet. Dans ces zones, le programme SAM exigeait la modification des casiers et des nasses pour la pêche au homard ainsi que des filets maillants ancrés, afin de limiter les enchevêtrements entre les baleines noires et les engins de pêche. Les modifications comprenaient l'obligation d'utiliser des lignes de traîne plongeantes ou à flottage neutre et des lignes de bouées, des maillons de sécurité avec une force de rupture maximale à chaque bouée, et pas plus d'une ligne de bouées. Le programme SAM a subi d'autres modifications (p. ex. l'agrandissement des zones et l'autorisation d'une autre ligne de bouées) avant d'être remplacé lorsque bon nombre des modifications connexes apportées aux engins ont été étendues à l'ensemble de la côte afin de mieux gérer les risques pour les baleines dans l'espace et dans le temps.

En 2007, une révision de l'ALWTRP a étendu la zone à accès restreint du sud-est des États-Unis créée en 1997, et a interdit la pêche aux filets maillants durant les périodes limitatives de l'année associées à la saison de mise bas des baleines noires (72 Fed. Reg. 34,632, 25 juin 2007). Cette mesure visait à protéger les baleines noires contre les cas accidentels de mortalité et de blessures graves imputables aux filets maillants dans l'aire de mise bas au large des côtes du sud-est des États-Unis.

Une autre série de modifications apportées en 2007 ont permis de réviser diverses mesures de gestion visant à réduire les cas accidentels de mortalité et de blessures graves pour trois stocks de baleines imputables aux pêches préalablement couvertes par le Plan, et de réglementer d'autres pêches au casier, à la nasse et aux filets maillants le long de la côte est des États-Unis pour la première fois en vertu de l'ALWTRP. Les nouvelles activités de pêche réglementées incluaient la pêche aux filets maillants droits ancrés dans le Nord-Est, la pêche au crabe bleu dans l'Atlantique et la pêche au casier et à la nasse de diverses espèces dans l'Atlantique (72 Fed. Reg. 57,103, 5 octobre 2007). Les mesures de gestion ont aussi subi des modifications ayant trait aux éléments suivants : les limites et les saisons désignées; les exigences à l'égard de la pêche au homard avec casiers et nasses; d'autres exigences visant la pêche au casier et à la nasse; les exigences visant la pêche aux filets maillants; le marquage additionnel des engins; les programmes DAM et SAM. Plus précisément, les exigences relatives aux maillons de sécurité ont été étendues, et celles qui visaient les lignes de traîne plongeantes ont été appliquées plus

largement. Lors de l'utilisation de ces lignes de traîne, il fallait éliminer les cordes qui flottent entre les filets installés au fond de l'océan, et entre les filets maillants et l'ancre ou la ligne de bouées qui formerait un arc de cercle dans la colonne d'eau, car toute ligne se trouvant dans l'eau crée un risque d'enchevêtrement.

La série suivante de modifications a eu lieu en 2014 : d'autres changements apportés aux limites et aux saisons établies par le Plan; la réduction du nombre de lignes de bouées que les pêcheurs pouvaient utiliser (p. ex. en faisant du chalutage ou en augmentant le nombre de filets par chalut); l'utilisation de plus de maillons de sécurité; de nouvelles règles visant les lignes verticales; d'autres exigences pour le marquage des engins; la création d'une zone fermée dénommée *Massachusetts Bay Restricted Area* (79 Fed. Reg. 36,585, 27 juin 2014). D'autres modifications ont été publiées plus tard en 2014; elles modifiaient la date d'ouverture de la zone d'accès restreint du Massachusetts, portée au 1^{er} février 2015, et étendaient la zone de 912 mi² (2 360 km²) (79 Fed. Reg. 73,848, 12 décembre 2014). On a également modifié la réglementation fédérale applicable au homard afin qu'elle corresponde à la nouvelle date d'ouverture de la zone d'accès restreint du Massachusetts, et adapté les dates de fermeture de l'*Outer Cape Lobster Management Area*.

Les changements apportés en 2015 ont modifié le nombre de casiers par chalut, afin d'autoriser la pêche avec un seul casier dans certaines eaux du Massachusetts et du Rhode Island (80 Fed. Reg. 30,367, 28 mai 2015). Cela a aussi modifié l'obligation d'utiliser une seule ligne de fond sur les chaluts dans certaines eaux de l'État du Massachusetts, et ajouté des exigences en matière de marquage des engins de pêche dans les eaux où l'on autorise des casiers uniques, et dans deux zones très fréquentées par les baleines à bosse et les baleines noires.

Le Plan a été de nouveau modifié en 2021, parce que l'on continuait à observer des décès et des blessures graves imputables à l'enchevêtrement (*2021 ALWTRP Amendment Rule*, Règle de modification de l'ALWTRP de 2021). Ces modifications visent la pêche au homard et au crabe nordique avec casiers et nasses dans le nord-est, et ciblent une réduction de 60 à 69 % de ces incidents au cours de ce type de pêche. Elles incluent deux nouvelles zones saisonnières à accès restreint où la pêche avec des lignes de bouées est interdite, une extension de l'actuelle zone à accès restreint du Massachusetts pour ajouter des eaux d'État au nord de la frontière avec le New Hampshire, et une modification des zones saisonnières et à accès restreint existantes pour autoriser la pêche sans cordage. Ces modifications établissent en outre l'obligation d'utiliser des insertions ou des cordages de sécurité dans les lignes de bouées, de modifier la configuration des engins de pêche pour réduire le nombre de cordes verticales en exigeant davantage de casiers entre les lignes de bouées, et de modifier le marquage des engins pour introduire des couleurs propres à chaque État, et multiplier les marquages et les zones où l'on exige des lignes marquées.

Protections de l'ALWTRP non visées par la réglementation

L'ALWTRP comprend aussi des programmes non visés par la réglementation, et grâce à eux, la NOAA collabore avec des partenaires, dont les États et les pêcheurs, en vue de trouver des façons innovatrices de modifier les engins de pêche. La NOAA participe également à de nombreuses activités de sensibilisation dans le secteur des pêches. Parce que les enquêtes relatives aux décès de baleines noires prouvent que la plupart sont causées par un

enchevêtrement ou une collision avec un navire, et que des enchevêtrements chroniques sublétaux génèrent sans doute des problèmes de santé et, potentiellement, de reproduction, en vertu du *Marine Mammal Health and Stranding Response Program*, la NOAA autorise et coordonne les activités des équipes intervenant en cas d'enchevêtrement de grandes baleines. Parce qu'il est à la fois difficile et dangereux de désenchevêtrer ces grandes baleines, la NOAA appuie le réseau en offrant des possibilités de formation et en achetant de l'équipement spécialisé, notamment des bouées de télémétrie et des équipements de protection individuelle. La documentation dont ont besoin les équipes d'intervention en mer peut non seulement aider à déterminer l'activité de pêche à l'origine de l'enchevêtrement, mais aussi expliquer comment des baleines ont pu s'enchevêtrer (p. ex. à quel endroit de la colonne d'eau), ce qui renforce la capacité de la NOAA à faire de la gestion ciblée. Les baleines désenchevêtrées ont plus de chances de survivre et de se reproduire, elles souffrent moins et subissent moins de stress. L'objectif de la NOAA consiste à réduire le nombre de cas d'enchevêtrement grâce à la prévention, mais le soutien offert aux équipes d'intervention demeurera important tant que les enchevêtrements continueront à se produire.

2. Réglementation et mesures visant à limiter les collisions avec les navires

Compte tenu du risque de collision entre des navires et des baleines noires, et des mandats et pouvoirs qui lui confèrent la MMPA et l'ESA, la NOAA a adopté une approche à plusieurs volets pour atténuer le risque en question. Cette approche combine les exigences réglementaires, les programmes volontaires et la sensibilisation, qui visent trois aspects du risque de collision avec les navires : 1) réduire le chevauchement spatial entre les baleines noires et les navires; 2) réduire la vitesse des navires circulant dans l'habitat des baleines noires; 3) promouvoir la sensibilisation des navigateurs à propos de la présence de baleines noires et de leur vulnérabilité. Comme l'exigent la MMPA et l'ESA, tous ces outils s'appuient sur les données scientifiques les plus fiables dont on dispose.

