



COMMISSION
DE COOPÉRATION
ENVIRONNEMENTALE

Baleine noire de l'Atlantique Nord

Dossier factuel relatif à la communication SEM-21-003

Constitué en vertu de l'article 24.28 de
l'*Accord Canada–États-Unis–Mexique* (ACEUM)



Pour citer cette publication, utiliser l'information suivante :

CCE (2025), *Baleine noire de l'Atlantique Nord SEM-21-003*,
Commission de coopération environnementale, Montréal, Canada, 232 p.

Le présent document a été établi par le Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (CCE) de l'Amérique du Nord. L'information qu'il contient ne reflète pas nécessairement les opinions de la CCE, ni des gouvernements du Canada, du Mexique ou des États-Unis.

Le document peut être reproduit en tout ou en partie sans le consentement préalable du Secrétariat de la CCE, à condition que ce soit à des fins éducatives et non lucratives et que la source soit mentionnée. La CCE apprécierait néanmoins recevoir un exemplaire de toute publication ou de tout écrit inspiré du présent document.

Sauf indication contraire, le contenu de cette publication est protégé en vertu d'une licence Creative Common : Paternité – Pas d'utilisation commerciale – Pas de modification.



© Commission de coopération environnementale, 2025

ISBN : 978-2-89700-404-0

Available in English — ISBN : 978-2-89700-402-6

Disponible en español — ISBN : 978-2-89700-403-3

Dépôt légal — Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2025

Dépôt légal — Bibliothèque et Archives Canada, 2025

Renseignements sur la publication

Type de publication : dossier factuel

Date de publication : 19 décembre 2025

Langue d'origine : anglais

Procédures d'examen et d'assurance de la qualité :

Révision finale par les Parties : du 3 juin 2025 au 1 octobre 2025

Image sur la page couverture : Photographie de Black Heart (#3540), une baleine noire de l'Atlantique Nord, et de son baleineau. La photographie a été prise le 29 janvier 2025 au large de la Floride. Black Heart doit son nom à sa tache en forme de cœur présente sur le devant de sa callosité. Elle a 20 ans et il s'agit de son deuxième baleineau connu à ce jour. Son premier baleineau, né il y a 12 ans, n'a pas été observé suivant sa première année de vie. Crédit : NOAA Fisheries/Heather Foley, National Oceanic and Atmospheric Administration.

Renseignements supplémentaires :



Commission de coopération environnementale

1001, boulevard Robert-Bourassa

Bureau 1620

Montréal (Québec) H3B 4L4

tél. 514 350-4300 téléc. 438 701-1434

info@cec.org / www.cec.org

Baleine noire de l'Atlantique Nord

Dossier factuel relatif à la communication SEM-21-003

Constitué en vertu de l'article 24.28 de
l'*Accord Canada–États-Unis–Mexique* (ACEUM)





Table des matières

Sommaire	xv
1. Contexte	1
2. Portée du dossier factuel	7
2.1 Renseignements généraux sur l'application	9
2.2 Lois environnementales visées	11
3. Description de l'espèce et de la zone d'intérêt	37
3.1 Baleine noire de l'Atlantique Nord	37
3.2 Zone d'intérêt	55
4. Blessures graves et mortalité chez la baleine noire de l'Atlantique Nord	61
4.1 Tendances démographiques et événement de mortalité inhabituelle	61
4.2 Causes de mortalité et de blessures graves chez la baleine noire de l'Atlantique Nord	64
5. Mesures prises par les États-Unis pour appliquer les lois environnementales visées	77
5.1 Politiques et méthodes d'application	77
5.2 Mesures prises pour faire respecter la VSR	87
5.3 Mesures prises pour appliquer la <i>Marine Mammal Protection Act</i> et la <i>Endangered Species Act</i>	110
5.4 Mesures prises pour appliquer la <i>National Environmental Policy Act</i>	119
6. Engagement continu en matière de transparence	137
Annexe 1. Résolution du Conseil 25-01	139
Annexe 2. Communication SEM-21-003 (<i>Baleine noire de l'Atlantique Nord</i>)	141
Annexe 3. Lois environnementales en question	170
Annexe 4. Demande d'information au gouvernement des États-Unis	186
Annexe 5. Plan de travail général relatif à la constitution d'un dossier factuel	194
Annexe 6. Tableau 1.1 de l'EIE définitive volume I	197
Annexe 7. Cas connus de mort et de blessures graves causées par des collisions de baleines noires de l'Atlantique Nord avec des navires dans les eaux sous la juridiction des États-Unis (ou aperçues pour la première fois dans ces eaux) depuis 1999 jusqu'en 2021 et tel que rapporté en juillet 2022	200
Annexe 8. Données du tableau de bord relatif au trafic de navires dans les zones saisonnières actives de restriction de vitesse pour protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord	201
Annexe 9. Réponse des États-Unis à la demande d'information du Secrétariat de la CCE	203

Tableaux

Tableau 1. Estimations moyennes des orins de bouées sur l'ensemble des mois dans les eaux non exemptées	34
Tableau 2. Événement de mortalité inhabituelle pour la baleine noire de l'Atlantique Nord (2017-2025)	63
Tableau 3. Nombre de cas d'enchevêtrement de grandes baleines par espèce (1 ^{er} janvier 2010 – 16 mars 2020)	131
Tableau 4. Mesures de rechange envisagées, mais rejetées dans l'EIE définitive (surveillance)	134

Figures

Figure 1. Toutes les zones de gestion saisonnière	23
Figure 2. Zones de gestion saisonnière : Sud-Est	24
Figure 3. Zones de gestion saisonnière : centre du littoral de l'Atlantique	25
Figure 4. Zones de gestion saisonnière : Nord-Est	26
Figure 5. Zones de gestion dynamique/zones de navigation lente dues à la présence de baleines noires	28
Figure 6. Interaction entre les baleines noires de l'Atlantique Nord et les engins de pêche	31
Figure 7. Zones réglementées par l'ALWTRP pour les pêcheries au casier ou à la nasse du Nord-Est	32
Figure 8. Dessin d'une baleine noire de l'Atlantique Nord	38
Figure 9. Cyamides tels que documentés sur la baleine boréale	38
Figure 10. Baleineaux nés par saison de mise bas (2007-2025)	42
Figure 11. Longueur moyenne de la baleine noire de l'Atlantique Nord au fil du temps	46
Figure 12. Baleine noire de l'Atlantique Nord comparée aux baleines australes	46
Figure 13. Pêche de la Baleine, par Friedrich von Martens vers 1834-1835	51
Figure 14. Habitat essentiel de la baleine noire de l'Atlantique Nord	56
Figure 15. Carte du refuge marin national Gerry E. Studds Stellwagen	57
Figure 16. Observations de baleines noires (30 avril 2025)	59
Figure 17. Évaluation de la population vivante de baleines noires de l'Atlantique Nord (1990-2023)	61
Figure 18. Trajectoire migratoire d'une baleine noire marquée par satellite (mars 2021)	65
Figure 19. Sources d'enchevêtrement de grandes baleines confirmées aux États-Unis (2022)	73
Figure 20. Activité et trajectoires des bateaux de pêche commerciale (2015-2019)	90
Figure 21. Vitesse et distance de transit dans la ZGS, par classe de vitesse et par type de navire (2023-2024)	92
Figure 22. Pourcentage de distance parcourue en conformité des normes par type de navire (2023-2024) dans toutes les ZGS	93
Figure 23. Navires de plus de 106,7 m (350 pieds) dans toutes les ZGS (novembre 2023 à avril 2024)	94
Figure 24. Navires de plus de 106,7 m (350 pieds) dans la ZGS de la Caroline du Nord et Géorgie (2023-2024)	95

Figure 25.	Estimation du nombre de transits non conformes (à plus de 10 et 15 nœuds) par ZGS, 2023-2024	96
Figure 26.	Données du tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse de la ZGS de la Caroline du Nord et Géorgie (2023-2024)	96
Figure 27.	Données du tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse de la ZGS de New York et New Jersey (2023-2024)	97
Figure 28.	Données du tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse de la ZGS de Norfolk (2023-2024)	98
Figure 29.	Données du tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse de la ZGS du Sud-Est (2023-2024)	99
Figure 30.	Taux de conformité à la VSR dans les ZGS actives (2008-2023)	102
Figure 31.	Nombre de NOVA émis par année (2010-2024) et par région	105
Figure 32.	Montant total des amendes et montant total des ententes de règlements par année en dollars américains (2010-2024)	107
Figure 33.	Résumé des patrouilles pour l'EF 2023 et conformité à l'ALWTRP	113
Figure 34.	Patrouilles liées à l'ALWTRP dans le Nord-Est pendant la pêche au homard (du T4 de l'EF 2023 au T3 de l'EF 2024)	115

Photographies

Photo 1.	Baleineau de la baleine noire de l'Atlantique Nord avec des callosités qui se forment	39
Photo 2.	Souffle distinctif en forme de V d'une baleine noire	39
Photo 3.	Baleine noire de l'Atlantique Nord se nourrissant par écrémage avec ses fanons visibles	40
Photo 4.	Baleine noire n° 3780 avec un baleineau nouveau-né	43
Photo 5.	Cinq baleines noires dans un groupe actif en surface	44
Photo 6.	Baleine noire avec cicatrices d'hélice visibles	45
Photo 7.	Journal de bord de chasse à la baleine décrivant la baleine noire	52
Photo 8.	Travaux de désenchevêtrement sur une jeune baleine noire	54
Photo 9.	Baleine noire près d'un bateau au large de la Floride	66
Photo 10.	Baleineau d'Infinity présentant des blessures visibles causées par une hélice après avoir été tué par un bateau	68
Photo 11.	Vertèbre de la baleine noire femelle n° 1950, tuée par une collision avec un navire	69
Photo 12.	Juno (n° 1612) avec son baleineau le 9 décembre 2023 au large d'Amelia Island, en Floride	69
Photo 13.	Le baleineau de Juno avec des lacérations causées par une collision avec un navire le 26 février 2024	70
Photo 14.	Baleine noire dont le rostre est enchevêtré et qui semble traîner un casier	71
Photo 15.	Baleine noire avec les nageoires enchevêtrées	72
Photo 16.	Snow Cone (n° 3560) avec son baleineau au large de l'Île de Cumberland, en Géorgie, le 2 décembre 2021	75

Sigles, acronymes et abréviations

ACE	<i>Accord de coopération environnementale</i>
ACEUM	<i>Accord Canada–États-Unis–Mexique</i>
ALWTRP	<i>Atlantic Large Whale Take Reduction Plan</i> (Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique)
ALWTRT	<i>Atlantic Large Whale Take Reduction Team</i> (équipe responsable de la réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique)
ANACDE	<i>Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement</i>
CCE	Commission de coopération environnementale
CEQ	<i>Council on Environmental Quality</i> (Conseil sur la qualité de l'environnement)
EE	évaluation environnementale
EF	exercice financier
EIE	étude d'impact environnemental
EIE provisoire	étude d'impact environnemental provisoire
EMI	événement de mortalité inhabituelle
EPA	<i>Environmental Protection Agency</i> (Agence de protection de l'environnement)
ESA	<i>Endangered Species Act</i> (Loi sur les espèces en voie de disparition)
FONSI	constatation d'absence d'effet important (de l'anglais « <i>Finding of No Significant Impact</i> »)
GCES	<i>NOAA Office of General Counsel Enforcement Section</i> (Bureau du procureur général, section d'application de la loi de l'Administration océanique et atmosphérique nationale)
GDZ	gestion dynamique des zones
ITP	<i>Incidental Take Permit</i> (permis de prises accessoires)
JEA	<i>Joint Enforcement Agreement</i> (entente commune d'application)
LMA	<i>Lobster Management Areas</i> (zones de gestion du homard)
MMPA	<i>Marine Mammal Protection Act</i> (Loi sur la protection des mammifères marins)
NAIS	<i>Nationwide Automatic Identification System</i> (Système national d'identification automatique)
NARW	baleine noire de l'Atlantique Nord
NARWC	<i>North Atlantic Right Whale Consortium</i> (Consortium sur la baleine noire de l'Atlantique Nord)
NED	<i>Northeast Division at NOAA's Office of Law Enforcement</i> (division Nord-Est du Bureau d'application de la loi de NOAA)
NEPA	<i>National Environmental Policy Act</i> (Loi sur la politique environnementale nationale)
NHM	navire de haute mer
NM	mille marin
NMFS	<i>National Marine Fisheries Service</i> (Service national de la pêche maritime, également connu sous le nom de NOAA Fisheries)
NOAA	<i>National Oceanic and Atmospheric Administration</i> (Administration océanique et atmosphérique nationale)
NOPS	<i>Notice of Permit Sanction</i> (avis de sanction de permis)
NOVA	<i>Notice of Violation and Assessment of Administrative Penalty</i> (avis de violation et d'évaluation de l'amende)
OGC	<i>NOAA Office of General Counsel</i> (Bureau du procureur général de l'Administration océanique et atmosphérique nationale)
OLE	<i>NOAA Office of Law Enforcement</i> (Bureau d'application de la loi de l'Administration océanique et atmosphérique nationale)
PBP	prélèvement biologique potentiel
SIA	système d'identification automatique
SED	<i>Southeast Division of NOAA's Office of Law Enforcement</i> (division Sud-Est du Bureau d'application de la loi de NOAA)
SSN	système de surveillance des navires
USCG	<i>United States Coast Guard</i> (Garde côtière des États-Unis)
USFWS	<i>United States Fish and Wildlife Service</i> (Service des pêches et de la faune sauvage des États-Unis)
VSR	<i>Vessel Speed Rule</i> (Règle sur la vitesse des navires)
VTG	véhicule téléguidé
ZEE	zone économique exclusive
ZGD	Zone de gestion dynamique

