

Projet 7: Renforcement de l'application en Amérique du Nord de la limite imposée par l'Organisation maritime internationale relativement à la teneur en soufre du carburant des navires	Années de mise en œuvre : 2015 et 2016
Budget prévu pour 2 ans : 250 000 \$ CAN 1^{re} année : 125 000 \$ CAN 2^e année : 125 000 \$ CAN	
Priorités et sous-thèmes stratégiques <ul style="list-style-type: none"> • La croissance verte et le transport • Les changements climatiques et les polluants à courte durée de vie ayant des effets sur le climat 	
De quelle manière ce projet cadre-t-il avec les thèmes généraux? <p>Le projet contribue aux activités visant à améliorer la santé humaine, notamment au sein des groupes vulnérables, ainsi que l'environnement en veillant à ce que le transport international se conforme à la limite de la teneur en soufre du carburant imposée par l'Organisation maritime internationale (OMI) dans les zones de contrôle des émissions (ZCE). Il facilitera également la mise en œuvre, la coordination et, le cas échéant, l'harmonisation des processus et des politiques servant à évaluer la conformité à la limite de teneur en soufre dans la ZCE nord-américaine. Le projet améliorera aussi la collecte, l'analyse et l'échange de données découlant de la surveillance de la conformité à cette limite ainsi que de son application.</p>	
Résumé du projet (y compris un énoncé précis de son but) <p>Le but de ce nouveau projet de la CCE consiste à renforcer les capacités nord-américaines d'évaluer la conformité, et l'application au besoin, des normes sur la teneur en soufre du carburant imposée aux navires par l'OMI, particulièrement celles qui sont applicables dans les ZCE. L'annexe VI de la <i>Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires</i> (MARPOL) impose une limite à l'échelle mondiale de la teneur en soufre du carburant des navires, ainsi qu'une norme beaucoup plus stricte de cette teneur dans des ZCE déterminées. Les Parties signataires de cette annexe peuvent proposer la désignation d'une ZCE à titre de modification contraignante à cette annexe, lorsqu'elles démontrent que les émissions d'oxydes de soufre (SOx), de matières particulaires (MP) et/ou d'oxydes d'azote (NOx) provenant du transport maritime international ont des effets néfastes sur la qualité de l'air, la santé humaine et l'environnement dans des zones géographiques précises. Le Canada et les États-Unis ont déjà établi une ZCE nord-américaine et s'emploient en ce moment, par l'entremise de la CCE, à aider le Mexique à proposer la désignation d'une telle zone dans les eaux mexicaines qui, lorsque l'OMI l'aura approuvée, donnera lieu à une vraie ZCE nord-américaine. Les Parties à l'<i>Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement</i> (ANACDE) se proposent désormais de collaborer à l'élaboration de mesures visant à renforcer la confiance à l'égard du transport maritime international et de se conformer à la norme relative à la teneur en soufre du carburant dans les ZCE. Le carburant des navires représente actuellement près de la moitié de leurs coûts d'exploitation quotidiens, alors que l'utilisation de carburant dont la teneur en soufre est faible peut chaque jour représenter des milliers de dollars supplémentaires. Cette différence a augmenté depuis le 1^{er} janvier 2015, étant donné que la norme de l'OMI impose maintenant une teneur en soufre de 0,1 % dans une ZCE qui était de 1,0 % auparavant. Il est prouvé que dans des deux ZCE du nord de l'Europe, certains armateurs sont au courant de cette norme limitative, mais qu'ils y contreviennent intentionnellement afin de diminuer leurs coûts en carburant. Cette fraude à grande échelle a des effets négatifs sur la qualité de l'air et la santé, et amoindrit les avantages environnementaux des normes imposées par l'OMI, mais fera également du tort aux</p>	

transporteurs maritimes qui se conforment vraiment aux normes en diminuant leur concurrentialité. Étant donné que le transport maritime constitue un secteur véritablement mondial et que l'Amérique du Nord connaît des échanges commerciaux d'une grande ampleur dans le domaine maritime, autant à l'échelle intérieure que mondiale, la CCE est tout à fait en mesure d'entreprendre des travaux qui renforceront l'application des normes de l'OMI en Amérique du Nord.

Résultats à court terme (à mi-chemin)

- Sensibilisation accrue quant à la nécessité et aux moyens de surveiller l'observation et l'application des normes de l'OMI concernant le soufre, dans les ZCE et à l'échelle mondiale.
- Connaissance des similarités et des différences dans les systèmes connexes de contrôle de la conformité aux normes de l'OMI dans les trois pays nord-américains et de leur application.
- Description initiale des techniques disponibles en matière de surveillance de la conformité et des mesures de sécurité de l'information.