Protections contre les collisions avec des navires assurées par la réglementation

En 1997, la NOAA a établi une distance minimale d'approche des baleines noires afin de réduire le harcèlement qu'elles subissent et le risque de blessures (62 Fed. Reg. 6729, 13 février 1997). En vertu de ce règlement, il est illégal qu'un navire s'approche à moins de 500 verges (457 mètres) d'une baleine noire, et s'il se trouve à moins de 500 verges, il doit « s'éloigner de la baleine noire et quitter immédiatement la zone à basse vitesse » [50 C.F.R. § 224.103(c)(1-2)]. Il y a exception à cette règle si « la conformité risque de susciter une menace imminente ou grave pour un [...] navire » [50 C.F.R. § 224.103(c)(3)]. Ce règlement a été promulgué en vertu de l'ESA et de la MMPA.

En 1998, un programme de déclaration obligatoire pour les navires de plus de 300 tonnes brutes a été instauré dans les zones abritant des habitats importants de baleines noires au large de la Nouvelle-Angleterre, de la Floride et de la Géorgie (66 Fed. Reg. 58,066, 20 novembre 2001), et ce, en vertu de la *Ports and Waterways Safety Act*. Conformément à la disposition 46 U.S.C. § 70005(d), l'Organisation maritime internationale (OMI) a autorisé l'USCG à établir deux systèmes de déclaration obligatoire pour les navires naviguant dans les eaux de la zone économique exclusive de l'océan Atlantique, généralement adjacente aux lignes de côte du

Massachusetts et de la Géorgie. Voir la disposition 33 C.F.R. § 169, sous-section B. En vertu du programme de déclaration obligatoire, les navires concernés doivent signaler leur présence à l'USCG quand ils entrent dans l'une ou l'autre des zones visées par le programme. En retour, ils reçoivent un message automatisé qui leur fournit de l'information à propos des plus récentes observations de baleines noires, de leur degré de vulnérabilité face aux collisions avec des navires et des mesures que peuvent prendre les navigateurs pour éviter ces collisions.

En 2008, la NOAA a adopté la VSR pour une période de cinq ans en vertu des pouvoirs que lui conféraient la MMPA et l'ESA, et ce, afin d'exiger de la plupart des navires dont la longueur est supérieure ou égale à 65 pieds (19,8 mètres) qu'ils se déplacent à une vitesse maximale de 10 nœuds dans les zones de gestion saisonnière (ZGS) désignées, afin de réduire le risque de collision avec des baleines noires (73 FR 60,173, 10 octobre 2008). Certains navires sont exemptés de cette exigence : les navires de guerre; les navires que possède et exploite le gouvernement fédéral ou qu'il confie à des sous-traitants; les navires participant à des activités d'application de la loi ou de recherche et de sauvetage [50 C.F.R. § 224.105(a)]⁵. En outre, sous réserve de certaines exigences, les navires peuvent déroger à la restriction de vitesse (c.-à-d. dépasser la limite de vitesse) dans certaines circonstances, afin de maintenir une vitesse leur permettant de manœuvrer en toute sécurité [50 C.F.R. § 224.105(c)]. Dix ZGS ont été désignées le long de la côte est américaine, avec des périodes saisonnières actives témoignant des moments où les baleines noires risquent le plus d'entrer en collision avec des navires. La NOAA a choisi la limite de vitesse de 10 nœuds en se basant sur plusieurs études ayant révélé une forte augmentation de la probabilité qu'une collision entre un navire et une grande baleine soit mortelle à une vitesse plus élevée, en particulier au-dessus de 10 nœuds^{6,7}.

La VSR de 2008 a été prolongée indéfiniment par voie de règlement en 2013 (78 Fed. Red. 73,726, 9 décembre 2013). En vertu de ce règlement, la NOAA s'est également engagée à solliciter des commentaires sur un rapport qui évalue la valeur en matière de conservation et les incidences de la VSR sur le plan économique et sur la sécurité de la navigation, et à publier ces commentaires (50 C.F.R. § 224.105). En juin 2020, la NOAA a finalisé ce rapport⁸, qui évaluait quatre aspects de la VSR en lien avec les baleines noires : l'efficacité sur le plan biologique, la conformité des navigateurs à la règle, les répercussions pour la sécurité de la navigation et le coût financier pour les navigateurs. Par ailleurs, ce rapport évalue en détail l'efficacité de la VSR, ainsi que les tendances générales de la circulation des navires dans les ZGS. Le rapport conclut que l'actuelle réglementation sur la vitesse des navires est utile, mais qu'il faut y apporter des modifications pour réduire davantage le risque de collision avec des navires. À

⁵ Il faut cependant noter que les navires fédéraux (y compris les navires de guerre et ceux de l'USCG) et ceux qui sont autorisés par le gouvernement fédéral demeurent assujettis à l'article 7 de l'ESA; la NOAA consulte régulièrement les autres organismes fédéraux pour s'assurer que leurs activités présentant un risque de collision avec des navires ne mettent pas en péril la survie des baleines noires ou n'entraînent pas de modification défavorable de leur habitat essentiel.

⁶ Laist, D.W., A.R. Knowlton, J.G. Mead, A.S. Collet et M. Podesta (2001). Collisions between ships and whales, *Marine Mammal Science* 17(1), p. 35 à 75.

⁷ Vanderlaan, A.S.M. et C.T. Taggart (2007). Vessel Collisions with whales: the probability of lethal injury based on vessel speed. *Marine Mammal Science* 23(1), p. 144 à 156.

⁸ NOAA Fisheries, Office of Protected Resources, North Atlantic Right Whale (*Eubalaena glacialis*) Vessel Speed Rule Assessment, juin 2020, à l'adresse <https://media.fisheries.noaa.gov/2021-01/FINAL_NARW_Vessel_Speed_Rule_Report_Jun_2020.pdf?null>.

partir des conclusions et des recommandations énoncées dans le rapport, et des commentaires du public, la NOAA s'apprête à modifier la VSR et prévoit publier un projet de règle au printemps 2022. En date du 1^{er} mars 2022, la NOAA a terminé l'une des étapes finales qu'elle doit franchir avant de publier le projet de règle, en le soumettant à l'examen de l'*Office of Information and Regulatory Affairs* (OIRA, Bureau de l'information et des affaires réglementaires) en vertu du décret 12866⁹.

Protection contre les collisions avec des navires assurée par d'autres moyens que la réglementation

En 2006, avec l'aide de l'USCG, la NOAA a établi des trajets recommandés pour les navires circulant dans la baie de Cape Cod et transitant par les ports de Floride et de Géorgie – pour la période de janvier à mai dans la baie de Cape Cod, et de novembre à avril au large de la Floride et de la Géorgie. On recommande aux navigateurs de respecter ces trajets afin de minimiser la distance parcourue dans les zones abritant des habitats importants pour les baleines noires. La NOAA continue à surveiller les trajets et a la preuve que les navigateurs empruntent régulièrement ces trajets dans le sud-est¹⁰. Si ces trajets ne sont pas utilisés de façon systématique, la NOAA pourrait les rendre obligatoires.

En 2007, à la suite d'une demande fructueuse à l'OMI transmise par la NOAA et le *Stellwagen Bank National Marine Sanctuary* (sanctuaire marin national de Stellwagen Bank), qu'elle gère, un TSS modifié (aussi appelé couloir de navigation) a été mis en place au nord de Cape Cod (Massachusetts) pour les navires qui entrent dans le port de Boston et en sortent. Cette modification a rétréci le TSS et déplacé le trajet vers le nord en contournant Cape Cod afin de limiter le chevauchement avec les aires d'alimentation des baleines noires.

En établissant le *Vessel Speed Rule* (VSR, Règlement sur la vitesse des navires) en 2008, la NOAA a reconnu que lorsque les baleines noires cherchent de la nourriture, elles peuvent se regrouper en dehors des limites des zones de gestion saisonnière (ZGS) désignées, et ne sont alors pas protégées contre les navires naviguant à vitesse élevée. Pour régler ce problème, la NOAA a établi un programme volontaire de zones de gestion dynamique (ZGD) parallèlement à la VSR. Une ZGD est créée quand un groupe de trois baleines noires ou plus est observé très près de la zone. Une fois la zone créée, la NOAA en définit les limites autour des baleines pour une période de 15 jours et encourage les navires de plus de 65 pieds de long à éviter la zone ou à la traverser à une vitesse inférieure à 10 nœuds. Les ZGD peuvent être agrandies si les baleines demeurent dans la zone. L'organisme alerte les navigateurs de la création des ZGD en expédiant un courriel à ceux dont le nom figure sur les listes de parties intéressées, en publiant des avis locaux ou en transmettant ces avis par radio. En 2020, la NOAA a amélioré le programme des ZGD en y ajoutant des « *Slow Zones* » (zones de navigation lente), du Maine jusqu'à la Virginie, dont la mise en place a lieu au moyen d'une détection acoustique de baleines noires.