Définitions

Accord	<i>Accord Canada–États-Unis–Mexique (ACEUM)</i>
auteur de la communication	Oceana
communication	SEM-21-003 (<i>Baleine noire de l'Atlantique Nord</i>), communication en vertu de l'article 24.27(1) de l'ACEUM (4 octobre 2021)
communication révisée	SEM-21-003 (<i>Baleine noire de l'Atlantique Nord</i>), communication en vertu de l'article 24.27(1) de l'ACEUM (4 janvier 2022)
Conseil	Conseil de la Commission de coopération environnementale (CCE)
notification	SEM-21-003 (<i>Baleine noire de l'Atlantique Nord</i>), notification en vertu de l'article 24.28(1) de l'ACEUM (3 juin 2022)
MRA Wedge	Zone réglementée dans l'État du Massachusetts (définie dans les règlements du Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique – Règle de modification (<i>Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations – Amendment Rule</i>), 89 Fed. Reg. 8333 (7 février 2024)).
Partie	Le gouvernement des États-Unis d'Amérique
Parties	Les gouvernements du Canada, du Mexique et des États-Unis
politique sur les sanctions	<i>Office of General Counsel</i> (OGC, Bureau de l'avocat général) de la <i>National Oceanic and Atmospheric Administration – Enforcement Section</i> (NOAA, Administration océanique et atmosphérique nationale, Section de l'application des lois), <i>Policy for the Assessment of Civil Administrative Penalties and Permit Sanctions</i> (Politique en matière d'évaluation des sanctions administratives au civil et des sanctions relatives aux permis) [24 juin 2019]
Règle sur la réduction des risques	<i>Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations – Final rule</i> (Règlements du Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique), 86 Fed. Reg. 51970 (17 septembre 2021), codifiés au titre 50 C.F.R., parties 229 et 697
Règlements du CEQ pour l'application de la NEPA	<i>Règlements d'application de la National Environmental Policy Act</i> (NEPA, <i>Loi sur la politique environnementale nationale</i>), anciennement codifiés au titre 40 C.F.R., parties 1500-1508 (1978)
Réponse	SEM-21-003 (<i>Baleine noire de l'Atlantique Nord</i>), réponse des États-Unis en vertu de l'article 24.27(4) de l'ACEUM (4 avril 2022)
Réponse à la demande d'information	Réponse de l'Administration océanique et atmosphérique nationale à la demande d'information en vue de la préparation d'un dossier factuel relatif à la communication SEM-21-003 (<i>Baleine noire de l'Atlantique Nord</i>) formulée par le Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (11 août 2025)
résolution	Résolution du Conseil n° 25-01 (17 janvier 2025)
Secrétariat	Secrétariat de la CCE
Tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse	Tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse saisonnière active pour la baleine noire de l'Atlantique Nord
Vessel Speed Rule (VSR, Règle sur la vitesse des navires)	<i>Final Rule to Implement Speed Restrictions to Reduce the Threat of Ship Collisions with North Atlantic Right Whales</i> (Règle définitive pour mettre en œuvre des limites de vitesse afin de réduire le risque de collision entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord), 73 Fed. Reg. 60173 (10 octobre 2008) et modifiée, <i>Final Rule To Remove the Sunset Provision of the Final Rule Implementing Vessel Speed Restrictions To Reduce the Threat of Ship Collisions With North Atlantic Right Whales</i> (Règle définitive visant à supprimer la disposition de temporisation de la Règle définitive pour la mise en œuvre de limites de vitesse afin de réduire le risque de collision entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord), 78 Fed. Reg. 73726 (9 décembre 2013), codifiée au titre 50 C.F.R., partie 224

Unités de mesure

kg	kilogramme
lb	livre
mi	mille
m	mètre
NM	mille marin
nœud	un mille marin par heure
pi	pied

Notes explicatives

En raison de la longueur de certaines des adresses Web mentionnées dans ce document, et dans l'optique d'en faciliter la lecture, l'outil bitly.com a été utilisé pour raccourcir les URL. Le fonctionnement de chaque lien a été vérifié avant l'envoi du dossier factuel provisoire aux Parties.

Les cartes et autres illustrations figurant dans le présent dossier factuel sont tirées de sources disponibles et ne sont présentées qu'à titre illustratif.

Sauf indication contraire, tous les documents cités dans le présent document se trouvent dans les archives numériques du Secrétariat et peuvent être consultés à l'aide des liens fournis. De plus, les numéros de page de la communication, de la réponse et des annexes sont ceux de la version originale en anglais.

Terminologie

Le tableau ci-dessous contient les définitions de termes employés dans ce dossier factuel.

Terme	Définition
brasse	Unité de mesure égale à 6 pieds (1,83 m) et utilisée pour le calcul de profondeur en milieu marin ⁱ .
<i>Calanus</i> (<i>Calanus spp.</i>)	Terme général faisant référence au genre comprenant les espèces <i>Calanus finmarchicus</i> et <i>Pseudocalanus elongatus</i> , ainsi que d'autres euphausiacés étroitement apparentés (krill). Ces espèces ont la particularité d'être relativement riches en huile. Elles ont donc une valeur calorique élevée pour les baleines en quête de nourriture ⁱⁱ .
callosité	Plaque de peau distincte sur le corps d'une baleine qui se développe avant la naissance et qui est colonisée par des cyamides, un ectoparasite marin, au cours des premiers mois de vie. La colonisation des callosités est une affection chronique chez les baleines noires, mais elle n'est pas reconnue comme ayant des effets néfastes sur les animaux en santé ⁱⁱⁱ . Voir « cyamide » ci-dessous.
chalut	Série continue de casiers, dans un contexte de pêche avec des engins fixes utilisant des casiers ou des nasses, comme la pêche au homard américain et au crabe nordique ^{iv} .
chalutage	Pratique consistant à ajouter plus de casiers par chalut, ce qui nécessite moins d'orins de bouées verticaux pour la pêche au casier ou à la nasse ^v .
copépode	Plus important groupe de microcrustacés, comprenant plus de 10 000 espèces, dont la plupart vivent dans les eaux marines, bien que certaines puissent vivre dans les eaux continentales. Organismes planctoniques d'une grande importance écologique, les copépodes jouent un rôle essentiel dans les chaînes alimentaires marines. Comme ils se nourrissent de phytoplancton, ils constituent une part importante des consommateurs primaires et servent ensuite de base au régime alimentaire de nombreux poissons (consommateurs secondaires). Les copépodes représentent de 70 à 90 % de la biomasse du zooplancton ^{vi} .
corde à faible résistance à la rupture	Dans le contexte de ce rapport, corde constituée de plusieurs brins de fibres tissés ensemble et conçue pour se détacher lorsqu'elle est soumise à une force précise ^{vii} .

i. Encyclopaedia Britannica (2004), « fathom », à l'adresse : <<https://bit.ly/4n601Qm>>.

ii. R. F. Lee et al. (2006), « Lipid storage in marine zooplankton », *Marine Ecology Progress Series* 307 : p. 289, tableau 5, à l'adresse : <<https://doi.org/10.3354/meps307273>>.

iii. M. T. Weinrich (2009), « Callosities », dans W. F. Perrin, B. Würsig et J. G. M. Thewissen (dir.), *Encyclopedia of Marine Mammals*, 2^e éd., Academic Press, New York, pp. 176-178, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1016/B978-0-12-373553-9.00047-X>>.

iv. Id.

v. Id.

vi. D. Steinberg et M. R. Landry (2017), « Zooplankton and the Ocean Carbon Cycle », *Annual Review of Marine Science* 9 : pp. 413-444, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1146/annurev-marine-010814-015924>>.

vii. NOAA Fisheries (2025), « Approved Weak Rope for Atlantic Large Whale Take Reduction Plan », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/43V9IKf>>.

Terme	Définition
cyamides	Ectoparasites crustacés, également appelés « poux de baleine », qui vivent sur la peau de certaines espèces de cétacés. Leur habitat naturel est la surface de la peau des baleines à fanons qui se déplacent lentement. Ce sont des arthropodes du sous-embranchement des crustacés, de la classe des malacostracés, de l'ordre des amphipodes, de la famille des cyamidés et du genre <i>Cyamus</i> . Il existe 23 espèces connues de cyamides. Ils sont incapables de nager librement et meurent s'ils sont séparés de leur hôte, mais ils peuvent passer d'une mère à son baleineau ou d'un animal à l'autre lors de l'accouplement. « Les cyamides occupent principalement les zones de la surface de la baleine qui sont les plus protégées des turbulences de l'eau. Chez les baleines à fanons, ces zones comprennent les régions autour des cirripèdes, les plis cutanés ou les sillons ventraux sous la tête, les zones protégées autour des événets, des yeux et des nageoires, les bords des lèvres, les callosités, les plaies et l'orifice génital ^{viii} » [traduction].
dispositif à faible résistance à la rupture	Dispositif technique conçu pour se détacher lors de l'application d'une force précise. Il est utilisé pour joindre des longueurs de corde ou de ligne. Voir aussi « maillon à faible résistance à la rupture », « corde à faible résistance à la rupture » et « ligne à faible résistance à la rupture ^{ix} ».
engin de pêche au casier ou à la nasse	Équipement tridimensionnel immergé, en fil de fer ou en bois, qui permet aux organismes de pénétrer dans une enceinte tout en rendant leur fuite extrêmement difficile, voire impossible. Un appât est habituellement placé dans le casier pour attirer les organismes à l'intérieur, où ils restent coincés jusqu'à ce que les pêcheurs reviennent pour récupérer les prises et réapprovisionner les casiers. La plupart des casiers sont attachés par une corde à une bouée à la surface de l'eau. Les casiers peuvent être déployés individuellement ou en une longue série continue appelée chalut, à des profondeurs atteignant 730 m (2 400 pieds). La taille et la configuration des engins, ainsi que les risques pour les espèces protégées, varient en fonction des espèces ciblées ^x .
entreposage humide	Pratique consistant à entreposer les engins de pêche dans l'eau plutôt que de les ramener sur le rivage.
espèce en voie de disparition	Dans la <i>Endangered Species Act</i> (ESA, Loi sur les espèces en voie de disparition), une espèce en voie de disparition est : « toute espèce qui est en danger de disparition dans la totalité ou une partie importante de son aire de répartition ^{xi} » [traduction].
exercice financier	« Exercice comptable du gouvernement fédéral. Il commence le 1 ^{er} octobre et se termine le 30 septembre de l'année civile suivante. Chaque exercice financier est identifié par l'année civile au cours de laquelle il se termine et est communément appelé “EF” ^{xii} » [traduction].
fanon	Structure squelettique perméable semi-rigide qui fonctionne comme un tamis séparant le plancton de l'eau de mer lorsque l'animal se nourrit ^{xiii} . Il s'agit d'une caractéristique distinctive des baleines mysticètes.
ligne à faible résistance à la rupture	Dans le contexte de ce rapport, corde conçue pour se détacher lorsqu'elle est soumise à une force précise ^{xiv} .

viii. C. Pfeiffer (2009), « Whale Lice », dans W. F. Perrin, B. Würsig et J. G. M. Thewissen (dir.), *Encyclopedia of Marine Mammals*, 2^e éd., Academic Press, New York, pp. 1220-1223, à l'adresse : <<https://bit.ly/4mDCdEI>>.

ix. NOAA Fisheries (2025), « Approved Weak Rope... », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/43V9IKF>>.

x. NOAA Fisheries (2025), « Fishing Gear: Traps and Pots », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4dC3a7t>>.

xi. Loi sur les espèces en voie de disparition (*Endangered Species Act*), 16 U.S.C., art 1532(6) [ESA].

xii. B. Heniff Jr. (2012), *Basic Federal Budgeting Terminology*, US Congressional Research Service, Washington (district de Columbia), p. 2.

xiii. Smithsonian National Museum of Natural History (2012), « Right Whale Baleen », à l'adresse : <<https://bit.ly/3HBp1R>>.

xiv. NOAA Fisheries (2023), « Weak Insert and Weak Line Requirements for Northeast Lobster/Jonah Crab Trap/Pot Fisheries », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4kvUB0V>>.