Résultats à long terme (à la fin du projet)

- Sensibilisation du grand public au sujet du déroulement et de l'efficacité des campagnes d'inspection concertées ou d'autres activités visant la conformité aux normes sur la teneur en soufre du carburant.
- Évaluation des techniques et des méthodes exemplaires de surveillance, ainsi que des principales questions et problèmes exigeant une plus grande attention.
- Élaboration de propositions visant la coordination de la collecte de données nord-américaines, ainsi que des processus et des outils d'analyse et d'échange de ces données afin d'améliorer la surveillance de la conformité aux normes et leur application.
- Élaboration d'une proposition à soumettre éventuellement à l'attention du Mexique concernant des mesures destinées à établir et/ou à améliorer son système d'instauration et d'application des normes.
- Élaboration de propositions de modifications éventuelles à l'annexe VI de la MARPOL qui renforcerait le contrôle du respect et l'application des normes.

Résultats à plus long terme sur le plan environnemental (après le projet)

- Coordination de campagnes de surveillance de la conformité et de l'application afin de détecter et de prévenir les fraudes.
- Réduction importante de la pollution atmosphérique par les navires, autant par des polluants courants que des polluants qui ont des effets sur le climat.
- Amélioration correspondante de la qualité de l'air, de la santé humaine et de la salubrité des écosystèmes en Amérique du Nord.

Évaluation du rendement (stratégique, mesurable, réalisable, réaliste et limité dans le temps [SMART])

- **Réalisation d'activités de diffusion d'information et de sensibilisation**
 - Stratégique : Tenue d'un atelier sur les systèmes et les méthodes exemplaires de contrôle de la conformité aux normes et de leur application; élaboration d'un livre blanc sur des mesures de coordination souhaitables en Amérique du Nord, et éventuellement utiles pour modifier l'annexe VI de la MARPOL afin de renforcer la conformité; élaboration d'un livre blanc sur la manière dont le Mexique pourrait instaurer ou améliorer son système de contrôle de la conformité et de l'application; lancement d'une campagne de sensibilisation du public sur les efforts que déploient les trois Parties à l'ANACDE.
 - Mesurable : L'atelier, son compte rendu et les livres blancs constituent des résultats et des activités distincts pouvant être évalués à leur achèvement ainsi qu'en fonction de l'évolution quantifiable des connaissances et des méthodes de travail des fonctionnaires

compétents des trois pays. La campagne de sensibilisation du public est une activité distincte que l'on peut évaluer en fonction du degré d'accroissement de cette sensibilisation et du soutien apporté à la surveillance rigoureuse de la conformité à la norme de l'OMI sur la teneur en soufre du carburant visant les ZCE ainsi que de son application.

- Réalisable : Les sous-tâches sont réalisables.
 - Réaliste : Ces sous-tâches sont appropriées dans le cadre de l'amélioration et de l'harmonisation des systèmes visant à instaurer et à appliquer la norme relative aux ZCE dans les trois pays, ainsi qu'en choisissant des propositions qui permettraient à l'OMI d'élaborer des politiques. Elles sont également réalistes, car elles se fondent sur d'autres programmes de diffusion d'information et de sensibilisation qui ont influé sur la désignation de ZCE, dont la nord-américaine.
 - Limité dans le temps : Les sous-tâches distinctes peuvent s'achever à la fin de la deuxième année du projet.
- **Promotion d'une plus grande normalisation de la collecte et de l'échange de données sur la conformité en Amérique du Nord à la norme de l'OMI relative à la teneur en soufre du carburant des navires**
 - Stratégique : Examen des processus de contrôle de la conformité à la norme de teneur en soufre du carburant des navires en Amérique du Nord et de son application, et relevé des principales caractéristiques de ces processus; élaboration d'une liste et de méthodes de contrôle de la conformité ainsi que d'options de factorisation des données de contrôle de la conformité sur les navires en transit soumis à une inspection par les autorités portuaires; établissement d'un cadre pour l'échange trilatéral de données sur la conformité.
 - Mesurable : Achèvement de tous les travaux, et examen officiel des conclusions et des recommandations.
 - Réalisable : La plupart de ces travaux ont commencé au Canada et aux États-Unis, mais pas à l'échelle nord-américaine. Avec le soutien de la CCE, les Parties devraient être en mesure de proposer une liste normalisée de contrôle de la qualité, un processus de prise en compte des données d'un tel contrôle sur les navires en transit dans une ZCE et soumis à une inspection par les autorités portuaires, ainsi qu'un cadre d'échange trilatéral pour les données sur la teneur en soufre du carburant.
 - Réaliste : Les agents portuaires devant s'occuper de plusieurs questions au cours des inspections, ils tireront parti de méthodes et d'outils leur faisant gagner du temps en vue d'évaluer la conformité à l'annexe VI de la MARPOL. Des processus normalisés d'intégration et d'échange de données optimiseront l'efficacité et l'utilité des ressources dans le cadre des activités de contrôle de la conformité et d'application des normes à l'échelle de l'Amérique du Nord.
 - Limité dans le temps : Les travaux donneront des résultats au cours des deux années et pourront s'achever vers la fin de la deuxième année. Toutefois, les principales décisions visant à instaurer un système normalisé à la CCE devront probablement attendre la fin du projet.
 - **Recherche et échange d'informations sur les méthodes exemplaires et les techniques de surveillance de la conformité à la norme sur la teneur en soufre du carburant**
 - Stratégique : Études documentaires des méthodes exemplaires actuelles de contrôle en temps réel de la conformité aux normes sur la teneur en soufre du carburant ainsi que des mesures de sécurité de l'information; tenue d'un atelier réunissant des fonctionnaires, des transporteurs maritimes et des fournisseurs de techniques afin d'examiner et d'évaluer celles qui sont disponibles relativement à la surveillance; rédaction d'un livre blanc sur les principales questions nécessitant une plus grande attention.
 - Mesurable : Il s'agit de résultats et d'activités distincts. Les études documentaires et les discussions tenues dans le cadre de l'atelier donneront lieu à des manifestations d'intérêt ou de soutien à l'égard de différentes options de surveillance.
 - Réalisable : Ces techniques existent déjà et il ne reste qu'à déterminer si elles se prêtent au contexte du transport maritime.