⁹ L'OIRA a jugé « importante » la VSR proposée dans le décret 12,866, qui exige que l'OIRA examine la règle (aux stades de la proposition et de la version finale) avant qu'elle entre en vigueur. Exec. Order No. 12,866 (2007).

¹⁰ Crum, N., T. Gowan, A. Krzystan et J. Martin (2019). Quantifying risk of whale–vessel collisions across space, time, and management policies, *Ecosphere* 10(4), e02713, 10.1002/ecs2.2713.

En juin 2009, la NOAA a travaillé avec l'OMI pour établir des mesures de routage des navires et créer une zone à éviter (ATBA, *Area To Be Avoided*) dans le Grand Chenal Sud situé à l'est de Cape Cod (au Massachusetts). Parce que les baleines noires se regroupent fréquemment dans cette zone pour s'alimenter, on recommande à tous les navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 300 tonnes d'éviter la zone entre le 1^{er} avril et le 31 juillet.

III. Réponse des États-Unis à la communication et à la décision du Secrétariat de la CCE

A. La question soulevée fait l'objet d'une procédure judiciaire ou administrative en instance

L'alinéa 24.27(4)a) de l'ACEUM stipule qu'en réponse à une communication, « [l]a Partie indique au Secrétariat de la CCE [...] 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 [...] ». L'exécution des obligations légales de la NOAA à l'égard des baleines noires demeure dépendante des poursuites en instance à l'échelle nationale pour ce qui est des deux questions soulevées par l'auteur – les collisions avec des navires et les enchevêtrements dans des engins de pêche, mais aussi des procédures administratives en instance relatives aux collisions avec des navires.

1. Procédures en instance : collisions avec des navires (sections IA et IB de la communication révisée)

En ce qui concerne les *collisions avec des navires*, il existe à la fois des procédures judiciaires et des procédures administratives en instance. Dans *Whale and Dolphin Conservation et al., v. NMFS et al.*, 1:21-cv-00112 (D.D.C.), un groupe d'organisations non gouvernementales (ONG) de défense de l'environnement (excluant l'auteur) a intenté une procédure contre la NOAA devant une cour fédérale de district¹¹, invoquant un délai de réponse déraisonnable à de précédentes demandes d'adoption de règles en vue d'élargir la portée de la réglementation existante sur la vitesse des navires. Les demandeurs réclament un jugement déclaratoire à propos du retard de la NOAA, et souhaitent que le tribunal oblige la NOAA à fournir une réponse détaillée aux requêtes avant une date précise. La procédure en instance déterminera si la NOAA a été « déraisonnable » à cause de son délai de réponse à la requête de 2020 sur l'atténuation des collisions avec les navires¹².

En particulier, la requête de 2020 contient des demandes d'élargissement de la portée de la VSR par la NOAA qui, si elles sont honorées, répondraient directement aux préoccupations soulevées par l'auteur au sujet des collisions avec des navires qui sont décrites au paragraphe 16 de sa communication. Dans tous les cas, la poursuite en instance déterminerait si la NOAA a été

¹¹ *Whale and Dolphin Conservation et al., v. NMFS et al.*, 1:21-cv-00112 (D.D.C.).

¹² Le tribunal a rejeté comme étant sans objet la plainte relative à une requête déposée en 2012; celle qui porte sur la requête la plus récente (déposée en 2020) demeure active, car le tribunal a indiqué (s'il tranche en faveur des demandeurs et déclare que la NOAA a déraisonnablement retardé sa réponse à la requête de 2020) qu'il pourrait vraisemblablement ordonner à la NOAA de répondre de façon détaillée à la requête en accordant ou en refusant définitivement la demande d'adoption de règles. Mem. Op. and Order, Case No. 21-cv-112 (APM), 10 nov. 2021.

« déraisonnable » à cause de son délai de réponse à la requête des demandeurs de 2020 visant à élargir la portée de la réglementation existante sur la vitesse des navires. Dans le circuit du District de Columbia où la cause a été portée, la décision du tribunal à ce sujet dépendra de plusieurs facteurs : si le Congrès a donné une indication de la rapidité avec laquelle l'organisme doit agir en vertu de la loi habilitante pertinente; l'effet de l'octroi aux demandeurs du recours réclamé sur d'autres priorités concurrentes de l'organisme; la nature des intérêts auxquels un éventuel retard porte atteinte; toute allégation d'impropriété touchant l'organisme. Les réunions d'information régulières relatives à la cause visent à déterminer si, en raison de retards, la NOAA a négligé certaines de ses obligations en vertu de la loi, notamment l'obligation d'adopter des règles. Ainsi, alors que les allégations à l'appui de la procédure en instance invoquent l'APA, compte tenu du chevauchement entre les questions soulevées dans la communication et la requête pour l'adoption de règles, l'issue de cette procédure aura une incidence sur les mesures que prendra la NOAA en ce qui a trait aux collisions avec les navires, et déterminera si elle commet une « négligence réglementaire » comme cela est allégué au paragraphe 11 de la communication. Les Parties sont en train de rédiger un document d'information sur le jugement sommaire.

Les collisions avec des navires font également l'objet d'une procédure administrative en instance. Comme on le verra à la section B(1)a ci-après, la NOAA impose des sanctions pécuniaires au civil pour infractions à la VSR et engage des procédures dans de tels cas. Plusieurs accusations ont été portées et sont mentionnées sur le site Web de la NOAA¹³. Par exemple, dans la cause n° NE2101509, la NOAA réclame une amende de 75 000 \$ pour des infractions à la VSR¹⁴. Les causes en cours pour lesquelles on demande des sanctions pécuniaires au civil pour infractions à la VSR sont des procédures administratives en instance liées à une question soulevée dans la communication d'Oceana. En outre, comme on l'a vu précédemment, une autre procédure administrative importante qui est en instance vise le processus en cours d'adoption de règles par la NOAA en vue de réviser la VSR. La règle proposée pourrait porter sur les questions soulevées dans la communication.

En conséquence, en vertu de l'alinéa 24.27(4)a) de l'ACEUM, les allégations de l'auteur à propos de l'application de la VSR ne devraient pas donner lieu à une autre procédure.

2. Procédures en instance : Enchevêtrement dans des engins de pêche (sections IIA et IIB de la communication révisée)

En ce qui concerne l'*enchevêtrement dans des engins de pêche*, divers procès ont été intentés devant les tribunaux fédéraux de district, à la fois par des ONG de défense de l'environnement (excluant l'auteur) et par des associations industrielles, qui allèguent toutes que la NOAA ne s'acquitte pas de ses obligations en vertu des lois environnementales des États-Unis. Dans *District 4 Lodge of the International Association of Machinists and Aerospace Workers, Local*

¹³ Voir <<https://www.gc.noaa.gov/enforce-actions-2021.html>>.

¹⁴ Voir <<https://www.gc.noaa.gov/documents/2021/Civil-Administrative-Enforcement-Actions-September-2021.pdf>>.

Lodge 207, et al., v. Raimondo, et al., 1:21-cv-275 (D. Me.) (« *District 4 Lodge* »)¹⁵, les plaignants du secteur des pêches ont contesté l'imposition d'une zone saisonnière à accès restreint dans le golfe du Maine, dans laquelle la pêche traditionnelle au homard au moyen de casiers et nasses est interdite, et ils allèguent que la décision de l'organisme d'inclure cette zone dans l'*ALWTRP Amendment Rule* de 2021 était arbitraire.