Terme	Définition
ligne calante	Ligne (corde) qui ne flotte pas dans la colonne d'eau.
ligne de fond	Ligne (corde) reliant les pièges dans un chalut pour la pêche au casier ou à la nasse ^{xv} .
maillon à faible résistance à la rupture	Boucle ou cercle de matériau (plastique ou corde) destiné à relier des lignes de pêche ou des cordes séparées, et conçu pour se rompre lorsqu'il est soumis à une force précise ^{xvi} .
mille marin	Unité de longueur utilisée pour la navigation maritime, définie comme 1 852 m (environ 6 076 pieds ou 1,151 mille ^{xvii}).
nageoire caudale	Partie de la queue essentielle à la locomotion de l'animal et à sa capacité de manœuvrer. Il s'agit généralement de deux lobes ou ellipses. Les caractéristiques de la nageoire caudale, telles que la taille, la forme et le mode d'utilisation, peuvent fournir des renseignements servant à l'identification des espèces et des spécimens ^{xviii} .
nécropsie	Examen du cadavre ou de la carcasse d'un animal ^{xix} .
niveau de prélèvement biologique potentiel	Nombre maximal d'animaux, sans compter les morts naturelles, qui peuvent être prélevés d'un stock de mammifères marins tout en permettant à ce stock d'atteindre ou de maintenir sa population optimale durable ^{xx} .
nœud	Unité de vitesse représentant un mille marin à l'heure, équivalant à 1,15 mille à l'heure ou 1,85 kilomètre à l'heure ^{xxi} .
orin de bouée	Objet permettant généralement de relier une balise flottante à un engin ou à un appareil sur le plancher océanique, ou qui relie une balise flottante à une autre ^{xxii} .
pêche à la demande	Utilisation de technologies avec des appareils à déclenchement à distance pour récupérer les pièges sur le plancher océanique, plutôt que des orins de bouées. Voir « pêche sans cordage ».
pêche sans cordage	Dans le présent contexte, renvoie à plusieurs technologies qui utilisent des appareils à déclenchement à distance pour récupérer les pièges sur le plancher océanique, plutôt que des orins de bouées. Voir « pêche à la demande ».

xv. NOAA Fisheries (2025), « Fishing Gear: Traps and Pots », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/4dC3a7t>>.

xvi. Prise accessoire de mammifères marins lors d'opérations de pêche commerciale; Règlements du Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique (*Taking of Marine Mammals Incidental to Commercial Fishing Operations; Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations*), 62 Fed. Reg. 39157, 39161 (22 juillet 1997).

xvii. Id.

xviii. Commission baleinière internationale (2025), « Glossaire des termes clés », à l'adresse : <<https://bit.ly/4k9KSgj>>.

xix. NOAA Fisheries (2023), « Frequent Questions—Necropsies (Animal Autopsies) of Marine Mammals », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/43P9tQI>>.

xx. Loi sur la protection des mammifères marins (Marine Mammal Protection Act), 16 U.S.C., art. 1362(20) [MMPA].

xxi. National Ocean Service (2025), « What is the difference between a nautical mile and a knot? », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4kdVyuA>>.

xxii. NOAA Fisheries (2021), *Fact Sheet: Ropeless Fishing*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Gloucester (MA), à l'adresse : <<https://bit.ly/43TCsCN>>.

Terme	Définition
pêcherie	« Un ou plusieurs stocks de poissons qui peuvent être traités comme une unité à des fins de conservation et de gestion et qui sont déterminés sur la base de caractéristiques géographiques, scientifiques, techniques, récréatives et économiques; et [...] toute pêche de ces stocks ^{xxiii} » [traduction].
pédoncule caudal	Partie arrière étroite du corps de la baleine, de l'arrière de la nageoire dorsale jusqu'à l'avant de la nageoire caudale, qui permet à la baleine de générer une poussée et d'accélérer lorsqu'elle nage ^{xxiv} .
plan de réduction des prises	Plan devant être élaboré en vertu de la MMPA afin d'autoriser les prises accessoires dans le cadre des activités de pêche commerciale et de contribuer au rétablissement et à la prévention de l'épuisement des stocks stratégiques qui interagissent avec les pêcheries de catégories I et II ^{xxv} .
prise (ESA)	Terme faisant référence au fait « de harceler, de poursuivre, de chasser, de tirer, de blesser, de tuer, de piéger, de capturer ou d'acquérir un animal ou de lui nuire, ou de tenter d'adopter une telle conduite ^{xxvi} » [traduction].
prise (MMPA)	Terme qui se rapporte au fait « de harceler, de chasser, de capturer ou de tuer, ou de tenter de harceler, de chasser, de capturer ou de tuer tout mammifère marin ^{xxvii} » [traduction].
recherche de nourriture	Comportement des espèces sauvages de toutes sortes consistant à chercher, à sélectionner et à obtenir des aliments ou d'autres ressources dans la nature afin de fournir à leur organisme l'énergie nécessaire au maintien de la fonction métabolique. La recherche de nourriture peut occuper la majeure partie du temps d'une espèce et ainsi réduire le temps consacré à d'autres activités, telles que la reproduction, le repos, la défense et la fuite face aux prédateurs ^{xxviii} .
rostre	Mâchoire supérieure et structure du squelette de nombreuses espèces de mammifères marins. La configuration de l'assemblage rostral peut fournir des renseignements sur la stratégie alimentaire des espèces. Chez les mysticètes, le rostre est adapté pour accueillir les fanons nécessaires à l'alimentation ^{xxix} .
stock stratégique	Population de mammifères marins dont la mortalité d'origine humaine directe dépasse un prélèvement biologique potentiel déterminé, qui est en déclin et qui sera probablement inscrite comme espèce menacée ou en voie de disparition en vertu de l'ESA, ou inscrite comme espèce menacée ou en voie de disparition ou désignée comme espèce épuisée en vertu de la MMPA ^{xxx} .

xxiii. Loi Magnuson-Stevens sur la conservation et la gestion des pêcheries (*Magnuson-Stevens Fishery Conservation and Management Act*), 16 U.S.C., art. 1802(13).

xxiv. Commission baleinière internationale (2025), *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/4k9KSgj>>; J. Goldbogen et al. (2006), « Kinematics of foraging dives and lunge-feeding in fin whales », *Journal of Experimental Biology*, 209(7) : pp. 1231-1244, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1242/jeb.02135>>.

xxv. ESA, 16 U.S.C., art. 1387(f).

xxvi. ESA, 16 U.S.C., art. 1532(19).

xxvii. MMPA, 16 U.S.C., art. 1362(13). *Voir aussi* : 50 C.F.R., art. 216.3 [Règlements MMPA].

xxviii. G.H. Pyke (2019), « Optimal Foraging Theory: An Introduction », dans J. C. Choe (dir.), *Encyclopedia of Animal Behavior*, 2^e éd., Elsevier, Academic Press, vol. 2, pp. 111-117, à l'adresse : <<https://bit.ly/43MI3vY>>.

xxix. Y. Tanaka (2022), « Rostrum morphology and feeding strategy of the baleen whale indicate that right whales and pygmy right whales became skimmers independently », *Royal Society Open Science* 9(11) : p. 221353, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1098/rsos.221353>>.

xxx. MMPA, 16 U.S.C., art. 1362(19).

Terme	Définition
stock épuisé	<p>Tel que défini dans la MMPA, le terme « épuisement » ou « épuisé » désigne tout cas dans lequel :</p> <ul style="list-style-type: none"> (A) le Secrétaire [au commerce], après avoir consulté la <i>Marine Mammal Commission</i> (Commission sur les mammifères marins) et le <i>Committee of Scientific Advisors on Marine Mammals</i> (Comité des conseillers scientifiques sur les mammifères marins) constitué en vertu du sous-chapitre III de la MMPA, détermine qu'une espèce ou un stock de population est inférieur à sa population optimale durable ; (B) un État, auquel l'autorité en matière de conservation et de gestion d'une espèce ou d'un stock de population est transférée en vertu de l'article 1379 du présent titre, détermine que cette espèce ou ce stock est inférieur à sa population optimale durable ; ou (C) une espèce ou un stock de population est répertorié comme espèce en voie de disparition ou espèce menacée en vertu de la <i>Endangered Species Act of 1973</i> (Loi de 1973 sur les espèces en voie de disparition) (16 U.S.C. 1531 et seq^{xxxii}).
zone économique exclusive	Aux États-Unis, zone qui « s'étend à un maximum de 200 milles marins (NM) de la ligne de base de la mer territoriale et est adjacente à la mer territoriale des États-Unis, d'une distance de 12 NM, y compris le Commonwealth de Porto Rico, Guam, les Samoa américaines, les îles Vierges américaines, le Commonwealth des Mariannes du Nord et toute possession ou tout territoire sur lesquels les États-Unis exercent leur souveraineté ^{xxxiii} » [traduction].
zooplancton	Ensemble de petits organismes pouvant se présenter en bancs ou en agrégats lorsque les conditions océaniques sont favorables. Le zooplancton est hétérotrophe et se nourrit de particules et de phytoplancton; il constitue donc un niveau important du réseau trophique marin. De nombreuses espèces de zooplancton présentent un schéma de migration verticale diurne, se déplaçant plus bas dans la colonne d'eau pendant la nuit et se rassemblant dans les eaux de surface pendant la journée ^{xxxiv} .

xxxi. NOAA Fisheries (2024), « Glossary: Mammal Protection Act », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/3H9XCoA>>.

xxxii. National Ocean Service (2024), « What is the EEZ? », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4jiL8s8>> .

xxxiii. L. Ratnarajah et al. (2023), « Monitoring and modelling marine zooplankton in a changing climate », *Nature Communications* 14(564), à l'adresse : <<https://bit.ly/3Smrj8l>>.



Sommaire

L'un des objectifs du chapitre 24 de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM) est de « promouvoir des niveaux élevés de protection de l'environnement et l'application efficace des lois environnementales* ». Les parties à l'ACEUM « reconnaissent qu'une meilleure coopération aux fins de la protection et de la conservation de l'environnement [...] procure des avantages qui peuvent [...] appuyer la mise en œuvre des accords internationaux en matière d'environnement auxquels elles sont parties et apporter un complément aux objectifs du présent accord† ».

L'objectif d'un dossier factuel de la CCE est de documenter les faits pertinents en lien avec les allégations soulevées dans le cadre du processus relatif aux communications sur les questions d'application (processus SEM), et de permettre au public de tirer ses propres conclusions quant à l'application effective des lois environnementales par une Partie. Bien qu'un dossier factuel ne contienne pas de recommandations, il doit généralement décrire l'historique de la question d'application des lois environnementales soulevée dans la communication, les lois environnementales pertinentes de la Partie visée et les mesures prises par cette dernière pour assurer l'application efficace de ces lois. Les dossiers factuels servent donc à échanger des informations et respecter les obligations des parties afin de promouvoir la connaissance du public sur les lois et politiques environnementales, y compris les procédures d'application et de conformité. Ils contribuent ainsi à assurer « que l'information pertinente soit à la disposition public‡ ».

Le présent dossier factuel traite des allégations soulevées dans la communication SEM-21-003 concernant la baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*), espèce en voie de disparition, comme l'ont autorisé les membres du Conseil de la CCE dans la Résolution du Conseil n° 25-01. Ce dossier factuel a été préparé par le Secrétariat de la CCE conformément à l'article 24.28(5) de l'ACEUM, à la suite d'une communication alléguant que les États-Unis omettent d'assurer l'application effective de leurs lois environnementales.