- Réaliste : Il s'agit d'une activité pertinente, car les données recueillies lorsqu'un navire est à quai ne prouvent pas forcément qu'il se conforme à la norme sur la teneur en soufre du carburant dans une ZCE une fois qu'il est au large (p. ex., hors de la zone de 200 milles marins de la ZCE nord-américaine). Cette démarche est également réaliste, parce que des systèmes de surveillance comparables sont en application dans d'autres cadres, par exemple des sources fixes d'émission.
- Limité dans le temps : Les sous-tâches distinctes peuvent s'accomplir dans des périodes limitées, et les travaux se termineront vers la fin de la deuxième année du projet.

Tâches nécessaires pour obtenir des résultats sur le plan environnemental :

- 1) Réalisation d'activités de diffusion d'information et de sensibilisation.
- 2) Promotion d'une plus grande normalisation de la collecte et de l'échange de données sur la conformité en Amérique du Nord à la norme de l'OMI relative à la teneur en soufre du carburant des navires.
- 3) Recherche et échange d'informations sur les méthodes exemplaires et les techniques de surveillance de la conformité à la norme sur la teneur en soufre du carburant.

Tâche 1 : Réalisation d'activités de diffusion d'information et de sensibilisation.

Sous-tâches	Réalizations	Manières dont les sous-tâches et les réalisations contribuent à l'obtention des résultats sur le plan environnemental	Échéancier	Budget (\$ CAN) (activités)
<p>1.1 Échange de données sur les méthodes exemplaires facilitant la conformité et l'application de la norme de l'OMI sur la teneur en soufre du carburant dans une ZCE.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Atelier sur les méthodes exemplaires (1^{re} année). • Compte rendu de l'atelier à diffuser dans le public. • Rédaction d'un livre blanc sur des mesures de coordination souhaitables et éventuellement utiles pour proposer des modifications à l'annexe VI de la MARPOL. 	<p>L'atelier aidera les Parties à l'ANACDE, les entités gouvernementales et infranationales et des contreparties de pays européens qui comportent des ZCE à connaître et à évaluer leur propre système de contrôle de la conformité à la norme et de son application. Les discussions auxquelles l'atelier donnera lieu faciliteront la rédaction de livres blancs à soumettre à l'examen des Parties.</p>	<p>Novembre 2015 à mai 2016 (pour l'atelier).</p> <p>Juillet 2016 à juin 2017 (pour les livres blancs).</p>	<p>1^{re} année : 40 000 \$ 2^e année : 30 000 \$</p>

	<ul style="list-style-type: none"> Rédaction d'un livre blanc suggérant de quelle manière le Mexique pourrait instaurer ou améliorer son système de contrôle de la conformité à la norme et de son application. 			
1.2 Campagne de sensibilisation du public.	<ul style="list-style-type: none"> Traduction de documents provenant du Web à l'attention des Parties (p. ex., sur les résultats des campagnes concertées de contrôle de la conformité à la norme sur la teneur en soufre). 	Les activités entreprises par les Parties en matière de contrôle de la conformité et d'application de la norme auront une portée plus grande au moyen d'une sensibilisation accrue du public quant à l'utilité des premiers résultats sur la conformité.	Janvier 2016 à juin 2017.	1 ^{re} année : 5 000 \$ 2 ^e année : 5 000 \$
Tâche 2 : Promotion d'une plus grande normalisation de la collecte et de l'échange de données sur la conformité en Amérique du Nord à la norme de l'OMI relative à la teneur en soufre du carburant des navires				
Sous-tâches	Réalisations	Manières dont les sous-tâches et les réalisations contribuent à l'obtention des résultats sur le plan environnemental	Échéancier	Budget (\$ CAN) (activités)
2.1 Examen des systèmes de contrôle de la conformité à la norme sur la teneur en soufre et de son application	<ul style="list-style-type: none"> Aperçu des autorités de réglementation et des programmes juridiques et réglementaires. 	La connaissance des similarités et des différences dans les caractéristiques des systèmes de contrôle de la conformité et d'application dans les trois pays constitue	Novembre 2015 à juin 2016.	1 ^{re} année : 30 000 \$ 2 ^e année : 0 \$