Cette même *ALWTRP Amendment Rule* est contestée par les ONG de défense de l'environnement dans *Center for Biological Diversity, et al., v. Raimondo, et al.*, 1:18-cv-112 (D.D.C.) (« *Center for Biological Diversity* »). Les plaignants allèguent que la NOAA a enfreint l'ESA en formulant, le 27 mai 2021, une *Biological Opinion* à propos de l'autorisation des activités de pêche gérées par la NOAA en vertu de dix plans de gestion des pêches dans la grande région de l'Atlantique, et de l'*Omnibus Habitat Amendment 2* du *New England Fishery Management Council* (Conseil de gestion des pêches de la Nouvelle-Angleterre), et a aussi enfreint la MMPA en promulguant l'*ALWTRP Amendment Rule* de 2021. Devant le même tribunal, la *Maine Lobsterman's Association*, la *Massachusetts Lobstermen's Association*, l'État du Maine et les plaignants-intervenants dans la cause *District 4 Lodge* contestent la même réglementation et la *Biological Opinion* de 2021 dans *Maine Lobstermen's Association, et al., v. NMFS, et al.*, 1:21-cv-2509 (D.D.C.) (« *Maine Lobstermen's Association* »). Les plaignants dans la cause *Maine Lobstermen's Association* allèguent que la *Biological Opinion* de 2021 est faussée et que, parce que le NMFS s'est fondé sur cette opinion, l'*ALWTRP Amendment Rule* de 2021 est illégale. Un plaignant a intenté un quatrième procès à titre personnel, *Man Against Xtinction v. McKiernan*, No. 1:22-cv-10364 (D. Mass.), en alléguant que le NMFS entraîne la prise de baleines noires et enfreint ainsi l'article 9 de l'ESA.

Tandis que les causes *Center for Biological Diversity*, *Maine Lobstermen's Association* et *Man Against Xtinction* ne contestent pas directement l'EIE préparé aux fins de l'*ALWTRP Amendment Rule* de 2021, l'analyse et les faits présentés dans cet EIE viennent appuyer les arguments juridiques qui constitueront la défense de la NOAA à propos de ces actions. En outre, même si les causes n'ont pas suscité de réclamations en vertu de la NEPA, les dossiers administratifs déposés relativement à ces causes seraient les mêmes que si ces réclamations faisaient partie de la procédure. Chacune de ces causes est présentée en vertu de l'APA, qui prévoit une renonciation à l'immunité de juridiction et définit la norme d'examen des dossiers permettant de présenter des réclamations en vertu de l'ESA, de la MMPA et de la NEPA. Le dossier administratif que le NMFS a déjà déposé dans le cadre des causes *Center for Biological Diversity* et *Maine Lobsterman's Association* au sujet de l'*ALWTRP Amendment Rule* de 2021 coïncide avec celui qui porte sur l'EIE connexe; il comprend donc les documents qui faisaient partie de la procédure intentée en vertu de la NEPA.

¹⁵ En octobre 2021, la cour de district qui entendait *District 4 Lodge* a accepté la requête en injonction préliminaire des plaignants afin d'imposer au NMFS la mise en place de la zone à accès restreint dans le golfe du Maine. *District 4 Lodge*, No. 1:21-cv-275, 2021 WL 4823269 (D. Maine) (16 oct. 2021). Le NMFS a immédiatement fait appel de cette décision. *District 4 Lodge v. Raimondo*, 18 F.4th 38 (1st Cir. 2021). Le 16 novembre 2021, la cour de district a suspendu l'appel en question, autorisant le NMFS à mettre en place la zone à accès restreint dans le golfe du Maine. 18 F.4th 38, 49-50.

En conséquence, en vertu de l'alinéa 24.27(4)a) de l'ACEUM, le Secrétariat ne devrait pas recommander la constitution d'un dossier factuel à propos de l'application des lois environnementales liées à l'enchevêtrement dans des engins de pêche.

B. Les États-Unis appliquent de manière efficace les dispositions légales mentionnées par l'auteur

1. Les États-Unis appliquent de manière efficace les lois environnementales visant les collisions avec des navires

- a. Allégations de l'auteur à propos des exigences de la MMPA et de l'ESA et des mises à jour de la VSR

L'auteur allègue que le gouvernement des États-Unis a omis d'appliquer la MMPA et l'ESA de manière efficace, parce qu'il n'a pas mis à jour la VSR. Plus précisément, il allègue que, malgré le mandat conféré par la MMPA et le pouvoir conféré par l'ESA de promulguer des règlements en vue de protéger les baleines noires et de prévenir leur collision avec des navires, on dispose d'éléments probants indiquant que la VSR est obsolète et de portée trop limitée, ce qui équivaut à de la négligence réglementaire.

La Marine Mammal Protection Act

Ni la MMPA ni son règlement d'application n'exigent de la NOAA qu'elle prenne des mesures précises à propos des collisions avec des navires au-delà de l'application des interdictions de prise, le cas échéant. Toutefois, comme on l'a vu précédemment, la NOAA a utilisé les pouvoirs que lui confère l'article 112 de la MMPA pour promulguer un règlement visant à réduire le risque de collision entre des navires et des baleines noires, et poursuit la « révision » de cette réglementation. En 2008, la NOAA a adopté un règlement quinquennal en vertu des pouvoirs que lui confèrent la MMPA et l'ESA, qui exigeait de la plupart des navires dont la longueur est égale ou supérieure à 65 pieds qu'ils circulent à une vitesse maximale de 10 nœuds dans les ZGS désignées, afin de réduire le risque de collision avec des baleines noires (73 FR 60,173, 10 octobre 2008). La VSR de 2008 a été prolongée indéfiniment par voie de règlement en 2013 (78 Fed. Red. 73,726, 9 décembre 2013). En vertu de ce règlement de 2013, la NOAA s'engageait également à publier un rapport déterminant la valeur de la VSR en matière de conservation et son incidence sur le plan de l'économie et de la sécurité de la navigation, et à solliciter des commentaires à propos de ce rapport (50 C.F.R. § 224.105).

À la suite d'une récente évaluation de l'efficacité de ce règlement (l'achèvement du rapport a eu lieu en juin 2020), la NOAA est en train de réviser sa réglementation afin de réduire encore plus le nombre de collisions de baleines noires avec des navires. Le 1^{er} mars 2022, le NMFS a soumis le règlement à l'examen de l'OIRA en vertu du décret 12866.

L'Endangered Species Act

Il est important de tenir compte du fait qu'aucun organisme fédéral (y compris la NOAA) n'est habilité à autoriser la circulation maritime. En fait, en ce qui concerne les collisions avec des

navires, la NOAA a adopté un règlement visant à protéger les mammifères marins, qui permet de limiter la circulation des navires au profit de ces mammifères. Par ailleurs, la NOAA consulte régulièrement d'autres organismes fédéraux pour s'assurer que leurs activités (notamment celles qui présentent un risque de collision avec des navires) ne mettent pas en péril la survie des baleines noires¹⁶.

Les mesures liées à la vitesse des navires sont souvent adoptées et mises en œuvre dans le cadre du processus de consultation prévu par l'ESA, ce qui minimise le risque de collision avec des navires. En outre, à la demande des organismes fédéraux, la NOAA évalue les répercussions des navires sur les mammifères marins et, lorsqu'il est possible de procéder aux constatations nécessaires, il autorise les prises accessoires en vertu de la MMPA, notamment celle des mammifères marins listés dans l'ESA quand il existe une autorisation parallèle délivrée en vertu de l'article 7 de l'ESA. Cependant, qu'une prise après la collision avec un navire soit autorisée ou non, pour être autorisé à faire des prises accessoires en vertu de la MMPA, il faut prendre des mesures visant à minimiser la probabilité de collision avec des baleines noires, s'il y a lieu [p. ex. en vertu du *Navy Atlantic Fleet Testing and Training Incidental Take Regulations* (Règlement sur les essais et l'entraînement de la flotte de l'US Navy dans l'Atlantique concernant les prises accessoires)].

Enfin, le programme d'application de la loi de la NOAA a permis pendant de nombreuses années et permet encore aujourd'hui d'appliquer les règlements relatifs à la vitesse des navires (et aux engins de pêche) afin de protéger les baleines noires. La NOAA a utilisé divers outils d'application de la loi (la sensibilisation, l'éducation, le soutien en matière de conformité, des avertissements écrits et des sanctions pécuniaires en cas d'infraction) afin de promouvoir la conformité. Ces efforts sont décrits plus en détail ci-après.

b. Allégations de l'auteur à propos de l'ESA, de la NEPA et des études sur les voies d'accès aux ports (PARS) de l'USCG

L'auteur allègue que le gouvernement des États-Unis a omis d'appliquer l'ESA et la NEPA de manière efficace en ne tenant pas adéquatement compte des conséquences sur les baleines noires dans les PARS de l'USGC. Plus précisément, l'auteur allègue que l'USCG a contrevenu à la fois à l'exigence de consultation imposée par l'ESA et à la principale disposition opérationnelle de la NEPA, ainsi qu'aux règlements connexes.