Le dossier factuel porte sur l'application de trois lois environnementales des États-Unis, décrites ci-bas :

1. *L'Endangered Species Act* (ESA), qui interdit la « prise » d'espèces inscrites sur la liste des espèces en voie de disparition. Les organismes fédéraux doivent s'assurer que les mesures qu'ils autorisent, financent ou mettent en œuvre ne risquent pas de mettre en péril la survie des espèces inscrites sur la liste ou de détruire ou de modifier de manière négative tout habitat essentiel désigné. Le *National Marine Fisheries Service* (NMFS, Service national de la pêche maritime, ci-après « NOAA Fisheries ») possède certaines responsabilités prescrites par la loi envers les espèces anadromes et la plupart des espèces marines inscrites en vertu de l'ESA;
2. La *Marine Mammal Protection Act* (MMPA, Loi sur la protection des mammifères marins), qui impose un moratoire sur les « prises » de mammifères marins, à quelques exceptions près. Elle exige de NOAA Fisheries qu'elle mette en œuvre des plans de réduction des prises pour contribuer à la récupération ou à prévenir la disparition de certaines espèces de mammifères marins (« stocks stratégiques ») qui interagissent avec certaines pêcheries commerciales. L'objectif de ces plans est de réduire la mortalité accidentelle ou les blessures graves des espèces de mammifères marins au cours des opérations de pêche commerciale;
3. La *National Environmental Policy Act* (NEPA, Loi sur la politique environnementale nationale), qui exige des organismes fédéraux qu'ils évaluent les effets des mesures fédérales majeures sur l'environnement. Dans certaines circonstances, ces évaluations peuvent être faites au moyen d'une étude d'impact environnemental (EIE), et peuvent inclure la prise en compte des solutions de recharge raisonnables et des effets cumulatifs.

La baleine noire de l'Atlantique Nord est une grande baleine à fanons qui se nourrit principalement de plancton. Elle se distingue grâce à ses callosités uniques et par l'absence de nageoire dorsale. Cette baleine vit jusqu'à 70 ans, pèse jusqu'à 63 500 kg (140 000 livres) et peut atteindre 16 m (52 pieds) de long. Des recherches récentes ont révélé que la baleine noire de l'Atlantique Nord pourrait vivre jusqu'à 130 ans si ce n'était du niveau actuel de menace que représentent

*. *Accord Canada-États-Unis-Mexique* (2020), chapitre 24, art. 24.2(2), aux adresses : <<https://bit.ly/420Lb6x>> et <<https://bit.ly/4itON6R>> [ACEUM].

†. Id. art. 24.2(3).

‡. Id. art. 24.5(1).

les activités humaines. La zone d'alimentation habituelle et de mise bas de la baleine noire de l'Atlantique Nord comprend les eaux de l'Atlantique longeant le plateau continental oriental de l'Amérique du Nord, de la Floride jusqu'au Canada.

La baleine noire de l'Atlantique Nord figure sur la liste des espèces en voie de disparition aux États-Unis depuis 1970 et est inscrite sur la liste de l'ESA depuis l'adoption de la loi, en 1973. Elle est également protégée en vertu de la MMPA. En 2017, un déclin rapide de la population a mené à la reconnaissance d'un événement de mortalité inhabituelle (EMI). Depuis 2017 et jusqu'à la date de publication de ce dossier factuel, 41 baleines noires ont été tuées et 39 ont été gravement blessées, la grande majorité d'entre elles ayant été victimes d'enchevêtrements et de collisions avec des navires. On estime la population actuelle à quelque 372 individus, dont environ 70 sont des femelles en âge de se reproduire.

Les collisions avec des navires et l'enchevêtrement dans des engins de pêche sont les principales causes humaines de blessures graves et de mortalité chez les baleines noires de l'Atlantique Nord. Les États-Unis ont mis en œuvre diverses mesures conformément à la MMPA et à l'ESA pour atténuer ces menaces, notamment la *Vessel Speed Rule* de 2008 (VSR, Règle sur la vitesse des navires) et les règlements d'application de l'*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan* (ALWTRP, Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique). La VSR impose des limites de vitesse à certains navires afin de réduire les collisions avec les baleines noires de l'Atlantique Nord dans des zones de gestion saisonnière (ZGS) précises situées dans les eaux sous la juridiction des États-Unis. En outre, des mesures de ralentissement volontaire de vitesse pour les navires ont été mises en œuvre dans le cadre des programmes de zones de gestion dynamique (ZGD) et de zones de navigation lente. Les règlements d'application de l'ALWTRP, dont la dernière mise à jour date de 2021, visent à réduire les blessures graves et la mortalité chez les baleines noires attribuables aux engins de pêche commerciale dans les eaux sous la juridiction des États-Unis. Le plan prévoit des mesures visant à réduire le nombre d'orins de bouées permanentes dans l'eau. Il exige en outre l'utilisation de maillons à faible résistance à la rupture dans les lignes de pêche pour limiter la gravité des enchevêtrements, et impose la fermeture saisonnière de certaines zones à la pêche au casier ou à la nasse avec des orins de bouées permanents.

Le service des pêches de la NOAA, la Garde côtière des États-Unis (USCG) et les autorités d'États (agissant en vertu d'ententes communes d'application avec le gouvernement fédéral des États-Unis) appliquent la MMPA et l'ESA. Les outils de mise en œuvre comprennent l'éducation et l'information publique, l'aide en matière de conformité, ainsi que les contraventions et sanctions.

NOAA Fisheries a amélioré les technologies de suivi des navires au fil du temps et a envoyé des lettres d'aide en matière de conformité aux contrevenants potentiels à la VSR. Par exemple, environ 400 lettres de ce type ont été envoyées en 2022. Le nombre d'infractions à la VSR fluctue d'une année à l'autre : aucune infraction n'a été recensée lors de certaines années (2016), tandis que 36 infractions ont été recensées lors d'une seule année (2023). Entre 2011 et 2024, la NOAA a remis en tout 176 avis d'infraction à la VSR (73 dans le Nord-Est et 103 dans le Sud-Est). Ces violations ont donné lieu à des amendes totalisant un peu plus de 4 millions de dollars USD entre 2011 et 2024. Selon la NOAA, le taux de conformité à la VSR est actuellement d'environ 80 % sur la côte est des États-Unis. Or, un examen plus détaillé des données révèle que les taux de conformité peuvent varier considérablement selon l'année, le type de navire et la ZGS.

L'application de l'ALWTRP se fait principalement au moyen d'une aide en matière de conformité et d'ententes de règlement par voie simplifiée. Depuis 2019, la NOAA a conclu 23 ententes de règlement par voie simplifiée concernant des cas de violations de l'ALWTRP. Il n'y a eu aucune mesure d'application au civil pour des violations de l'ALWTRP en matière d'engins entre 2014 et 2021, et huit violations depuis 2022. Le dossier factuel couvre également certains aspects de l'EIE préparée pour la dernière mise à jour de l'ALWTRP, en se concentrant sur la manière dont l'organisme responsable a envisagé certaines solutions de recharge et analysé les effets cumulatifs.

Le dossier factuel présente des renseignements sur l'application par les États-Unis des lois environnementales en question, soit la MMPA, l'ESA et la NEPA, en ce qui concerne la protection, la conservation et le rétablissement de la baleine noire de l'Atlantique Nord dans les eaux sous la juridiction des États-Unis.

1. Contexte

1. L'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM) et l'Accord de coopération environnementale (ACE) sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2020. Depuis cette date, le processus relatif aux communications sur les questions d'application (processus SEM), instauré à l'origine en vertu des articles 14 et 15 de l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE), est régi par les articles 24.27 et 24.28 de l'ACEUM ainsi que par l'ACE. Dans le cadre du processus SEM, le Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (ci-après « le Secrétariat de la CCE » ou « le Secrétariat »¹) est tenu de d'exercer les fonctions prévues à l'ACEUM et à l'ACE².
2. Les articles 24.27 et 24.28 de l'ACEUM décrivent le processus par lequel tout ressortissant d'une Partie ou toute entité constituée en vertu des lois d'une Partie peut présenter une communication dans laquelle il allègue qu'une Partie à l'ACEUM omet d'assurer l'application effective de ses lois environnementales. Le Secrétariat de la CCE procède à un examen initial des communications conformément aux critères énoncés aux paragraphes (1) et (2) de l'article 24.27 de l'ACEUM. S'il juge qu'une communication satisfait à ces critères, il détermine ensuite, aux termes de l'article 24.27(3), si elle justifie la demande d'une réponse de la Partie visée. À la lumière de la réponse de la Partie, le Secrétariat détermine alors si la question à l'étude justifie la constitution d'un dossier factuel et, le cas échéant, il en informe le Conseil de la CCE et le Comité sur l'environnement³, en indiquant ses motifs, conformément à l'article 24.28(1) de l'ACEUM. Dans le cas contraire, le Secrétariat met fin au processus de communication⁴. Le Secrétariat de la CCE élabore un dossier factuel si au moins deux des trois membres du Conseil lui en donnent l'instruction⁵.
3. Le 4 octobre 2021, Oceana (ci-après « l'auteur ») a déposé une communication auprès du Secrétariat de la CCE alléguant que les États-Unis omettent d'appliquer de manière effective la *Marine Mammal Protection Act* (MMPA, Loi sur la protection des mammifères marins), l'*Endangered Species Act* (ESA, Loi sur les espèces en voie de disparition) et la *National Environmental Policy Act* (NEPA, Loi sur la politique environnementale nationale), et les règlements connexes visant à protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*) [ci-après « la baleine noire »], une espèce en voie de disparition⁶.
4. La communication met en évidence les menaces de blessures graves et de mortalité auxquelles la baleine noire de l'Atlantique Nord fait face le long de la côte est des États-Unis en raison des collisions avec les navires et de l'enchevêtrement dans les engins de pêche, dans le contexte d'un événement de mortalité inhabituel et continu.
5. La communication indique que « depuis au moins 1995, le gouvernement des États-Unis reconnaît que les activités d'origine humaine, causant l'enchevêtrement dans des engins de pêche et les collisions avec des navires, sont les principaux facteurs de mortalité et de blessures graves chez la baleine noire⁷ » [traduction]. Elle soutient également que les États-Unis admettent que d'autres activités humaines limitent le rétablissement des baleines noires, notamment les changements climatiques, le bruit océanique et l'exploitation des ressources énergétiques en eaux profondes⁸.

1. La Commission de coopération environnementale (CCE) a été créée en 1994 aux termes de l'ANACDE conclu par le Canada, le Mexique et les États-Unis (ci-après « les Parties »). L'ANACDE a été remplacé par l'Accord de coopération environnementale conclu entre les gouvernements du Canada, du Mexique et des États-Unis (1 juillet 2020), à l'adresse : <www.cec.org/about/agreement-on-environmental-cooperation> [ACE]. Les organes constitutifs de la CCE sont le Conseil, le Secrétariat et le Comité consultatif public mixte (CCPM).
2. Voir ACEUM, arts. 24.27-24.28; ACE, arts. 5(5), 16(1).
3. Le Comité sur l'environnement est établi en vertu de l'article 24.26(2) de l'ACEUM. Son rôle est de « superviser la mise en œuvre » du chapitre 24 de l'ACEUM, comme indiqué à l'article 24.26(3), aux adresses : <<https://bit.ly/420Lb6x>> et <<https://bit.ly/4itON6R>>.
4. Des renseignements détaillés sur les diverses étapes du processus SEM, le registre public des communications ainsi que les décisions et dossiers factuels du Secrétariat se trouvent à la page « Communications sur les questions d'application » du site Web de la CCE, à l'adresse : <<https://www.cec.org/fr/communications/>>.
5. ACEUM, art. 24.28(2).
6. SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*), communication en vertu de l'article 24.27(1) de l'ACEUM (4 octobre 2021), à l'adresse : <<https://bit.ly/43y3uiS>> [Communication].
7. Communication, p. 1, au para 1 (citations internes omises).
8. Id. (citations internes omises).

6. L'auteur affirme ce qui suit :

[traduction]

En raison de l'incapacité du gouvernement des États-Unis à appliquer, à mettre en œuvre ou à faire respecter les lois et règlements environnementaux existants, les enchevêtements de baleines noires dans les engins de pêche se poursuivent dans l'Atlantique au large des États-Unis. Les interactions mortelles entre les baleines noires et les navires se produisent à des taux inacceptables et montrent le manque d'application des lois et règlements environnementaux visant à contrôler le trafic maritime dans l'Atlantique au large des États-Unis⁹.