<p>dans les trois pays nord-américains.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Liste des principales caractéristiques recommandées à l'égard d'un programme de contrôle de la conformité et d'application de la norme. 	<p>un prérequis pour envisager des moyens de normaliser et d'améliorer la collecte et l'échange de données sur la conformité, ainsi que la prise de mesures connexes.</p>		
<p>2.2 Examen des listes et des méthodes de vérification qu'utilisent les autorités portuaires pour procéder à des inspections.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Compilation et examen de modèles. Élaboration d'une liste de vérification et de méthodes d'inspection normalisées. Rédaction d'un document énonçant des options d'intégration des données de surveillance de la conformité concernant un navire qui se trouve à l'intérieur d'une ZCE dans un processus d'inspection portuaire lorsque ce navire fait une escale. 	<p>Cette démarche permet d'établir une liste de vérification normalisée adoptée par les Parties qui fournira de l'information utile, fiable et transférable au sujet de la conformité d'un navire au cours de ses escales.</p> <p>Cette information découlant d'une inspection portuaire au cours des escales d'un navire est nécessaire, mais pas toujours suffisante pour constater une infraction éventuelle à la norme lorsqu'il se trouve à l'intérieur d'une ZCE.</p>	<p>Novembre 2015 à novembre 2016.</p>	<p>1^{re} année : 15 000 \$ 2^e année : 15 000 \$</p>
<p>2.3 Élaboration d'un cadre pour l'échange trilatéral de données sur la conformité à la norme découlant des inspections et de la</p>	<ul style="list-style-type: none"> Élaboration d'un cadre et de méthodes concernant l'échange trilatéral de données. Relevé et évaluation des obstacles ou des 	<p>Un cadre permettant des échanges rapides et fiables de données sur la conformité à la norme et des renseignements entre les trois pays aidera à garantir l'intégrité des ZCE tout en</p>	<p>Décembre 2016 à juin 2017.</p>	<p>1^{re} année : 0 \$ 2^e année : 30 000 \$</p>

surveillance, par les autorités portuaires, de navires se trouvant à l'intérieur d'une ZCE.	<p>entraves juridiques ou réglementaires.</p> <ul style="list-style-type: none"> Élaboration d'une proposition de la part de la CCE relative à l'échange de données sur la conformité. 	assurant des conditions de concurrence équitables pour tous les transporteurs maritimes. Cette sous-tâche se fonde sur les travaux du groupe de travail sur l'application et l'observation des lois (GTAOL) relatifs à des méthodes d'échange trilatéral de données connexes.		
<p>Tâche 3 : Recherche et échange d'informations sur les méthodes exemplaires et les techniques de surveillance de la conformité à la norme sur la teneur en soufre du carburant.</p>				
Sous-tâches	Réalisations	Manières dont les sous-tâches et les réalisations contribuent à l'obtention des résultats sur le plan environnemental	Échéancier	Budget (\$ CAN) (activités)
3.1 Recherche de méthodes exemplaires utilisées pour surveiller en temps réel la conformité à la norme sur la teneur en soufre du carburant.	<ul style="list-style-type: none"> Examen documentaire des techniques disponibles et des méthodes exemplaires. Examen documentaire des normes garantissant la fiabilité et la sécurité des données de surveillance sur la conformité à la norme. 	<p>Les Parties ont besoin d'une telle surveillance pour contrôler la conformité des navires se trouvant dans la ZCE nord-américaine, mais assez loin de la côte. Sans cette surveillance, elles ne peuvent contrôler la conformité que des navires qui font escale dans les ports sans pouvoir prendre de mesure d'application qui s'impose à leur égard.</p> <p>Les données recueillies et transmises par de tels systèmes de surveillance</p>	Novembre 2015 à juin 2016.	<p>1^{re} année : 35 000 \$</p> <p>2^e année : 0 \$</p>

		doivent être protégées contre le piratage informatique ou toute autre forme de manipulation de ces données afin que celles-ci soient fiables et puissent donner matière à des poursuites par les fonctionnaires chargés de l'application de la norme.		
3.2 Évaluation de techniques et de méthodes exemplaires.	<ul style="list-style-type: none"> • Tenue d'un atelier de deux jours afin de présenter et d'examiner des options. • Rédaction du compte rendu de l'atelier pour le diffuser dans le public. • Rédaction d'un livre blanc rassemblant et exposant les principales questions et problèmes exigeant une plus grande attention. 	L'atelier facilitera l'échange et l'évaluation d'informations sur les activités qu'ont choisies des transporteurs maritimes, des autorités portuaires et des fournisseurs de techniques en vue de mettre au point et de tester diverses techniques de surveillance et des systèmes dorsaux connexes, dont la transmission de données par système d'identification automatique ou d'autres systèmes.	Juillet 2016 à juin 2017.	1 ^{re} année : 0 \$ 2 ^e année : 45 000 \$
			Total	1 ^{re} année : 125 000 \$ 2 ^e année : 125 000 \$

Expliquer de quelle manière le projet répond aux critères de sélection que le Conseil a énoncés dans le Plan stratégique (voir ci-après).