En vertu de la loi, une PARS constitue le processus officiel grâce auquel l'USCG peut déterminer si elle doit entamer un processus d'adoption de règles fédérales en vue d'instaurer ou de modifier une mesure d'organisation du trafic maritime. À elle seule, cette étude comprend la collecte et l'analyse d'information; ce n'est donc pas une mesure fédérale importante aux termes de la NEPA, car elle formule uniquement des recommandations de règlements que pourrait adopter l'USCG. En vertu de la PWSA, l'USCG est tenue de publier un avis dans le *Federal*

¹⁶ La NOAA s'est également acquittée de ses obligations en matière de consultation en vertu de l'article 7 de l'ESA pour ce qui est de la VSR, et ce, en menant une consultation interne qui portait à la fois sur la VSR de 2008 et sur le règlement de 2013 qui a supprimé la clause d'extinction, concluant dans les deux cas que les changements apportés au règlement étaient totalement bénéfiques aux mammifères marins listés dans l'ESA.

Register informant le public des résultats de l'étude et précisant si de nouveaux règlements sont recommandés ou non. Par exemple, l'avis annonçant le rapport final relatif à l'*Atlantic Coast PARS* (ACPARS, étude sur les voies d'accès aux ports de la côte Atlantique) était clair à propos des nouveaux chenaux recommandés par l'étude : « L'USCG prend en compte ces recommandations, mais n'a pas encore déterminé si ou comment elle ira de l'avant à propos de ces mesures de routage. Si l'USCG détermine que les chenaux de sécurité ou d'autres mesures de routage doivent être envisagés, elle mobilisera tous les intervenants concernés par l'accès aux ports et engagera un processus officiel d'adoption de règles, qui prévoira le temps et les occasions nécessaires à la formulation de commentaires de la part du public et d'autres intervenants, ainsi qu'un examen environnemental détaillé » (82 Fed. Reg. 16,512, 5 avril 2017).

Parce qu'une PARS n'est pas une mesure fédérale, l'USCG ne mène pas de consultations sur des espèces en voie de disparition ou des mammifères marins dans le cadre du processus d'étude¹⁷. En réponse aux commentaires du public relatifs aux effets potentiels de l'ACPARS sur les baleines noires, l'USCG a dit clairement que des consultations prévues par la loi seraient menées dans le cadre de toute mesure réglementaire subséquente visant à mettre en œuvre les recommandations de l'étude. Dans l'avis intitulé *Protection of Right Whales* et publié dans le *Federal Register* relativement à l'ACPARS, l'USCG a indiqué ce qui suit :

L'USCG a reçu des commentaires indiquant que les couloirs de navigation maritime pour les navires à fort tirant pourraient mettre en danger les baleines noires de l'Atlantique Nord si ces couloirs permettent aux navires de contourner les parcs d'éoliennes et les dirigent vers des zones où ces baleines tendent à se déplacer. Même si les couloirs identifiés sont simplement des voies de navigation déjà utilisées, l'USCG consultera nécessairement la National Oceanic and Atmospheric Administration, d'autres organismes partenaires et d'autres intervenants visés par la NEPA, ainsi que les processus de planification maritime, dans le cadre de toute action visant à prendre des mesures de routage liées à l'ACPARS ou à certaines propositions de parcs d'éoliennes (82 Fed. Reg. 16,512, 5 avril 2017).

En bref, l'USCG s'acquittera de toutes les obligations énoncées dans la NEPA et consultera les ressources pertinentes en vue de l'adoption de règles dans la foulée d'une PARS, mais pas dans le cadre des étapes préliminaires de l'étude.

c. Allégations de l'auteur à propos de l'application de la VSR

L'auteur allègue que le gouvernement des États-Unis omet d'appliquer la VSR de manière efficace, parce que la NOAA et l'USGC n'ont pas intenté suffisamment de poursuites pour infractions à cette règle malgré le fait que ces infractions semblaient être « monnaie courante ».

¹⁷ Dans *Defenders of Wildlife, et al., v. Carlos Gutierrez*, 532 F.3d 913 (D.C. Cir. 2008), le D.C. Circuit a conclu que les actions de l'USCG visant à établir ou à modifier des dispositifs de séparation du trafic (TSS) (incluant le processus d'adoption de l'OMI) ne sont pas des mesures ministérielles, mais plutôt discrétionnaires. Pour régler ce litige, l'USCG a accepté de lancer un processus d'adoption de règles en menant les consultations prévues par l'ESA et la MMPA pour tous les TSS visant les eaux fréquentées par les baleines noires.

Plus précisément, l'auteur affirme que la VSR est à peine appliquée, comme l'indiquent son analyse des données issues de l'*Automatic Identification System* (AIS, Système d'identification automatique)¹⁸, et le fait que les collisions avec des navires demeurent la principale cause de décès des baleines noires.

La NOAA fait appliquer la VSR avec l'aide de ses partenaires fédéraux, dont l'USCG. L'objectif premier de son programme d'application de la loi est la conformité. Les amendes et les sanctions constituent un outil, mais généralement en dernier recours. Dans le cas de la VSR, la NOAA offre aux collectivités réglementées un soutien en matière de conformité, effectuée de la sensibilisation et de l'éducation, et offre de la formation afin de les inciter à respecter les restrictions en matière de vitesse. Par exemple, depuis novembre 2021, la NOAA a adressé plus de 250 lettres à des contrevenants potentiels à la VSR afin de les encourager à s'y conformer volontairement. L'USCG surveille également la vitesse des navires et, quand une infraction potentielle est constatée, elle peut essayer de contacter le navire pour lui demander de ralentir. Depuis 2014, l'USCG a ainsi tenté à plus de 200 reprises de contacter des navires à cette fin. Quand aucun de ces efforts n'est fructueux, la NOAA applique la VSR en intentant des procédures administratives au civil au nom des États-Unis. Néanmoins, il est essentiel de comprendre qu'en s'intéressant uniquement aux sanctions imposées, on ne voit pas une grande partie des efforts que déploie la NOAA pour appliquer la VSR.

La NOAA détermine les sanctions à imposer en cas d'infraction à la VSR conformément à sa politique sur les sanctions (*Penalty Policy*), accessible au public sur son site Web¹⁹. Cette politique explique que la NOAA décide, à sa discrétion, d'imposer des sanctions en vertu des lois qu'elle administre. La NOAA publie également sur son site Web les causes pour lesquelles elle intente des procédures administratives au civil, y compris en cas d'infraction à la VSR²⁰. Depuis 2010, la NOAA a intenté plus de 70 procédures administratives au civil pour des infractions à la VSR, dont un cas qui s'est récemment soldé par un règlement de 288 000 \$, et a reçu plus de 2 millions de dollars en sanctions. Il est donc inutile de constituer un dossier factuel portant sur l'application de la VSR par la NOAA, car elle publicise déjà les cas qu'elle porte devant la justice et explique comment elle détermine les sanctions à imposer aux contrevenants.

L'auteur mentionne que son analyse des données issues de l'AIS prouve une non-conformité à la VSR qui est apparemment devenue « monnaie courante ». Il existe cependant une exception de sécurité à la VSR, qui permet aux navires de dépasser la vitesse de 10 nœuds quand les conditions océanographiques, hydrographiques et météorologiques limitent sérieusement leur manœuvrabilité [50 C.F.R. § 224.105(c)]. Dans son rapport, l'auteur n'a examiné aucun élément probant relatif à l'exception pour fin de sécurité, et il reconnaît qu'un nombre non précisé de navires circulant à grande vitesse « recensés durant cette analyse ont peut-être bénéficié d'exemptions légales ». L'auteur n'a pas mis en lumière cette importante mise en garde pour le Secrétariat, ce qui jette le doute sur ses allégations voulant que la non-conformité soit « monnaie courante ».

¹⁸ L'AIS est un système automatisé de suivi installé sur les navires; il vérifie, entre autres, la vitesse, l'emplacement, la longueur et l'horodatage.

¹⁹ Voir <[NOAA Office of the General Counsel - Enforcement - Penalty Policy and Schedules](#)>.

²⁰ Voir <[NOAA Office of the General Counsel - Enforcement Charging Information](#)>.