7. La communication décrit également les multiples conséquences des changements climatiques sur l'espèce, car ils affectent l'abondance et la répartition des copépodes, les proies de la baleine noire, ce qui nuit à la capacité de cette dernière à se nourrir adéquatement. Cela nuit donc à sa condition physique et l'amène à s'aventurer dans de nouvelles zones à la recherche de nourriture, entraînant un « risque accru d'enchevêtrement dans des engins de pêche et de collision avec des navires lorsque les baleines noires se déplacent dans des zones non protégées à la recherche de proies¹⁰ » [traduction].
8. Le 4 novembre 2021, le Secrétariat a constaté que la communication SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*) ne satisfaisait pas à tous les critères de recevabilité énoncés à l'article 24.27 de l'ACEUM, car l'auteur n'avait pas clairement indiqué les dispositions légales que les États-Unis n'auraient pas appliquées et n'avait pas non plus fourni suffisamment de renseignements sur les recours entrepris pour résoudre les questions soulevées dans la communication. Suivant sa pratique de longue date, le Secrétariat a avisé l'auteur de sa décision et de la possibilité de déposer une communication révisée dans un délai de 60 jours¹¹.
9. Le 4 janvier 2022, l'auteur a déposé une communication révisée¹² portant sur sept allégations :
- i. Le gouvernement des États-Unis a omis d'appliquer efficacement la *Vessel Speed Rule* (VSR, Règle sur la vitesse des navires);
 - ii. Le gouvernement des États-Unis a omis d'appliquer efficacement la MMPA et l'ESA en n'actualisant pas la VSR;
 - iii. Le gouvernement des États-Unis a omis d'appliquer efficacement l'ESA et la NEPA en ne tenant pas adéquatement compte des conséquences pour les baleines noires dans les études sur les voies d'accès aux ports de la Garde côtière des États-Unis (USCG);
 - iv. Le gouvernement des États-Unis a omis d'appliquer efficacement les exigences de la NEPA relativement à l'étude d'impact environnemental (EIE) pour la Règle sur la réduction des risques;
 - v. Le gouvernement des États-Unis omet d'appliquer efficacement la MMPA en mettant en œuvre la Règle sur la réduction des risques;
 - vi. Le gouvernement des États-Unis a omis d'appliquer efficacement la MMPA et l'ESA en produisant une opinion biologique définitive prévoyant la prise de baleines noires de manière contraire à ces lois;
 - vii. Le gouvernement des États-Unis omet d'appliquer efficacement la MMPA et l'ESA pour réduire la mort accidentelle et les blessures graves chez les baleines noires attribuables à la pêche commerciale.

9. Id. au para 2.

10. Id. au para 3 (citations internes omises).

11. SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*), décision en vertu des articles 24.27(2) et (3) de l'ACEUM (4 novembre 2021), à l'adresse : <<https://bit.ly/3Hqfl5L>> [Première décision].

12. SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*), communication en vertu de l'article 24.27(1) de l'ACEUM (4 janvier 2022), à l'adresse : <<https://bit.ly/43cQpge>> [Communication révisée].

10. Le 3 février 2022, le Secrétariat a conclu que la communication révisée répondait aux critères de recevabilité énoncés à l'article 24.27 de l'ACEUM et, conformément à l'article 24.27(3), a demandé une réponse des États-Unis concernant les allégations de l'auteur¹³.
11. Le 4 avril 2022, le Secrétariat a reçu la réponse des États-Unis conformément à l'article 24.27(4)¹⁴. Les États-Unis ont répondu qu'un grand nombre des questions d'application soulevées dans la communication font partie de litiges en cours dans divers tribunaux de district fédéraux. La Partie a cité cinq cas : un lié à la VSR et quatre liés aux problèmes d'enchevêtrement dans les engins de pêche. Elle a également fait référence à des procédures administratives connexes qui sont en cours. La Partie a indiqué que la *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA, Administration océanique et atmosphérique nationale) « a également engagé des poursuites pour infractions à la [VSR] dans le cadre de tribunes administratives¹⁵ » [traduction].
12. La Partie a répondu qu'elle appliquait efficacement les dispositions légales indiquées dans la communication et a fourni des renseignements généraux sur les organes de mise en œuvre et les autorités compétentes.
13. En ce qui concerne l'application des lois environnementales relatives aux collisions avec les navires, la Partie a indiqué que la MMPA exigeait uniquement que la NOAA applique, selon le cas, les interdictions de prise sans imposer de mesures précises¹⁶. La Partie a déclaré que la NOAA a publié des règlements en vertu de l'ESA et de la MMPA pour protéger les mammifères marins et qu'elle applique des mesures et des règlements relatifs à la vitesse des navires¹⁷. La Partie a également indiqué que la NOAA « a recouru à divers outils d'application de la loi (information, éducation, aide en matière de conformité, avertissements écrits et sanctions pécuniaires en cas d'infraction) pour promouvoir la conformité¹⁸ ». Plus précisément, en réponse aux allégations de poursuites insuffisantes pour les infractions à la VSR, la Partie a indiqué que « les amendes et les sanctions constituent un outil, mais généralement en dernier recours¹⁹ ». Néanmoins, la Partie a déclaré que « la NOAA a intenté plus de 70 procédures administratives au civil pour des infractions à la VSR » depuis 2010²⁰.
14. La Partie a également décrit le processus de la NEPA concernant la Règle sur la réduction des risques (modifiant les règlements d'application du plan de réduction des prises de baleines noires de l'Atlantique) proposée en décembre 2020 et finalisée en septembre 2021. La Partie a rappelé les nombreuses étapes du processus, y compris la consultation du public, les recommandations de l'équipe responsable de la réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique (ALWTRT), la publication de la règle proposée et de l'EIE provisoire, et les avis et témoignages du public relativement aux versions provisoires²¹. La Partie a fourni des explications sur certaines décisions prises dans l'EIE définitive²².

13. SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*), décision en vertu des articles 24.27(2) et (3) de l'ACEUM (3 février 2022), à l'adresse : <<https://bit.ly/43Cbdg8>> [Deuxième décision].

14. SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*), réponse des États-Unis en vertu de l'article 24.27(4) de l'ACEUM (5 avril 2022), à l'adresse : <<https://bit.ly/43MzSzG>> [Réponse].

15. Id. p. 1.

16. Id. p. 15.

17. Id.

18. Id.

19. Id. p. 18.

20. Id.

21. Id. pp. 19-20.

22. Id. p. 20.

15. En ce qui concerne l'application des lois environnementales relatives à l'enchevêtrement dans des engins de pêche, la Partie a discuté de l'élaboration d'un objectif et d'un cadre de réduction des risques par l'ALWTRT²³. La Partie a également abordé les méthodes de la NOAA pour mettre en œuvre les règlements liés à l'ALWTRP, y compris le partage d'information à la communauté concernée par la réglementation, le déploiement de véhicules téléguidés (VTG) pour inspecter les engins en mer, et le recours à des ententes de règlement par voie simplifiée pour « régler efficacement certains cas d'infraction avant de déposer des accusations formelles²⁴ ». La Partie décrit le *Cooperative Enforcement Program* (Programme de coopération en matière d'application de la loi), dans le cadre duquel la NOAA collabore avec les organismes d'application de la loi des États « afin d'accroître sa présence [active], sa visibilité et ses interactions avec l'industrie réglementée²⁵ ». La Partie a conclu que « la NOAA [...] de concert avec les partenaires étatiques et fédéraux [...] 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'ALWTRP²⁶ ».
16. Le 3 juin 2022, après avoir analysé la communication à la lumière de la Réponse, le Secrétariat a indiqué au Conseil de la CCE que la communication SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*) justifiait la constitution d'un dossier factuel. Le Secrétariat a déterminé que quatre questions soulevées dans la communication faisaient l'objet de procédures judiciaires en cours et ne devaient donc pas faire partie du dossier factuel²⁷.
17. Le Secrétariat a conclu que la Réponse laissait en suspens des questions centrales soulevées dans la communication concernant l'application efficace de la VSR, de la MMPA, de l'ESA et des exigences de la NEPA en lien avec l'EIE pour la règle proposée de modification de l'ALWTRP (Règle sur la réduction des risques). Il a donc recommandé la constitution d'un dossier factuel portant sur quatre questions d'application :
 - i. La question de savoir si les États-Unis appliquent de manière efficace la VSR, à la lumière du nombre de procédures civiles et pénales relatives à des infractions à cette règle, et des sanctions imposées dans de tels cas;
 - ii. La question de savoir si les États-Unis ont appliqué de manière efficace l'exigence de la NEPA d'examiner adéquatement des solutions de rechange raisonnables et d'analyser les effets cumulatifs durant l'élaboration de l'EIE pour la Règle sur la réduction des risques;
 - iii. La question de savoir si les États-Unis appliquent de manière efficace la MMPA et l'ESA, compte tenu du fait qu'ils n'ont adopté aucun règlement d'urgence pour protéger la baleine noire, malgré la possibilité d'une décision en faveur d'un tel règlement;
 - iv. La question de savoir si les États-Unis appliquent de manière efficace la MMPA et l'ESA, à la lumière du nombre de procédures civiles intentées au cours des 11 dernières années afin de réduire la mort accidentelle et les blessures graves chez les baleines noires attribuables à la pêche commerciale²⁸.
18. Le 17 janvier 2025, dans la Résolution du Conseil n° 25-01, les membres du Conseil de la CCE ont donné instruction au Secrétariat de constituer un dossier factuel sur trois des quatre questions d'application soulevées dans la recommandation du Secrétariat. Le Conseil a ordonné que le dossier factuel porte sur les éléments suivants :

23. Id. pp. 21-22.

24. Id. p. 22.

25. Id.

26. Id.

27. SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*), notification en vertu de l'article 24.28(1) de l'ACEUM (3 juin 2022), à l'adresse : <<https://bit.ly/4jkrPi4>> [Notification].

28. Id.

- A. L'application efficace de la VSR concernant la manière dont les États-Unis l'appliquent et le nombre de mesures prises et de sanctions imposées, entre autres facteurs;
 - B. L'application efficace des exigences de la NEPA concernant la prise en compte de solutions de rechange raisonnables et l'analyse des effets cumulatifs durant l'élaboration de l'EIE pour la Règle sur la réduction des risques;
 - C. L'application efficace de la MMPA et de l'ESA concernant la réduction des morts accidentelles et des blessures graves chez les baleines noires attribuables à la pêche commerciale²⁹.
19. Le 3 juin 2025, conformément à l'article 24.28(5) de l'ACEUM, le Secrétariat a soumis au Conseil la version originale en anglais du dossier factuel provisoire pour la communication SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*). Le 20 août 2025, le Secrétariat a envoyé les traductions espagnole et française du dossier factuel provisoire aux Parties. Les Parties disposaient ensuite de 30 jours civils pour formuler des observations sur l'exactitude du dossier factuel provisoire, conformément à l'article 24.28(5) de l'ACEUM³⁰.
20. Les États-Unis ont présenté leurs observations le 11 août 2025. Le Mexique et le Canada ont présenté leurs observations le 17 septembre 2025 et le 1^{er} octobre 2025, respectivement. Le Secrétariat a intégré ces observations, le cas échéant, dans le dossier factuel final.
21. Le 17 octobre 2025, le Secrétariat a soumis le dossier factuel final au Conseil et l'a rendu public le 19 décembre 2025, conformément aux paragraphes (5) et (6) de l'article 24.28 de l'ACEUM, respectivement.

29. SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*), résolution du Conseil n° 25-01 (17 janvier 2025), à l'adresse : <<https://bit.ly/4jl0494>>.

30. Le délai établi à l'article 24.28(5) commence à courir à partir de la date où la Partie reçoit la version du dossier factuel dans sa langue officielle.



2. Portée du dossier factuel

22. Conformément à la Résolution du Conseil n° 25-01, le présent dossier factuel traite des questions d'application efficace des dispositions environnementales suivantes :
 - A. La VSR, en ce qui concerne la manière dont les États-Unis l'appliquent et le nombre de mesures prises et de sanctions exigées, entre autres facteurs;
 - B. Les exigences de la NEPA, en ce qui concerne la prise en compte de solutions de rechange raisonnables et l'analyse des effets cumulatifs lors de l'élaboration de l'EIE pour la Règle sur la réduction des risques;
 - C. La MMPA et l'ESA, en ce qui concerne la réduction des morts accidentelles et des blessures graves chez les baleines noires attribuables à la pêche commerciale.
23. Le texte intégral de la Résolution du Conseil n° 25-01 figure à l'annexe 1 du présent dossier factuel. La liste des dispositions précises des lois environnementales pertinentes pour ce dossier factuel figure ci-dessous, et le texte intégral de ces dispositions figure à l'annexe 3.