Tous les projets financés par la CCE visent à appuyer les efforts que déploient les Parties en vue de conserver, de protéger et/ou d'améliorer l'environnement nord-américain. Les critères énoncés ci-après guideront le Secrétariat, les groupes de travail, les comités et d'autres représentants compétents des Parties au moment d'examiner les activités concertées à soumettre à l'approbation du Conseil dans le cadre des plans opérationnels. Ces critères de sélection ne s'appliquent pas aux activités que finance le programme de subventions du Partenariat nord-américain pour l'action communautaire en environnement.

- ***De quelle manière le projet contribue-t-il à l'atteinte des objectifs stratégiques établis par le Conseil et énoncés dans l'actuel Plan stratégique, ou cadrant avec d'autres priorités que le Conseil a entérinées par la suite?***

Le projet cadre avec plusieurs buts et thèmes stratégiques généraux énoncés dans les définitions de ces thèmes pour 2015 à 2020 en date du 16 octobre 2014. Il vise le domaine des transports que comprend le but stratégique relatif à la « croissance verte » en favorisant un transport maritime moins polluant. Étant donné que ce secteur est le plus grand consommateur de combustibles fossiles en Amérique du Nord, les projets relatifs au transport devraient avoir pour but d'améliorer la santé humaine et l'hygiène du milieu en limitant les émissions provenant de sources mobiles multimodales, lesquelles épuisent les combustibles fossiles et contribuent à la pollution atmosphérique et aux changements climatiques. En veillant à ce que le transport maritime international respecte la limite relative à la teneur en soufre du carburant dans les ZCE, le projet favorise également des conditions de concurrence équitables dans tout ce secteur, minimise la distorsion des échanges commerciaux, et allège le fardeau des collectivités et des entreprises nord-américaines qui doivent se conformer aux normes sur la qualité de l'air. Le projet donne également suite au but stratégique relatif aux changements climatiques, lequel comporte un volet sur les polluants à courte durée de vie dans divers secteurs, y compris le transport, afin de minimiser leurs effets sur la santé humaine et la salubrité des écosystèmes.

Le projet traite également de plusieurs thèmes généraux. Il permettra d'aider des groupes vulnérables en réduisant les émissions de polluants atmosphériques dangereux provenant des navires, lesquelles émissions peuvent se déplacer loin de leur source et avoir des incidences non seulement sur les collectivités côtières, mais aussi sur celles qui se trouvent loin à l'intérieur des terres. Il contribuera aussi à harmoniser les normes réglementaires relatives à l'environnement en favorisant l'adoption de politiques communes pour s'attaquer à la pollution atmosphérique par les navires en Amérique du Nord.

- ***Les objectifs proposés ont-ils une portée nord-américaine? En d'autres termes, de quelle manière les résultats escomptés serviront-ils à protéger l'environnement en Amérique du Nord? (Par exemple, quels résultats les membres du Conseil pourront-ils annoncer à la presse à l'achèvement du projet?)***

Les objectifs proposés ont en effet une portée nord-américaine, et les résultats qu'ils donneront sont associés à la protection de la santé humaine et de l'environnement à l'échelle de l'Amérique du Nord. La ZCE nord-américaine illustre le choix d'appliquer les dispositions d'un accord élaboré et applicable à l'échelle mondiale, à savoir l'annexe VI de la MARPOL, afin d'instaurer des normes plus rigoureuses et régionalement applicables concernant les émissions des navires, afin de mieux protéger la santé humaine et l'environnement en Amérique du Nord en ayant des incidences négatives minimales sur le secteur du transport maritime et la structure des échanges internationaux. À moins que les Parties surveillent efficacement la conformité à la norme relative à la ZCE et la fassent appliquer, l'augmentation des coûts du carburant en raison d'une teneur en soufre de 0,1 % exigée depuis le 1^{er} janvier 2015 pourrait donner lieu à une fraude massive, particulièrement par les armateurs dont les navires transitent dans la ZCE, mais ne font pas escale dans des ports nord-américains. Cette fraude amoindrirait les avantages escomptés de la ZCE et aurait des effets néfastes sur la concurrence dans le secteur du transport maritime, car cela aurait des effets pervers particulièrement préjudiciables aux sociétés maritimes qui se conforment volontairement à la norme sur cette teneur en soufre. À l'achèvement fructueux du projet, les membres du Conseil seront en mesure d'annoncer à la presse et au grand public qu'ils collaborent à l'amélioration de l'application de la norme dans la ZCE nord-américaine, ce qui fera valoir leur engagement à améliorer la santé humaine et l'environnement tout en continuant à viser la croissance de leur économie et à promouvoir le commerce international. En outre, les travaux destinés à harmoniser les processus et les politiques concernant la surveillance de la conformité à la norme ainsi que son application dans la ZCE serviront de fondement essentiel aux efforts que déploie le gouvernement du Mexique afin

d'instaurer une ZCE mexicaine de manière aussi économique qu'efficace et en temps opportun. Cela donnera effectivement lieu à une vraie ZCE nord-américaine qui protégera la santé et l'environnement et constituera un précédent à l'échelle mondiale dans le cadre des efforts destinés à réduire la pollution atmosphérique par les navires dans d'autres parties du monde.