La NOAA reconnaît qu'il existe des problèmes liés à la VSR qui doivent être examinés, comme l'indique son rapport. Dans le cadre de son programme d'application de la loi, la NOAA continue à surveiller activement ces zones, et continuera de faire appliquer la loi s'il y a lieu. Cependant, la vitesse des navires a globalement diminué dans les ZGS depuis l'adoption de la VSR par la NOAA²¹. Cela est dû en partie au déploiement approprié (et en toute transparence) de ses ressources en matière d'enquêtes et de poursuites. Les documents accessibles au public sont clairs : la NOAA applique la VSR. Il serait donc inutile de constituer un dossier factuel.

2. Les États-Unis appliquent de manière efficace leurs lois environnementales visant l'enchevêtrement dans des engins de pêche

- a. Allégations de l'auteur à propos de l'EIE prévu par la NEPA pour la proposition de VSR visant à modifier l'ALWTRP

L'auteur allègue que le *Fisheries Service* a omis d'appliquer de manière efficace les exigences de la NEPA relatives à l'EIE pour la proposition de VSR visant à modifier le PRP de baleines noires.

La NEPA établit un cadre procédural en vertu duquel le public examine les incidences environnementales de la mesure proposée par un organisme. Depuis son adoption en 1997, chaque fois que la NOAA a décidé de modifier l'ALWTRP, elle a effectué une analyse en vertu de la NEPA pour déterminer quelles sont les incidences environnementales de la mesure proposée. Dans le présent cas, la NOAA avait déjà fait l'analyse prévue par la NEPA de la VSR promulguée en vertu de la MMPA et de l'ESA, et plus récemment, de la proposition de règlement élaborée en vertu de la MMPA, qui visait à mettre en œuvre l'*ALWTRP Amendment Rule* de 2021.

Conformément au règlement d'application de la NEPA, à l'été 2019, la NOAA a établi publiquement la portée de la proposition de modifications à effectuer dans l'ALWTRP; elle a alors sollicité l'opinion du public quant à l'ampleur de l'analyse à mener en vue de formuler l'EIE, et a recueilli d'autres renseignements au sujet de certains volets des recommandations de l'Équipe. Huit réunions publiques ont ainsi eu lieu le long de la côte de la Nouvelle-Angleterre, qui ont rassemblé plus de 800 participants au total. Elles ont fourni à la NOAA des renseignements utiles à partir des commentaires que plus de 130 personnes ont formulés par écrit, mais aussi de nombreux commentaires verbaux exprimés lors des réunions, et dans plus de 89 000 transmis au moyen d'un formulaire. Les recommandations de l'Équipe n'incluaient aucune proposition de mesures précises; elles proposaient plutôt un cadre pour la réduction des risques et, compte tenu de la diversité régionale des activités de pêche, les États de la Nouvelle-Angleterre ont demandé qu'on leur accorde la possibilité de superviser l'élaboration et la mise en œuvre des mesures donnant suite aux recommandations quasi consensuelles de l'Équipe. Le Maine, le New Hampshire, le Massachusetts et le Rhode Island ont organisé des réunions publiques avant et après la rédaction de mesures relatives aux eaux étatiques (0-3 NM).

La NOAA a utilisé l'information recueillie auprès du public et fournie par les États durant l'établissement de la portée de la proposition d'*ALWTRP Amendment Rule* et de l'ébauche

²¹ Voir <[North Atlantic Right Whale \(*Eubalaena glacialis*\) Vessel Speed Rule Assessment](#)>.

d'EIE, qui ont été rendues publiques le 31 décembre 2020, avec une période de commentaires sur ces textes qui s'étendait jusqu'au 1^{er} mars 2021. Durant cette période, la NOAA a organisé quatre réunions publiques en janvier 2021 pour informer le public du contenu de la règle proposée et de l'ébauche d'EIE, et quatre audiences publiques virtuelles en février 2021, lors desquelles les membres du public ont été invités à formuler des commentaires. Le public a transmis à la NOAA plus de 53 000 commentaires par écrit à propos des deux textes, dont 1 000 étaient libres (non exprimés au moyen de formulaires). En outre, 122 personnes ont formulé des commentaires sous forme de discours lors des réunions publiques.

La version finale de l'EIE, publiée le 2 juillet 2021, analysait les incidences environnementales de la proposition d'*ALWTRP Amendment Rule*, ainsi qu'une solution de rechange qui abordait la réduction des risques en mettant davantage l'accent sur les zones fermées et les affectations de lignes de bouées que sur la règle proposée, et sur une alternative « sans mesure » se traduisant par un ALWTRP inchangé. L'alternative en question s'intéressait aux activités de pêche au homard et au crabe nordique visées par des poursuites en raison des nombreuses mesures de protection des baleines prévues par l'ALWTRP depuis 2017, qui représentaient les activités de base pour lesquelles on envisagerait des solutions de rechange. Cette année-là a été choisie comme année de référence, parce que c'est en 2017 que la NOAA a déterminé que les populations de baleines noires étaient en déclin, qu'on a commencé à désigner des événements de mortalité inhabituelle pour les baleines noires en vertu de la MMPA, et qu'on a recueilli les données les plus complètes alors que l'équipe responsable commençait à envisager de modifier l'ALWTRP. La version finale de l'EIE final tenait compte des effets directs de ces solutions de rechange, mais aussi des effets indirects et cumulatifs, conformément au règlement d'application de la NEPA, et mentionnait les nombreux commentaires reçus au sujet de l'ébauche d'EIE dans un document détaillé comptant trois volumes.

Le 30 août 2021, la NOAA a publié un compte rendu de décision conformément au règlement d'application de la NEPA, suivi d'une règle finale publiée dans l'*U.S. Federal Register* le 17 septembre 2021. L'établissement de la portée des autres modifications de l'ALWTRP s'est étalé du 10 août au 21 octobre 2021; on a recueilli des commentaires sur la réduction des risques liés aux filets maillants, aux casiers et aux nasses pour la pêche d'espèces mixtes dans l'Atlantique, de même que la pêche au homard et au crabe nordique au moyen de casiers et de nasses au centre du littoral de l'Atlantique, qui ne figuraient pas dans l'*ALWTRP Amendment Rule* publiée le 17 septembre 2021 (86 Fed. Reg. 51,970).

- b. Allégations de l'auteur concernant les dispositions de la MMPA et de l'ESA visant à réduire les prises accessoires

L'auteur allègue que le gouvernement des États-Unis a omis d'appliquer de manière efficace les dispositions de la MMPA et de l'ESA visant à réduire les prises accessoires de baleines noires.

En 2017, la NOAA a établi que, contrairement à ce qu'elle croyait auparavant, la population de baleines noires était en déclin depuis 2010. Compte tenu de ce déclin et de l'augmentation des décès causés par des activités humaines, en novembre 2017, la NOAA a demandé à l'Équipe d'étudier la possibilité de modifier les pratiques de pêche. Au terme d'un débat et de négociations qui se sont déroulées de 2018 au début de 2019, l'Équipe est parvenue à un quasi-

consensus en avril 2019 au sujet d'un cadre régional et d'une cible de réduction des risques en se fondant sur les objectifs énoncés à l'article 118 de la MMPA.

Pour ramener le nombre de blessures graves et de décès accidentels imputables aux activités de pêche commerciale en dessous de la norme de PBP énoncée à l'article 118 de la MMPA, la NOAA a demandé à l'Équipe de chercher à réduire de 60 à 80 % les risques de décès et de blessures graves causés par les enchevêtrements. Parce que la pêche au homard et au crabe nordique est à l'origine de 93 % des lignes de bouées verticales présentes dans les eaux américaines où l'on trouve des baleines noires, l'Équipe a axé ses délibérations sur ce type de pêche. Elle visait le chiffre le moins élevé de la cible visée (60 %), en raison de l'incertitude relative à certaines hypothèses appuyant l'objectif de réduction le plus élevé.

En fin de compte, l'Équipe a formulé une recommandation quasi consensuelle destinée à réduire d'environ 60 % le risque de décès et de blessures graves imputables à la pêche au homard et au crabe nordique dans les eaux fédérales et étatiques. Chaque État participant offrira un niveau équivalent de réduction des risques grâce à une diminution du nombre de lignes verticales dans l'eau et de la solidité des cordes destinée à réduire la probabilité de décès et de blessures graves. L'Équipe a recommandé un cadre de réduction des risques pour chaque État, et l'on a demandé aux organismes étatiques responsables des pêches de solliciter des suggestions de la part des citoyens au sujet des mesures particulières qui mettraient en œuvre ce cadre, puis seraient intégrées à la règle proposée. Comme on l'a vu précédemment lors de l'exposé sur le processus lié à la NEPA, les États ont fini par présenter leurs propres propositions et mesures à la NOAA, qui les a ensuite utilisées pour élaborer la proposition d'*ALWTRP Amendment Rule* fédérale.