Endangered Species Act (Loi sur les espèces en voie de disparition)

- 16 U.S.C. art. 1538(a)(1)
- 16 U.S.C. art. 1538(a)(1)(B)
- 16 U.S.C. art. 1539(a)(1)(B)
- 16 U.S.C. art. 1540(a)(1)
- 16 U.S.C. art. 1540(b)(1)
- 16 U.S.C. art. 1540(b)(2)
- 16 U.S.C. art. 1540(e)(1)

Endangered Species Act Regulations (Règlements de la Loi sur les espèces en voie de disparition)

- 50 C.F.R. art. 17.11
- 50 C.F.R. art. 224.105

Marine Mammal Protection Act (Loi sur la protection des mammifères marins)

- 16 U.S.C. art. 1371(a) [paragraphe d'introduction]
- 16 U.S.C. art. 1371(a)(3)(A)
- 16 U.S.C. art. 1371(a)(5)(A)
- 16 U.S.C. art. 1371(a)(5)(D)
- 16 U.S.C. art. 1371(a)(5)(E)
- 16 U.S.C. art. 1371(a)(5)(E)(i)
- 16 U.S.C. art. 1371(a)(5)(E)(iii)
- 16 U.S.C. art. 1375(a)(1)
- 16 U.S.C. art. 1375(b)
- 16 U.S.C. art. 1377(a)
- 16 U.S.C. art. 1382(a)
- 16 U.S.C. art. 1387(a)(1)
- 16 U.S.C. art. 1387(a)(2)
- 16 U.S.C. art. 1387(b)
- 16 U.S.C. art. 1387(c)(1)(A)(i) et (ii)
- 16 U.S.C. art. 1387(c)(3)(A)
- 16 U.S.C. art. 1387(f)(2)

***Marine Mammal Protection Act Regulations* (Règlements de la Loi sur la protection des mammifères marins)**

- 50 C.F.R. art. 216.11
- 50 C.F.R. art. 229.3(a)

***National Environmental Policy Act* (Loi sur la politique environnementale nationale)**

- 42 U.S.C. art. 4332(A)
- 42 U.S.C. art. 4332(C)

***National Environmental Policy Act Regulations* (Règlements de la Loi sur la politique environnementale nationale)³¹**

- 40 C.F.R. art. 1502.14(a) (1978)
- 40 C.F.R. art. 1502.14(b) (1978)
- 40 C.F.R. art. 1502.16(b) (1978)
- 40 C.F.R. art. 1508.25 (1978)

24. D'autres dispositions considérées comme des « lois environnementales » au titre de l'article 24.1 de l'ACEUM dans les décisions du Secrétariat de la CCE (4 novembre 2021 et 3 février 2022) en vertu de l'article 24.27(2) et (3) abordent des sujets qui ont été soulevés dans la communication, mais leur inclusion dans le dossier factuel n'a pas été recommandée, ou bien les membres du Conseil de la CCE les ont exclues de leurs instructions figurant dans la Résolution du Conseil n° 25-01. Une liste de ces dispositions figure à la fin de l'annexe 3, à titre de référence.
25. Le 21 janvier 2025, le Secrétariat a envoyé une demande d'information à l'auteur et aux Parties. Il a également publié cette demande dans le registre public des communications³².
26. L'article 14 de l'ACE stipule que « chacune des Parties coopère avec le Secrétariat afin de fournir les renseignements pertinents aux fins de la constitution d'un dossier factuel³³ ». Le 24 janvier 2025, le Secrétariat a envoyé une demande d'information aux États-Unis (annexe 4) concernant divers aspects touchant l'application des lois environnementales visées, notamment : les procédures pour détecter les infractions à la VSR et aux règlements de l'ALWTRP, déterminer la réponse appropriée et mettre en œuvre la mesure d'application choisie; les renseignements sur les cas de sanctions administratives au civil, les sanctions relatives aux permis (le cas échéant) et les poursuites pénales; les renseignements sur l'efficacité des ententes de règlement par voie simplifiée; l'étendue des activités de sensibilisation de la NOAA pour encourager le respect volontaire des lois et des règlements pertinents; les dossiers des ententes communes d'application (JEA, de l'anglais « *Joint Enforcement Agreements* »); les données et analyses sur le trafic maritime et le recours à l'exception de sécurité; les données sur l'enchevêtrement des baleines noires dans des engins de pêche; et les renseignements relatifs à la portée de l'EIE pour la Règle sur la réduction des risques et aux solutions de recharge envisagées.
27. Le 11 août 2025, les États-Unis ont fourni une réponse à la demande d'information soumise par le Secrétariat le 24 janvier 2025³⁴. L'annexe 9 de ce dossier factuel contient la réponse de la NOAA à la demande d'information du Secrétariat de la CCE.

31. Il convient de noter que, bien qu'en vigueur au moment de la préparation de l'EIE faisant l'objet du présent dossier factuel, ces règlements ont depuis été abrogés par une règle finale intérimaire entrée en vigueur le 11 avril 2025. Abrogation des règlements d'application de la Loi sur la politique environnementale nationale (*Removal of National Environmental Policy Act Implementing Regulations*), 90 Fed. Reg. 10610 (25 février 2025).

32. SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*), demande d'information en vue de la constitution d'un dossier factuel relatif à la communication (21 janvier 2025), à l'adresse : <<https://bit.ly/4kBe3J5>>.

33. ACE, art. 14, à l'adresse : <<https://bit.ly/43jyePn>>.

34. SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*), Réponse des États-Unis à la demande d'information formulée par le Secrétariat de la CCE (11 août 2025), à l'adresse : <<https://bit.ly/48bBHsd>> [Réponse à la demande d'information].

28. Le 26 février 2025, en vue de sa visite de terrain, le Secrétariat a communiqué à l'*Environmental Protection Agency* (EPA, Agence de protection de l'environnement) des États-Unis les noms, les postes et les domaines d'expertise des employés de la NOAA et de l'USCG avec lesquels il souhaitait s'entretenir dans le cadre du processus de collecte d'informations.
29. Le 28 février 2025, les États-Unis, par l'intermédiaire de l'EPA, ont informé le Secrétariat que ces réunions étaient en attente d'approbation. Il n'y a pas eu d'autres communications de la part des États-Unis concernant la mise à disposition de fonctionnaires du gouvernement fédéral pour des réunions relatives au dossier factuel.
30. Du 14 au 17 avril 2025, des membres du Secrétariat se sont rendus dans l'État du Massachusetts, plus précisément à Cape Cod et dans la région de Boston, afin de recueillir des renseignements et d'écouter différents points de vue auprès de chercheurs et de représentants du secteur de la pêche et d'organisations de la société civile. Le Secrétariat a également organisé des réunions virtuelles avec des chercheurs et des intervenants d'autres régions de la côte est des États-Unis.
31. De janvier à mai 2025, le Secrétariat a collecté des renseignements dans des publications scientifiques et sur des sites Web gouvernementaux, rassemblant autant de renseignements accessibles au public que possible pour produire ce dossier factuel. À titre d'exemple, le Secrétariat a consulté les sites web de la NOAA et de l'USCG, le Registre fédéral et les rapports trimestriels de la NOAA sur les activités d'application de la loi destinés aux conseils de gestion des pêches de la Nouvelle-Angleterre et de l'Atlantique Sud.
32. Conformément à l'article 24.28(4) de l'ACEUM, le Secrétariat a pris en compte les renseignements fournis par les États-Unis dans leur réponse du 4 avril 2022 et la réponse à la demande d'information du Secrétariat du 11 août 2025, de même que des renseignements pertinents de nature technique, scientifique ou autre rendus accessibles au public; présentés par des personnes ou des organisations intéressées; ou encore préparés par des experts indépendants.

2.1 Renseignements généraux sur l'application

33. Avant d'aborder les lois environnementales visées dans ce dossier, il importe de présenter un aperçu des responsabilités, des pouvoirs et des obligations des autorités qui doivent appliquer ces lois aux États-Unis, et plus particulièrement celles mentionnées dans la communication SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*).
34. NOAA Fisheries³⁵ possède certaines responsabilités prévues par la loi en matière de gestion des ressources biologiques marines des États-Unis³⁶, notamment les pêcheries fédérales, la conservation de certains mammifères marins, ainsi que certaines espèces menacées et en voie de disparition et de leurs habitats. NOAA Fisheries est une division de la NOAA, un organisme du département du Commerce des États-Unis³⁷. Par l'intermédiaire de l'*Office of Law Enforcement* (OLE, Bureau d'application de la loi) et de l'*Office of General Counsel* (OGC, Bureau du procureur général) de la NOAA, NOAA Fisheries promeut le respect et l'application des dispositions pertinentes de la MMPA, de l'ESA et d'autres lois et règlements. Les agents de l'OLE de la NOAA effectuent des contrôles à quai et en mer³⁸. Le Bureau du procureur général de la section d'application de la loi (GCES) de la NOAA engage les poursuites pour les infractions civiles de nature administrative³⁹.

-
35. NOAA Fisheries a une longue histoire, dont les origines remontent à la *Commission on Fish and Fisheries* (Commission des pêches) de 1871. La NOAA a été créée en 1970, et le *Bureau of Commercial Fisheries* (Bureau des pêches commerciales) y a été transféré. Il a été rebaptisé « *National Marine Fisheries Service* », et porte aujourd'hui le nom de « *NOAA Fisheries* ». Voir généralement NOAA Fisheries (2019), « *About Us: Our History* », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/3Hto2BK>>.
 36. Le Service des pêches et de la faune sauvage des États-Unis (USFWS) est également responsable de la gestion de certaines ressources biologiques marines des États-Unis en vertu de la MMPA et de l'ESA. Pour certaines espèces, la NOAA Fisheries et l'USFWS se partagent la responsabilité en vertu des lois.
 37. NOAA Fisheries est également connu sous le nom de *National Marine Fisheries Service* (NMFS, Service national de la pêche maritime).
 38. NOAA Fisheries (2023), « *Office of Law Enforcement* », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4kw3CXa>>.
 39. NOAA OGC (2024), « *Enforcement Section* », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/43xdSHF>>; Réponse à la demande d'information, p. 1 (« Bureau du procureur général, section d'application de la loi (GCES) coordonne et met en œuvre les pouvoirs conférés au procureur général de la NOAA en lui donnant des fonctions en matière civile ».) [traduction].

35. L'OLE conclut également des ententes communes d'application (JEA) pour financer les organismes d'application de la loi des États et des territoires et leur déléguer la mise en œuvre des lois fédérales sur la conservation marine, notamment au moyen d'inspections terrestres et de mesures d'application en mer⁴⁰. L'OLE a conclu des JEA avec tous les États de l'Atlantique, à l'exception de la Caroline du Nord⁴¹.
36. La Garde côtière des États-Unis (USCG) est « la principale agence des États-Unis pour l'application du droit maritime » et « ...un service militaire en tout temps » [traduction]. La Garde côtière « assure la sûreté, la sécurité et la gestion des eaux de la nation en contrôlant les frontières des États-Unis et les approches maritimes, en protégeant les ports et les voies navigables des États-Unis, en menant des opérations militaires pour défendre la nation, en procédant à des opérations de sauvetage, en appliquant la législation fédérale, en jouant un rôle de premier plan dans les situations d'urgence nationale et en maintenant le flux du commerce maritime pour assurer la prospérité économique des États-Unis⁴² » [traduction]. En temps de paix, l'USCG est rattachée au département de la Sécurité intérieure. En temps de guerre, elle peut être réaffectée au département de la Marine par le Congrès ou le président⁴³. Le rôle de l'USCG dans la protection des mammifères marins et des ressources marines remonte aux années 1800⁴⁴, et l'une de ses 11 missions prévues par la loi comprend « les ressources marines vivantes (application des lois sur la pêche)⁴⁵ » [traduction]. L'USCG jouit de pouvoirs étendus pour appliquer les lois des États-Unis « en haute mer et dans les eaux de la compétence des États-Unis » [traduction], notamment l'arrasonnement et la fouille de navires⁴⁶. L'ESA prévoit expressément que l'USCG, par l'intermédiaire du département dont elle fait partie, fait respecter la loi et ses règlements, ou les permis délivrés en vertu de l'ESA⁴⁷. L'USCG collabore également avec l'OLE pour faire respecter la MMPA.
37. Les trois organismes d'application de la loi, soit la NOAA, l'USCG et les États ayant des JEA, constituent les entités principales qui protègent la baleine noire de l'Atlantique Nord⁴⁸. Bien qu'ils participent ensemble aux patrouilles et à d'autres mesures d'application, les États effectuent généralement des patrouilles à quai et près des côtes, l'USCG effectue des patrouilles en eaux profondes et des arrasonnements de navires, et la NOAA se charge des activités d'aide en matière de conformité, des enquêtes et des poursuites judiciaires⁴⁹.
38. Le personnel responsable de l'application de la loi utilise divers outils d'application pour promouvoir le respect des lois et des règlements d'application pertinents⁵⁰. Les États-Unis misent sur l'éducation, l'information et l'aide en matière de conformité en complément aux mesures punitives, telles que les sanctions

40. Voir généralement NOAA Fisheries (s. d.), « Enforcement: Cooperative Enforcement », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/45dXwGD>>.