- ***Les responsables du projet visent-ils des résultats précis, clairs et concrets, et comment vont-ils mesurer les progrès accomplis en fonction de ces résultats au fil du temps? Énumérer les moyens d'évaluation du rendement qui seront utilisés pour mesurer le degré de réussite en fonction des résultats obtenus.***
 - L'utilisation et l'éventuelle révision de la liste de vérification et des méthodes de contrôle de la conformité en Amérique du Nord, ainsi que l'établissement d'un cadre nord-américain pour l'échange et l'intégration de données d'inspection et d'autres données sur la conformité. L'élaboration de propositions pour l'éventuelle instauration et/ou l'amélioration de la mise en œuvre d'une norme sur la teneur en soufre du carburant dans la ZCE, ainsi qu'une surveillance de la conformité à cette norme et son application.
 - La recherche et l'évaluation de techniques de surveillance de la conformité à l'égard des navires qui se trouvent au large des côtes, ainsi que le relevé de méthodes exemplaires afin de garantir la fiabilité et la sécurité de l'information provenant des systèmes de surveillance.
 - La tenue d'un atelier sur les méthodes exemplaires, la rédaction d'un livre blanc sur les améliorations que nécessitent les systèmes de mise en œuvre et de l'application de la norme dans la ZCE, ainsi que des campagnes de sensibilisation du public appuieront les efforts que déploient les gouvernements et les intervenants en vue de définir et de garantir une conformité probante aux normes de l'OMI sur la teneur en soufre du carburant et leur application.
 - L'effet combiné de ces mesures donnera lieu à une surveillance plus pertinente par la CCE ainsi qu'à une application plus rigoureuse de la norme dans les ZCE, ainsi qu'à la réduction correspondante et significative de la pollution atmosphérique par les navires croisant dans les ZCE nord-américaines, tout en assurant des conditions de concurrence équitables pour les transporteurs maritimes.
- ***Pour quelles raisons les Parties estiment-elles que la CCE constitue l'entité la plus efficace pour mettre en œuvre le projet compte tenu des éléments énumérés ci-dessous?***
 - ***La valeur ajoutée que procure le fait de mettre ce projet en œuvre dans le cadre du programme concerté de la CCE.***

Le meilleur moyen de mettre en œuvre, de surveiller et d'appliquer la norme de l'OMI sur la teneur en soufre du carburant dans une ZCE consiste à mener une activité à l'échelle du continent, car toute activité à petite échelle et/ou mal coordonnée sera moins efficace et plus coûteuse en fin de compte. Les Parties connaissent d'importants échanges commerciaux par voie maritime entre elles et avec d'autres pays du monde, sans compter qu'une grande partie du transport maritime mondial circule dans les eaux nord-américaines sans que les navires accostent dans un port du continent. Tout ce transport maritime est assujéti aux normes de l'OMI sur la teneur en soufre du carburant, particulièrement dans les ZCE nord-américaines. Par ailleurs, le projet s'appuie sur le projet permanent de la CCE visant à soutenir l'instauration d'une ZCE mexicaine sous l'égide de l'OMI, ainsi que dans le cadre des travaux que mène depuis longtemps la CCE afin de promouvoir une mise en œuvre et une application efficaces de normes et d'ententes à l'égard de l'environnement, sans compter les activités du Groupe de travail sur l'observation et l'application des lois (GTAOL) destinées à faciliter l'échange trilatéral d'informations sur cette application.

- **Tous les autres organismes publics, privés ou sociaux qui entreprennent de telles activités.**

Aucun autre organisme oeuvrant en Amérique du Nord ne s'emploie à soutenir l'application des normes visant les ZCE à l'échelle du continent et/ou l'instauration d'une ZCE mexicaine. Le *California Air Resources Board* (CARB, Conseil sur la qualité de l'air en Californie) est en train de mettre en œuvre et d'appliquer sa propre norme sur la teneur en soufre du carburant, laquelle exige une teneur de 0,1 % de soufre dans le carburant des navires qui se trouvent à l'intérieur d'une zone de 24 milles marins des côtes de la Californie. Le CARB s'est engagé à retirer cette norme après l'entrée en vigueur de celle de 0,1 % dans la ZCE nord-américaine, mais après qu'il ait estimé que l'instauration de la ZCE nord-américaine entraînera la réduction notable de la pollution atmosphérique par les navires dont a besoin la Californie pour améliorer la qualité de l'air. En outre, les organismes gouvernementaux et les principaux transporteurs maritimes d'Europe ont commencé à chercher des moyens de soutenir la surveillance de la conformité à la norme et son application. Bien qu'à l'origine, ils aient centré leur attention sur les ZCE de la mer Baltique, de la mer du Nord et de la Manche, ils ont manifesté clairement le désir de coordonner leurs efforts avec des partenaires nord-américains afin que la mise en œuvre et l'application de la norme soient rigoureuses dans toutes les ZCE.