La discussion avec l'Équipe s'est poursuivie, parallèlement à l'élaboration de modèles de lutte contre les menaces que font peser ces autres activités de pêche sur les baleines noires, et elle s'est conclue par la formulation de recommandations de l'Équipe durant une réunion tenue durant la semaine du 9 mai 2022. Comme on l'a vu précédemment, cinq procès se déroulent actuellement devant une cour fédérale de district afin de contester l'*ALWTRP Amendment Rule* de 2021 ou la *Biological Opinion* connexe de 2021, ou dans le cadre desquels les plaignants allèguent que le NMFS cause la prise de baleines noires en autorisant la pêche au homard en vertu de l'*Atlantic Coastal Fisheries Cooperative Management Act*.

La NOAA s'est entièrement acquittée de ses obligations en vertu de l'article 7 de l'ESA pour s'assurer que ses actions ne nuiraient pas à la survie d'espèces inscrites sur la liste de l'ESA. En adoptant des règles qui instaurent des mesures de réduction des incidences sur les baleines noires de la pêche au homard et au crabe nordique dans le nord-est, et dans le cadre de l'analyse des mesures effectuée dans la *Biological Opinion* de 2021 concernant l'autorisation des pêches gérées par la NOAA en vertu de dix plans de gestion des pêches dans la grande région de l'Atlantique, et de l'*Omnibus Habitat Amendment 2* du *New England Fishery Management Council* (Conseil de gestion des pêches de la Nouvelle-Angleterre), et en s'engageant à créer un cadre de conservation²² qui établit une approche progressive de la réduction des futurs risques, on a limité les répercussions des pêches fédérales sur les espèces, et ces répercussions seront

²² Pour de plus amples renseignements, voir le *North Atlantic Right Whale Conservation Framework for Federal Fisheries in the Greater Atlantic Region* du NMFS, à l'adresse https://www.greateratlantic.fisheries.noaa.gov/public/nema/PRD/Conservation%20Framework_Final_1.pdf.

davantage réduites à l'avenir. Dans le respect des exigences en matière de consultation énoncées à l'article 7, la NOAA a préparé la *Biological Opinion* susmentionnée²³, qui examine les répercussions pour les espèces listées (y compris les baleines noires) des activités fédérales de pêche aux espèces suivantes : le homard, la morue charbonnière, le crabe rouge, le maquereau, le calmar, le stromaté, la baudroie, diverses espèces du nord-est, les raies vivant dans le nord-est, l'aiguillat commun, le cardeau d'été, le spare doré, le bar noir et le crabe nordique.

Dans sa *Biological Opinion* produite le 27 mai 2021, l'organisme concluait que ces activités de pêche, modifiées par le règlement (proposé à ce moment-là) mettant en œuvre l'*ALWTRP Amendment Rule* de 2021, ainsi que l'engagement pris par la NOAA de réduire encore les risques (énoncé dans le cadre de conservation), ne mettrait pas en péril la survie des baleines noires. En plus de la *Biological Opinion* portant sur les activités de pêche, la NOAA a également effectué une analyse de l'*ALWTRP Amendment Rule* de 2021 et a conclu, le 25 mai 2021, que les mesures étaient « avantageuses dans l'ensemble » pour la baleine noire.

La NOAA applique les règlements adoptés en vertu de l'ALWTRP. Ils visent à protéger les baleines noires en réduisant le nombre de blessures graves et de décès imputables à l'enchevêtrement accidentel dans certains engins de pêche. Comme pour la VSR, la NOAA offre aux collectivités réglementées un soutien en matière de conformité, fait de la sensibilisation et de l'éducation, et offre de la formation afin de promouvoir la conformité. Cela inclut de nombreuses activités de sensibilisation dans les ports du nord-est des États-Unis au sujet des nouvelles exigences visant les engins de pêche énoncées dans l'*ALWTRP Final Rule* de 2021. Même si la NOAA a intenté des procédures administratives au civil pour faire appliquer le règlement lié à l'ALWTRP²⁴, elle peut à sa discrétion utiliser d'autres outils d'application de la loi.

Par exemple, la NOAA utilise des « ententes sommaires » dans les cas de non-respect de l'ALWTRP. Le programme d'ententes sommaires permet à la NOAA de régler efficacement certains cas d'infraction avant de déposer des accusations formelles. La NOAA a décrit les infractions qui peuvent faire l'objet d'une entente sommaire sur son site Web²⁵. Dans certaines circonstances, les cas de non-respect de l'ALWTRP peuvent être résolus avec le paiement d'un règlement sommaire de 500 \$ par le contrevenant. Depuis 2019, la NOAA a utilisé les règlements sommaires dans 16 cas d'infractions à l'ALWTRP.

La NOAA applique le règlement visant l'ALWTRP dans le cadre de son *Cooperative Enforcement Program* (Programme d'application concertée). Elle travaille en partenariat avec des organismes étatiques et territoriaux d'application de la loi dans les secteurs des ressources marines et naturelles afin d'accroître sa présence, sa visibilité et ses interactions avec l'industrie réglementée. Ces partenariats aident à promouvoir la conformité aux lois et aux règlements fédéraux qui relèvent de la NOAA.

Les agents d'application de la loi de la NOAA utilisent ces partenariats pour mener des opérations avec des agents étatiques dans l'habitat de la baleine noire, notamment des

²³ Même si la NEPA ne l'exige pas, la NOAA a sollicité les commentaires du public à propos d'une ébauche de la *Biological Opinion* de 2021, entre le 15 janvier et le 19 février 2021.

²⁴ NE1200939, F/V Sierra Spring, à l'adresse <https://www.gc.noaa.gov/documents/2014/enforce_Mar_03042015.pdf>.

²⁵ Voir <<https://www.gc.noaa.gov/documents/Penalty-Policy-CLEAN-June242019.pdf>>.

inspections des casiers et des nasses pour s'assurer qu'ils sont conformes aux règlements visant à protéger la baleine noire. En 2020, les partenaires étatiques de la NOAA dans l'application de la loi ont consacré 1 000 heures-personnes à des mesures de protection des grandes baleines dans l'habitat de la baleine noire.

Par ailleurs, l'*Office of Law Enforcement* de la NOAA déploie des véhicules téléguidés pour inspecter plus efficacement les engins de pêche au homard en haute mer. Cette pêche s'effectue dans l'habitat de la baleine noire au moyen de casiers déposés dans des endroits fixes par les pêcheurs. Les lignes qui relient les casiers entre eux (lignes de fond) ou à la bouée de surface (lignes verticales) peuvent causer l'enchevêtrement de mammifères marins et sont donc assujetties à des restrictions en vertu de l'ALWTRP.

L'utilisation de véhicules téléguidés a permis aux agents de la NOAA d'inspecter les engins sans avoir à les récupérer physiquement. Les véhicules sont équipés d'une caméra vidéo, d'une lumière, d'un sonar et d'un bras manipulateur. Lorsque ce bras est déployé, le véhicule peut détecter et consigner toute infraction relative aux engins ou à l'étiquetage, de la surface de l'océan jusqu'au plancher océanique. Depuis juillet 2021, la NOAA a effectué 110 heures de patrouilles avec des véhicules téléguidés dans l'habitat de la baleine noire. Parallèlement à ces patrouilles, elle a adressé des courriels à plus de 1 000 détenteurs d'un permis fédéral de pêche au homard pour leur rappeler qu'ils doivent se conformer aux exigences relatives aux engins destinées à protéger les baleines noires.

La NOAA applique les règlements relatifs à l'ALWTRP visant à protéger la baleine noire. De concert avec les partenaires étatiques et fédéraux, y compris tous les États de l'Atlantique (à l'exception de la Caroline du Nord), elle fournit un soutien en matière de conformité, effectue des patrouilles dans l'habitat de la baleine noire, inspecte les engins de pêche et réclame des sanctions pécuniaires pour le non-respect de l'ALWTRP.

C. Il existe des recours privés que l'auteur n'a pas intentés

Le sous-alinéa 24.27(4)b)(iii) de l'ACEUM prévoit que la Partie indique tous autres renseignements que la Partie souhaite présenter, par exemple « si des recours privés relativement à l'affaire sont offerts à la personne qui présente [la communication], et si ces recours ont été exercés ».