41. Réponse, p. 23.

42. USCG (s. d.), « United States Coast Guard », US Department of Homeland Security, à l'adresse : <www.uscg.mil>.

43. Entité à l'intérieur de laquelle opère la Garde côtière (*Department in which the Coast Guard operates*), 14 U.S.C., arts. 103(a)-(b). En dehors des périodes de guerre, le président peut ordonner à l'USCG de fonctionner comme un service de la Marine.

44. L'USCG a déclaré que sa responsabilité dans l'application des lois protégeant les espèces et ressources marines « remonte au lancement de la *Bering Sea Patrol* (patrouille de la mer de Béring), en 1879, et à l'autorisation et au financement par le Congrès du *Revenue Cutter Service* (Service de la douane maritime) pour faire respecter l'interdiction de la chasse aux phoques dans les îles Pribilof » [traduction]. USCG, Living Marine Resources (2014), *Ocean Steward*, Washington (district de Columbia), p. 3, à l'adresse : <<https://cec.org/files/sem/20250602/abc001.pdf>>.

45. Préserver l'efficacité des missions de la Garde côtière (*Preserving Coast Guard mission performance*), 6 U.S.C., art. 468(a)(1)(D).

46. Application de la loi (*Law enforcement*), 14 U.S.C., art. 522(a); Fonctions principales de la Garde côtière (*Primary duties of Coast Guard*), 14 U.S.C., art. 2; Application de la loi (*Law enforcement*), 14 U.S.C., art. 89.

47. ESA, 16 U.S.C., art. 1540(e)(1).

48. NOAA Fisheries (2022), « NOAA Enforcement Helps Protect North Atlantic Right Whales », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/49Rfukw>>.

49. Voir généralement « Setting the Bar for Accountability: Improving NOAA Fisheries Law Enforcement Programs and Operations », audience de contrôle tenue devant le Sous-Comité des affaires insulaires du Comité des ressources naturelles, Chambre des représentants des États-Unis, 111^e congrès, 2^e session, p. 21 (3 mars 2010), à l'adresse : <<https://bit.ly/45BDSOj>>. Voir aussi USCG (2025), « Fishing Vessel Safety Division, Analytics », à l'adresse : <<https://bit.ly/3HCtjaA>>.

50. Voir généralement NOAA Office of General Counsel, Enforcement Section (2019), *Policy for the Assessment of Civil Administrative Penalties and Permit Sanctions*, National Oceanic and Atmospheric Administration, États-Unis, p. 2 et 3, à l'adresse : <<https://bit.ly/4kcPqT8>> [Politique sur les sanctions]; US Coast Guard, Living Marine Resources (2014), *supra* pp. 7-9, à l'adresse : <<https://cec.org/files/sem/20250602/abc001.pdf>>.

pécuniaires⁵¹. Comme expliqué plus loin, les États-Unis imposent également des sanctions civiles par l'intermédiaire de la procédure juridictionnelle de la NOAA pour les violations de la MMPA et de l'ESA que détectent NOAA Fisheries ou l'USCG, ou encore par des agents de l'État autorisés à agir dans le cadre d'une JEA avec l'État. Les sanctions pénales sont rares, et lorsque les organismes déterminent qu'il y a violation d'une disposition pénale, ils renvoient l'affaire au département de la Justice pour d'éventuelles poursuites⁵².

39. En outre, chaque organisme fédéral doit se conformer à la NEPA⁵³. Le *Council on Environmental Quality* (CEQ, Conseil sur la qualité de l'environnement) a été créé en tant que composante de l'*Executive Office of the President* (Cabinet du Président des États-Unis) pour superviser et guider la mise en œuvre de la NEPA⁵⁴. Le CEQ consulte les organismes fédéraux et fournit des documents d'orientation. Avant 2025, il publiait et tenait à jour des règles d'interprétation concernant le respect de la NEPA⁵⁵. Dans le passé, toute procédure propre à un organisme pour la mise en œuvre de la NEPA devait se conformer aux règlements du CEQ pour l'application de la NEPA⁵⁶.

2.2 Lois environnementales visées

40. Le dossier factuel porte sur des dispositions légales qui ont été déterminées comme étant des lois environnementales des États-Unis, d'après la définition de l'ACEUM⁵⁷. La présente section donne un aperçu des lois et des règlements pertinents pour ce dossier factuel : l'ESA, la MMPA, la NEPA et leurs règlements, en particulier la VSR et les règlements de l'ALWTRP. Le texte de toutes les dispositions pertinentes figure à l'annexe 3.

2.2.1 Aperçu de l'ESA

41. Le 28 décembre 1973, le Congrès a adopté l'ESA et a établi une « politique du Congrès » indiquant que tous les départements et aux organismes fédéraux « doivent s'engager à protéger les espèces menacées et en voie de disparition » [traduction] et leurs habitats⁵⁸. L'ESA de 1973 s'appuie sur les lois antérieures sur les espèces sauvages et autorise la mise en œuvre de certains traités et conventions internationaux auxquels les États-Unis sont partie⁵⁹. Elle fournit un cadre juridique complet pour la conservation et le rétablissement des espèces en voie de disparition ou menacées et des habitats dont elles dépendent.
42. L'ESA établit les critères pour rendre une décision scientifique concernant l'inscription d'espèces sur les listes des espèces menacées ou en voie de disparition (ou leur retrait de ces listes⁶⁰). Pour les espèces inscrites sur la liste des espèces menacées, la loi prévoit des mesures de protection expresses, notamment l'interdiction de les harceler, de leur nuire, de les capturer ou de les tuer⁶¹. L'ESA indique également aux

51. Réponse, p. 16 et 18, « 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, effectue de la sensibilisation et de l'éducation, et offre de la formation afin de les inciter à respecter les restrictions en matière de vitesse ».

52. Politique sur les sanctions, p. 3.

53. Loi sur la politique environnementale nationale (*National Environmental Policy Act*), 42 U.S.C., art. 4332 [NEPA].

54. Voir Council on Environmental Quality (s. d.), « National Environmental Policy Act », à l'adresse : <<https://ceq.doe.gov>>.

55. Council on Environmental Quality (2025), « CEQ NEPA Rulemaking », à l'adresse : <<https://bit.ly/3Hb4Clb>>.

56. Dans une règle finale intérimaire, les règlements du CEQ pour l'application de la NEPA ont été abrogés et retirés du Code des règlements fédéraux, avec effet au 11 avril 2025. 90 Fed. Reg. 10610 (25 février 2025).

57. Première décision, aux para 21-52; Deuxième décision, aux para 22-41.

58. ESA, 16 U.S.C., art. 1531(c)(1).

59. Voir généralement U.S. Fish and Wildlife Service (s. d.), « Endangered Species Act Milestones: Pre 1973 », à l'adresse : <<https://bit.ly/43NXgwL>>; ESA, 16 U.S.C., art. 1531(a)(4), dressant la liste des accords internationaux pertinents.

60. ESA, 16 U.S.C., art. 1533. Voir aussi Règlements de la Loi sur les espèces en voie de disparition (*Endangered Species Act Regulations*), 50 C.F.R., art. 17.11, dressant la liste de toutes les espèces sauvages menacées ou en voie de disparition [Règlements ESA].

61. ESA, 16 U.S.C., art. 1538. L'article 4(d) de l'ESA permet d'étendre ces protections aux espèces menacées : ESA, 16 U.S.C., art. 1533(d).

organismes fédéraux d'œuvrer activement à la conservation des espèces menacées ou en voie de disparition et de veiller à ce que les actions qu'ils autorisent, financent ou mettent en œuvre ne soient pas susceptibles de mettre en péril l'existence continue des espèces inscrites ou de détruire ou modifier négativement leurs habitats essentiels tels que désignés⁶². L'ESA prévoit des sanctions civiles et pénales en cas d'infraction et indique aux services compétents qu'ils doivent l'appliquer⁶³.

43. En mai 2025, environ 2 400 espèces étaient inscrites sur la liste des espèces menacées ou en voie de disparition au titre de l'ESA, dont 165 espèces marines, y compris la baleine noire de l'Atlantique Nord⁶⁴. Une espèce est en voie de disparition si elle est « menacée d'extinction dans la totalité ou dans une partie importante de son aire de répartition⁶⁵ » [traduction]. Elle est menacée si elle est « susceptible de devenir une espèce en voie de disparition dans un avenir prévisible sur l'ensemble ou sur une partie importante de son aire de répartition⁶⁶ » [traduction].
44. Le département de l'Intérieur, par l'intermédiaire du *U.S. Fish and Wildlife Service* (USFWS, Service des pêches et de la faune des États-Unis), et le département du Commerce, par l'intermédiaire de *NOAA Fisheries*, appliquent ensemble l'ESA. En règle générale, *NOAA Fisheries* est responsable de la mise en œuvre de l'ESA pour les espèces marines⁶⁷, tandis que l'USFWS est responsable de la mise en œuvre pour les espèces terrestres et d'eau douce. Ce dossier factuel se concentre sur les procédures de *NOAA Fisheries*, car la baleine noire de l'Atlantique Nord est une espèce marine relevant de la compétence de *NOAA Fisheries*.
45. *NOAA Fisheries* détermine si une espèce marine est menacée ou en voie de disparition en raison de l'un ou plusieurs facteurs parmi les cinq établis par la loi, notamment la perte d'habitat, la surexploitation et la maladie ou la prédation⁶⁸. Cette détermination doit se fonder « uniquement sur les meilleures données scientifiques et commerciales disponibles⁶⁹ » [traduction]. *NOAA Fisheries* peut ne pas tenir compte des conséquences économiques de l'inscription d'une espèce sur la liste lorsqu'elle prend une décision⁷⁰. Le processus d'inscription d'une espèce sur la liste des espèces menacées ou en voie de disparition comporte plusieurs étapes, dont un examen scientifique complet de la situation actuelle de l'espèce et du risque d'extinction⁷¹.
46. Pour la plupart des espèces inscrites sur la liste, *NOAA Fisheries* doit désigner son habitat essentiel, c'est-à-dire l'habitat nécessaire à la conservation de l'espèce⁷². Les désignations d'habitats essentiels sont fondées sur les meilleures données scientifiques disponibles et sur la prise en compte de leur incidence sur l'économie, sur la sécurité nationale et d'autres facteurs pertinents⁷³. La désignation d'une zone en tant qu'habitat

62. ESA, 16 U.S.C., arts. 1536(a)(1)-(2).

63. ESA, 16 U.S.C., art. 1540.

64. Voir U.S. Fish and Wildlife Service (2025), « Listed Species Summary », Environmental Conservation Online System, à l'adresse : <<https://bit.ly/43Damgp>>; NOAA Fisheries (s. d.), « Species Directory: ESA Threatened & Endangered », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HCpphK>>.

65. ESA, 16 U.S.C., art. 1532(6).

66. ESA, 16 U.S.C., art. 1532(20).

67. *NOAA Fisheries* a certaines responsabilités prescrites par la loi concernant la mise en œuvre de l'ESA pour « la plupart des espèces marines, y compris les baleines, les phoques, les requins et les coraux [...] [de même que] les espèces anadromes, qui migrent entre l'eau douce et l'eau salée » [traduction]. *NOAA Fisheries* (s. d.), « Endangered Species Act Implementation », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4dTXBlf>>. Pour les besoins du présent dossier factuel, on désignera ce groupe d'espèces marines et anadromes relevant de la compétence de *NOAA Fisheries* par l'expression « espèces marines ».

68. ESA, 16 U.S.C., art. 1533(a)(1), les cinq facteurs étant « (A) la destruction, la modification ou la réduction, actuelles ou imminentes, de son habitat ou de son aire de répartition; (B) la surexploitation à des fins commerciales, récréatives, scientifiques ou éducatives; (C) la maladie ou la prédation; (D) l'inadéquation des mécanismes réglementaires existants; ou (E) d'autres facteurs naturels ou anthropiques affectant la pérennité de l'espèce » [traduction]. L'ESA prévoit que le secrétaire au Commerce informe le secrétaire à l'Intérieur si l'inscription d'une espèce sur la liste est justifiée, et que le secrétaire à l'Intérieur « doit inscrire cette espèce sur la liste » [traduction]. Voir aussi ESA, 16 U.S.C., art. 1533(a)(2).

69. ESA, 16 U.S.C., art. 1533(b)(1)(A).

70. Tennessee Valley Authority v. Hill, 437 U.S. 153, 184 (1978).

71. Voir également NOAA Fisheries (2023), « Listing Species Under the Endangered Species Act », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/436fesR>>.

72. ESA, 16 U.S.C., art. 1532(5).

73. ESA, 16 U.S.C., art. 1533(b)(2).

essentiel ne la rend pas inaccessible aux utilisations privées, mais n'interdit que les actions fédérales ou les activités financées ou autorisées par le gouvernement fédéral⁷⁴. NOAA Fisheries élabore également des plans de rétablissement pour les espèces inscrites sur la liste, dans le but de rétablir l'espèce jusqu'à ce qu'elle puisse être retirée de la liste des espèces menacées ou en voie de disparition⁷⁵.