- **Les possibilités de coopérer et d'exploiter les ressources avec ces organismes.**

Le CARB s'est engagé à soutenir l'*Environmental Protection Agency* (EPA, Agence de protection de l'environnement) des États-Unis ainsi que d'autres participants au projet à faire connaître leur expérience et les outils dont ils se sont servis pour mener des inspections ou une surveillance de la conformité à la norme de la Californie de 0,1 % de teneur en soufre du carburant des navires à l'intérieur de 24 milles marins des côtes. Des homologues européens tels que l'autorité maritime danoise, des entités gouvernementales similaires de pays d'Europe du Nord et la Commission européenne soutiennent la mise en place, par l'entremise de la CCE, d'un complément nord-américain de leurs récents efforts destinés à coordonner les activités d'application de la norme dans les ZCE. L'autorité maritime danoise a invité le Canada et les États-Unis à participer à une réunion (provisoirement prévue les 25 et 26 février 2015) afin de cerner des possibilités d'améliorer et de coordonner la surveillance de la conformité à la norme et son application dans les ZCE d'Europe et d'Amérique du Nord. En dernier lieu, la majeure partie des dirigeants du secteur du transport maritime (p. ex., Maersk), les autorités portuaires (p. ex., de Los Angeles, de Long Beach et de Norfolk), des établissements d'enseignement et des ONG (p. ex., l'*International Council on Clean Transportation* (ICCT, Conseil international pour un transport propre) ont manifesté clairement leur intérêt à participer aux travaux de la CCE consistant à appliquer les normes sur la teneur en soufre du carburant des navires et à soutenir ces travaux.

- **Les responsables du projet proposent-ils un calendrier précis de mise en œuvre des activités, incluant une date d'échéance de la participation de la CCE? Indiquer, au besoin, de quelle manière les travaux se poursuivront après cette date.**

- Le calendrier d'exécution du projet est de deux ans, de juillet 2015 à juin 2017. La CCE est censée commencer à y participer avec la rédaction et la publication d'une demande de propositions, au cours de l'hiver 2015, et cette participation se poursuivra durant le reste du projet. Il est prévu que les résultats de ce projet comprennent une première démarche concrète destinée à mieux coordonner et harmoniser les mécanismes de surveillance de la conformité à la norme dans les ZCE nord-américaines et d'application de cette norme. Il est important de noter qu'un seul projet de deux ans ne sera pas suffisant pour déterminer et promouvoir un éventail de mesures éventuellement pertinentes afin d'améliorer et de coordonner la surveillance de la conformité à la norme en Amérique du Nord ainsi que son application.
- À l'achèvement du projet en 2017, il est à espérer que les travaux éclaireront les décisions du Mexique concernant l'établissement et/ou l'amélioration d'un système d'instauration d'une ZCE mexicaine et d'application de cette norme dans cette ZCE. Cela

démontre l'étroit rapport entre cette proposition de projet et celle de la Phase II de l'actuel projet de la CCE en vue de soutenir l'instauration d'une ZCE mexicaine.

- D'ici à ce que le projet se termine, les Parties s'emploieront activement, autant eux-mêmes qu'avec leurs homologues européens, à coordonner la collecte, l'échange et l'analyse de données en vue d'entreprendre une application de la norme dans les ZCE en se fondant sur des renseignements.
- À long terme, l'information et les documents élaborés dans le cadre du projet pourraient éclairer la décision de l'OMI en 2018 consistant à déterminer à quel moment diminuer à 0,5 % la limite de la teneur en soufre du carburant applicable à l'échelle mondiale. Bien que cette décision se fondera principalement sur la capacité mondiale du raffinage d'assurer un approvisionnement adéquat en carburant conforme à la norme, il sera approprié que cette décision soit prise en factorisant les résultats en matière de conformité à la norme. Comme tels, ce projet de la CCE ainsi que les efforts connexes déployés en Europe pourraient constituer une contribution aussi essentielle qu'opportune à l'élaboration d'une politique par l'OMI.