L'ESA renferme une disposition relative aux poursuites par des citoyens [16 U.S.C. § 1540(g)], qui permet à toute personne d'intenter une poursuite civile et de faire appel aux recours appropriés relativement à certaines actions. Cela inclut la possibilité d'imposer l'intervention d'organismes fédéraux (à l'exception du NMFS et du FWS) et de particuliers, comme les pêcheurs ou les exploitants de navires naviguant à grande vitesse, si l'on présume qu'une action enfreint certaines dispositions de l'ESA ou de son règlement d'application. Par exemple, la VSR est un règlement adopté en vertu de l'ESA (et de la MMPA), mais, à notre connaissance, aucune poursuite civile de citoyen n'a été intentée afin de contester des infractions à cette règle.

L'APA autorise également tout citoyen à intenter des poursuites civiles, ce qui permet aux personnes lésées par une mesure prise par un organisme fédéral de demander un examen

judiciaire de la mesure en question ou de forcer l'application de la mesure que l'agence refusait illégalement de prendre ou retardait de manière déraisonnable (5 U.S.C. § 702). L'auteur aurait donc pu tenter une poursuite de citoyen relativement à chaque question soulevée dans sa communication, et chercher à introduire un recours devant l'organe judiciaire approprié aux États-Unis. L'auteur connaît probablement le concept de poursuite de citoyen compte tenu du nombre de poursuites qu'il a intentées, ou dans lesquelles il constitue une partie, relativement à d'autres mesures de la NOAA. Or, l'auteur n'a pas intenté de telles poursuites de citoyen relativement aux baleines noires, que ce soit en vertu de l'ESA ou des dispositions de l'APA au sujet de telles poursuites. De même, rien ne démontre que l'auteur ait cherché à imposer l'action privée sous-jacente directement au moyen d'une poursuite de citoyen, en vertu de l'article 9, contre les secteurs de la pêche ou de la navigation, ou des exploitants de navires, des propriétaires de navires ou des pêcheurs.

Enfin, en ce qui a trait aux collisions avec des navires analysées dans la communication – le projet de VSR ayant été soumis à l'examen de l'OIRA par le décret 12,866, l'auteur a la possibilité de rencontrer les représentants de l'OIRA à titre de partie intéressée afin de discuter de questions relatives à la VSR²⁶, ce qu'il n'a pas fait. Il convient de mentionner que, lorsque le projet de règle sera publié plus tard ce printemps, l'auteur pourra se prévaloir de la période de commentaires publics pour communiquer ses préoccupations et ses demandes directement à la NOAA dans le cadre du processus d'adoption de règles prévu par l'APA.

D. Les mesures prises par les États-Unis afin de protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord ont été élaborées avec une vaste participation du public et examinées devant des tribunaux américains.

Compte tenu des nombreuses procédures judiciaires intentées devant des tribunaux des États-Unis, le Secrétariat de la CCE n'a pas à constituer un dossier factuel pour exposer plus avant les faits démontrant comment les organismes des États-Unis ont appliqué les dispositions pertinentes de l'ESA, de la MMPA, de la NEPA, de la *Ports and Waterways Safety Act*, et des règlements connexes pour protéger la baleine noire. Bien que des procédures judiciaires soient toujours en cours devant des tribunaux américains au sujet de la protection de la baleine noire, la question a été amplement examinée pendant cinq ans. D'abord, avec la compilation du dossier administratif²⁷ de la NOAA dans diverses causes portées devant des cours de district (documents qui ont été produits pour les plaideurs), et, subséquemment, avec des procédures intentées à divers niveaux du système judiciaire fédéral. Il n'y a donc aucune question de fait centrale en suspens relativement aux principales allégations formulées dans la communication. Le gouvernement des États-Unis a répondu aux allégations de l'auteur à de multiples occasions dans diverses tribunes, et les faits sont examinés par des tribunaux des États-Unis.

Les mesures prises par la NOAA pour se conformer à la NEPA dans le cadre du processus décisionnel relatif à la *2021 ALWTRP Amendment Rule*, qui sont expliquées ci-dessus, illustrent

²⁶ Voir <[reginfo.gov/public/do/eo/neweomeeting](https://www.reginfo.gov/public/do/eo/neweomeeting)>.

²⁷ Un dossier administratif est un ensemble de documents non délibératifs que le décideur d'un organisme a pris en compte au moment de rendre une décision finale. Le dossier, qui est déposé au tribunal, renferme toutes les données matérielles factuelles, techniques et scientifiques examinées dans le cadre du processus décisionnel. Si ce processus comprend au moins une période de commentaires, le dossier contiendra tous les commentaires du public.

plus avant la possibilité offerte au public (y compris à l'auteur) de se faire entendre. Compte tenu des nombreuses possibilités prévues par la NEPA pour faire participer le public et échanger de l'information, un dossier factuel n'apporterait aucun élément nouveau à cet égard.

IV. Conclusion

Comme cela a été expliqué précédemment, les questions soulevées par l'auteur font l'objet de nombreuses procédures administratives et procédures judiciaires en instance. De plus, l'information qui serait incluse dans un dossier factuel est accessible au public, notamment dans des documents sur l'adoption de règles et le dossier administratif de la NOAA dans diverses causes portées devant des cours de district et des procédures intentées à divers niveaux du système judiciaire fédéral. Même si une PARS n'est pas une mesure fédérale importante, l'USCG diffuse publiquement tous les documents pertinents relatifs à une telle étude, y compris l'annonce de cette dernière et les commentaires du public, sur le site Web du gouvernement fédéral consacré à l'établissement de règles. Tous les rapports finaux des PARS sont également accessibles sur le site Web du *Navigation Center* de l'USCG²⁸. Enfin, les États-Unis appliquent de manière efficace les parties pertinentes de l'ESA, de la MMPA, de la NEPA, de la *Ports and Waterways Safety Act*, et des règlements connexes pour protéger la baleine noire, comme le démontre la présente réponse.

²⁸ Voir <<https://www.navcen.uscg.gov/?pageName=PARSProcess>>.

Liste des sigles et acronymes

ACPARS	<i>Atlantic Coast PARS</i> (étude sur les voies d'accès aux ports de la côte Atlantique)
AIS	<i>Automatic Identification System</i> (système d'identification automatique)
ALWTRP	<i>Atlantic Large Whale Take Reduction Plan</i> (Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique)
ALWTRT	Équipe responsable de la réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique (l'Équipe)
APA	<i>Administrative Procedure Act</i> (APA, Loi sur les procédures administratives)
DHS	<i>Department of Homeland Security</i> (ministère de la Sécurité intérieure)
DAM	<i>Dynamic Area Management</i> (gestion des zones dynamiques)
EE	Évaluation environnementale
EEZ	<i>Exclusive Economic Zone</i> (zone économique exclusive)
EIE	Énoncé d'incidences environnementales
ERP	Équipe chargée de la réduction des prises
ESA	<i>Endangered Species Act</i> (Loi sur les espèces en voie de disparition)
FWS	<i>Fish and Wildlife Service</i> (Service des pêches et de la faune)
MMPA	<i>Marine Mammal Protection Act</i> (Loi sur la protection des mammifères marins)
MSR	<i>Mandatory Ship Reporting</i> (compte rendu obligatoire des navires)
NEPA	<i>National Environmental Policy Act</i> (Loi sur les politiques environnementales nationales)
NMFS	<i>National Marine Fisheries Service</i> (Service national des pêches maritimes)
NOAA	<i>National Oceanic and Atmospheric Administration</i> (Administration océanique et atmosphérique nationale)
OIRA	<i>Office of Information and Regulatory Affairs</i> (Bureau de l'information et des affaires réglementaires)
OMI	Organisation maritime internationale
ONG	Organisations non gouvernementales
PARS	<i>Port Access Route Study</i> (étude sur les voies d'accès aux ports)
PBP	Prélèvement biologique potentiel
PGP	Plan de gestion des pêches
PRP	Plan de réduction des prises
PWSA	<i>Ports and Waterways Safety Act</i> (Loi sur la sécurité des ports et des voies navigables)
SAM	<i>Seasonal Area Management</i> (gestion des zones saisonnières)
TSS	<i>Traffic Separation Scheme</i> (dispositif de séparation du trafic)
ZGD	zone de gestion dynamique (<i>Dynamic Management Area</i>)
ZGS	Zone de gestion saisonnière (<i>Seasonal Management Area</i>)