- **Les responsables du projet ont-ils défini assez clairement les éléments énumérés ci-dessous?**

- **Les liens pertinents avec d'autres projets de la CCE, passés ou en cours, afin d'établir des synergies, de tirer parti de l'expérience acquise ou d'éviter des chevauchements de travaux.**

Ce projet est étroitement lié à celui en cours sur le transport maritime que la CCE a entrepris dans le cadre du Plan opérationnel pour 2013 à 2014, lequel vise à mener des analyses techniques afin que le Mexique puisse soumettre à l'approbation de l'OMI la désignation d'une ZCE mexicaine. L'expérience acquise au cours de ce projet, ainsi que la désignation de responsables de projet dans chaque pays, faciliteront les travaux concernant l'application de la réglementation. En outre, celui-ci permettra de relever des méthodes exemplaires et des enseignements tirés de l'expérience qui aideront le Mexique à déterminer rapidement les capacités dont il doit disposer et à y recourir pour instaurer une ZCE mexicaine. En dernier lieu, le cadre destiné à recueillir, à analyser et à échanger des données sur la conformité à l'échelle nord-américaine donnera lieu à une application améliorée et mieux coordonnée de la norme sur la teneur en soufre du carburant. Conséquemment, le projet est censé tirer parti de certains des enseignements que le Groupe de travail sur l'observation et l'application des lois a tirés de son expérience ainsi que des réseaux qu'il a constitués.

- **Le public cible ainsi que sa réceptivité et sa capacité à se servir de l'information qui peut découler du projet.**

Le principal public cible est constitué des équipes de fonctionnaires chargés de l'application des lois, du contrôle de la conformité à ces lois et aux politiques maritimes des trois pays nord-américains. Les équipes canadienne et américaine sont intéressées à recevoir de l'information et de la documentation découlant du projet, et il faut espérer que l'entité responsable de l'instauration d'une éventuelle ZCE mexicaine le sera aussi. En outre, le California Air Resources Board représente un public cible, car ce projet et les améliorations dans le domaine de l'application de la norme qui en résulteront dans la ZCE nord-américaine accroîtront sa confiance que les émissions provenant des navires continueront de diminuer après qu'il ait retiré sa norme de 0,1 % de teneur en soufre du carburant à l'intérieur de 24 milles marins des côtes. Les autres publics cibles comprennent les autorités portuaires nord-américaines ainsi que les gestionnaires de la qualité de l'air dans les zones où le trafic maritime est intense et/ou la qualité de l'air pose des problèmes, parce que l'efficacité de leurs programmes de gestion connexes influera sur la réussite du projet. De plus, les autorités portuaires qui ont instauré des programmes incitatifs visant à promouvoir l'écologisation du transport maritime (p. ex., à Vancouver, à Los Angeles et à Long Beach) pourraient être en mesure et désireuses d'intégrer les données de conformité des navires découlant de ce projet dans les matrices de cotation qu'elles utilisent pour choisir les récipiendaires de leurs incitatifs monétaires. Bien que ces éléments dépassent de loin les mesures stipulées dans l'annexe VI de la MARPOL, ils peuvent

amplifier et faciliter les efforts des Parties à l'ANACDE en vue de garantir l'observation et l'application de la norme de l'OMI sur la teneur en soufre du carburant.

○ ***Les bénéficiaires des activités de renforcement des capacités qui pourraient être intégrées au projet.***

Les principaux bénéficiaires comprendront l'entité gouvernementale du Mexique responsable de l'instauration d'une future ZCE mexicaine. Le Canada et les États-Unis en tireront indirectement parti, car leur application de la norme visant la ZCE nord-américaine sera renforcée par un système bien rodé, pertinent et éprouvé d'application de cette norme dans la ZCE mexicaine. Cela illustre la considérable ampleur du transport maritime d'un pays à un autre en Amérique du Nord, ainsi qu'avec le reste du monde.

○ ***Les intervenants appropriés, en accordant une attention particulière aux collectivités, aux établissements d'enseignement, aux ONG et au secteur privé, ainsi qu'à leur contribution à l'obtention de résultats fructueux.***

- Les collectivités, notamment celles qui éprouvent des difficultés afin de gérer la qualité de l'air et/ou les populations vulnérables fortement exposées à la pollution atmosphérique provenant des navires, étant donné qu'une application rigoureuse de la norme sur la teneur en soufre du carburant permettra à ces collectivités de gérer plus facilement la qualité de l'air tout en veillant à réduire l'exposition de leur population à cette pollution ainsi que ses effets sur la santé humaine et l'environnement.
- Les compétences des établissements d'enseignement seront notamment utiles à l'élaboration de techniques de surveillance fiables et sécuritaires, et à la constitution de systèmes dorsaux connexes.
- Les ONG, dans la perspective de diffuser de l'information et de sensibiliser la population.
- Le secteur privé pour la part qu'il prendra dans la sensibilisation, les mesures de contrôle des navires, les plateformes permettant de tester le concept des principales techniques de surveillance, la fourniture de renseignements sur les contraventions éventuelles, et la transmission d'informations sur l'utilité des systèmes d'application actuels et proposés en vue d'assurer des conditions de concurrence équitables pour les transporteurs maritimes.
- Des autorités portuaires pourraient participer au projet, et d'importantes sociétés de transport maritime pourraient réaliser des tests des techniques de surveillance et de suivi. Toutes les autorités portuaires intéressées pourraient participer à la sensibilisation, en plus d'établir des liens entre les conclusions du projet relatives au contrôle de la conformité et de l'application avec les programmes incitatifs visant à promouvoir l'écologisation du transport maritime.