47. Une fois qu'une espèce est inscrite sur la liste, l'ESA prévoit des mesures de protection pour cette espèce. Certaines de ces protections sont abordées dans ce dossier factuel : (i) l'interdiction des prises d'espèces en voie de disparition inscrites sur la liste, le terme « prise » incluant les actions « de harceler, de poursuivre, de chasser, de tirer, de blesser, de tuer, de piéger, de capturer ou d'acquérir un animal ou de lui nuire, ou de tenter de s'engager dans une telle conduite » [traduction]; (ii) les exceptions autorisées pour la prise accessoire d'espèces protégées; et (iii) les sanctions civiles et pénales en cas d'infraction à la loi. Ces protections et les sections correspondantes de l'ESA sont examinées ci-dessous.

Interdiction des prises d'espèces en voie de disparition

48. L'ESA interdit la prise d'espèces en voie de disparition⁷⁶. La loi définit une prise comme le fait « de harceler, de poursuivre, de chasser, de tirer, de blesser, de tuer, de piéger, de capturer ou d'acquérir un animal ou de lui nuire, ou de tenter de s'engager dans une telle conduite⁷⁷ » [traduction]. Des définitions plus précises des termes « harceler » et « nuire » sont prévues par règlement. Dans le cadre des règlements adoptés par le USFWS pour mettre en œuvre l'ESA, le « harcèlement » est défini comme étant un acte ou une omission « qui crée une probabilité de préjudice pour les animaux sauvages en les dérangeant au point de perturber de manière considérable les modèles comportementaux normaux qui comprennent [...] la reproduction, l'alimentation ou la mise à l'abri » [traduction]. NOAA Fisheries interprète le terme « harcèlement » d'une manière similaire à cette définition⁷⁸. Le terme « nuire » veut dire « une modification ou une dégradation importante de l'habitat qui entraîne des blessures ou la mort chez les animaux sauvages en altérant considérablement les modèles comportementaux essentiels » [traduction]. En avril 2025, NOAA Fisheries et USFWS ont proposé d'abroger cette définition du terme « nuire⁷⁹ ». Les interdictions de prises et d'autres activités⁸⁰ peuvent être élargies par voie réglementaire aux espèces inscrites sur la liste des espèces menacées au titre de l'ESA⁸¹.

Exceptions autorisées pour les prises accessoires

49. Il existe certaines exceptions à l'interdiction de prendre des espèces en voie de disparition imposée par l'ESA. NOAA Fisheries peut notamment délivrer un permis de prise accessoire pour autoriser une prise qui « est accessoire à [...] l'exercice d'une activité par ailleurs légale⁸² » [traduction]. Contrairement à la déclaration des prises accessoires pour les mesures ou autorisations d'organismes fédéraux, il s'agit d'un permis pour les entités qui pratiquent des activités sans lien avec le gouvernement fédéral. Une partie privée (individu, entreprise, association, etc.) peut demander un permis de prise accessoire pour des activités (qui

74. ESA, 16 U.S.C., art. 1536(a)(4), exigeant des organismes qu'ils se consultent au sujet de toute mesure susceptible « d'entraîner la destruction ou la modification défavorable d'un habitat essentiel » [traduction]. Comme indiqué ci-dessous, une modification importante de l'habitat entraînant des blessures ou la mort chez une espèce peut être considérée comme une prise illégale de l'espèce : Règlements ESA, 50 C.F.R., art. 17.3 (définition de « Harm » [nuire]).

75. ESA, 16 U.S.C., art. 1533(f). Les plans de rétablissement « servent de plan pour le rétablissement des espèces » [traduction] et n'établissent pas d'obligations contraignantes pour le gouvernement américain ou d'autres intervenants. Un plan de rétablissement n'est pas nécessaire s'il ne favorise pas la conservation de l'espèce.

76. ESA, 16 U.S.C., art. 1538(a)(1)(B).

77. ESA, 16 U.S.C., art. 1532(19).

78. NOAA Fisheries (2023), *Guidance on the Endangered Species Act Term “Harass”*, NMFS Procedure 02-110-19, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), à l'adresse : <<https://bit.ly/3K5xehg>>.

79. Abrogation de la définition de « Harm » [nuire] dans la Loi sur les espèces en voie de disparition (*Rescinding the Definition of “Harm” Under the Endangered Species Act*), 90 Fed. Reg. 16102 (17 avril 2025).

80. Entre autres interdictions, l'ESA interdit également l'importation, l'exportation, le transport ou la vente dans le commerce interétatique d'espèces menacées. ESA, 16 U.S.C., art. 1538(a)(1).

81. ESA, 16 U.S.C., art. 1533(d).

82. ESA, 16 U.S.C., art. 1539(a)(1)(B).

ne nécessitent pas de permis fédéral, de subvention, de licence, etc.) susceptibles d'entraîner la prise d'une espèce en voie de disparition. La demande doit inclure un plan de conservation, qui garantit l'atténuation et la réduction au minimum de toute incidence sur les espèces et qui devient contraignant pour le demandeur si un permis de prise accessoire est délivré⁸³. La demande de permis de prise accessoire est soumise à l'avis du public. En outre, comme le permis de prise accessoire est un permis fédéral, NOAA Fisheries doit également se conformer à la NEPA et procéder à une consultation au sein de la NOAA en vertu de l'ESA⁸⁴. NOAA Fisheries ne délivrera un permis de prise accessoire que s'il ne réduit pas de façon appréciable la probabilité de survie et de rétablissement de l'espèce dans son habitat naturel⁸⁵.

Sanctions et application

50. Une violation de l'ESA peut être considérée comme une infraction civile ou pénale. Quiconque viole délibérément l'interdiction de prise d'une espèce en voie de disparition, en violation de l'ESA, ou toute autre interdiction prévue à l'ESA⁸⁶, s'expose à une amende pouvant aller jusqu'à 65 653 \$ USD pour une infraction civile⁸⁷. Une personne peut également être accusée d'un délit de classe A pour cette infraction et, si elle est reconnue coupable, peut se voir infliger une amende pénale ou une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à un an⁸⁸. En ce qui concerne les infractions intentionnelles aux règlements édictés en vertu d'autres articles, l'amende maximale est moins élevée, que ce soit pour les infractions civiles ou pénales aux règlements pris en vertu d'autres articles⁸⁹. Toute autre violation de la loi ou de ses règlements d'application peut donner lieu à une amende civile pouvant aller jusqu'à environ 1 600 \$ USD⁹⁰. La loi autorise également la suspension ou la révocation de certains baux, licences, permis et accords fédéraux si une personne fait l'objet d'une condamnation pénale en vertu de l'ESA⁹¹.
51. L'ESA prévoit l'application de la loi par les départements de l'Intérieur, du Commerce, du Trésor ou de la Sécurité intérieure par l'intermédiaire de l'USCG⁹². L'OLE de NOAA Fisheries travaille en partenariat avec l'USCG pour faire respecter les mesures de protection des espèces marines prévues par l'ESA.

2.2.2 Aperçu de la *Marine Mammal Protection Act* (Loi sur la protection des mammifères marins)

52. Le Congrès a adopté la *Marine Mammal Protection Act* (MMPA, Loi sur la protection des mammifères marins) le 21 octobre 1972⁹³. La MMPA adopte une approche écosystémique pour la protection des mammifères marins et gestion des ressources. Dans cette loi, le Congrès a établi une politique nationale visant à protéger et à préserver tous les mammifères marins « dans toute la mesure du possible grâce à de saines politiques de gestion des ressources », avec « l'objectif premier de [...] [maintenir] la santé et la stabilité de l'écosystème marin⁹⁴ » [traduction]. Les mandats de protection des espèces de la MMPA sont exhaustifs. Comme l'ont affirmé les tribunaux, « il ne fait aucun doute qu'en vertu de la loi fédérale, l'intérêt de maintenir des populations saines de mammifères marins passe en premier⁹⁵ » [traduction].

83. ESA, 16 U.S.C., art. 1539(a)(2)(A).

84. Voir P.A. Sheikh et E. H. Ward (2021), *The Endangered Species Act: Overview and Implementation*, US Congressional Research Service, Washington (district de Columbia), pp. 41-42, à l'adresse : <<https://bit.ly/3GSlhcv>>.

85. ESA, 16 U.S.C., art. 1539(a)(2)(B)(iv).

86. ESA, 16 U.S.C., art. 1538.

87. ESA, 16 U.S.C., art. 1540(a)(1); Ajustements de sanctions pécuniaires civiles pour tenir compte de l'inflation (*Civil Monetary Penalty Adjustments for Inflation*), 89 Fed. Reg. 106308, 106311 (30 décembre 2024).

88. ESA, 16 U.S.C., art. 1540(b)(1).

89. ESA, 16 U.S.C. , arts. 1540(a)(1), 1540(b)(1); Sanctions pécuniaires; Ajustements liés à l'inflation pour les sanctions pécuniaires civiles (*Civil Penalties; 2024 Inflation Adjustments for Civil Monetary Penalties*), 89 Fed. Reg. 7295, 7296 (2 février 2024).

90. ESA, 16 U.S.C., art. 1540(a)(1); 89 Fed. Reg. 7295, 7296 (2 février 2024).

91. ESA, 16 U.S.C., art. 1540(b)(2).

92. ESA, 16 U.S.C., art. 1540(e)(1).

93. MMPA, 16 U.S.C., art. 1361 *et seq.*

94. MMPA, 16 U.S.C., art. 1361(6).

95. Pacific Ranger, LLC v. Pritzker, 211 F. Supp. 3d 196, 202-203 (D.D.C. 2016), citant Kokechik Fishermen's Association v. Secretary of Commerce, 839 F.2d 795, 802 (D.C. Cir. 1988).

53. Pour atteindre ses objectifs, le Congrès a déclaré que « les espèces de mammifères marins et les stocks de populations ne devraient pas être autorisés à diminuer au-delà de leur population optimale durable » [traduction], c'est-à-dire qu'ils ne devraient pas baisser à des niveaux où ils ne contribuent plus de manière considérable à la dynamique de l'écosystème⁹⁶. Un « stock de population » ou « stock » est un groupe distinct au sein d'une espèce plus large⁹⁷. La « population optimale durable » se réfère au niveau nécessaire pour « une productivité maximale de la population⁹⁸ » [traduction]. Le Congrès a également décrété un moratoire sur les prises et l'importation de mammifères marins, comme il est expliqué ci-dessous. En fixant l'objectif d'une « population optimale durable » et en imposant un moratoire sur les prises, le Congrès a établi une norme élevée pour la protection des mammifères marins. La loi oblige à prendre des mesures pour garantir que les populations de mammifères marins demeurent élevées, plutôt que de viser uniquement la survie.
54. Trois organismes fédéraux ont pour tâche la mise en œuvre des dispositions pertinentes de la MMPA : NOAA Fisheries, l'USFWS et la *Marine Mammal Commission* (Commission sur les mammifères marins). NOAA Fisheries possède certaines responsabilités découlant de la loi concernant les baleines, les dauphins, les marsouins, les phoques et les otaries, tandis que l'USFWS possède certaines responsabilités découlant de la loi pour ce qui est des loutres de mer, des morses du Pacifique, des ours polaires et des lamantins des Caraïbes. La loi autorise les deux organismes à adopter les règlements nécessaires et appropriés pour mettre en œuvre la MMPA⁹⁹. Crée en vertu de la MMPA, la *Marine Mammal Commission* assure « un contrôle indépendant et scientifique des politiques et mesures nationales et internationales des organismes fédéraux concernant l'impact de l'humain sur les mammifères marins et leurs écosystèmes¹⁰⁰ » [traduction].

Moratoire sur les prises de mammifères marins

55. Le moratoire de la MMPA sur les prises et l'importation de tous les mammifères marins est l'une de ses principales caractéristiques¹⁰¹. Selon la MMPA, le terme « prise » est interprété au sens « de harceler, de chasser, de capturer ou de tuer, ou tenter de [faire l'une de ces choses]¹⁰² » [traduction]. Selon la réglementation, cela comprend l'exploitation d'un navire d'une manière qui « peut perturber ou maltraiter un mammifère marin¹⁰³ » [traduction]. Le moratoire vise tous les mammifères marins, indépendamment de l'abondance ou de la santé de l'espèce, bien qu'il existe des exceptions statutaires.
56. Parmi les exceptions, NOAA Fisheries peut publier des règlements autorisant la prise accessoire, mais non intentionnelle, d'un petit nombre de mammifères marins dans le cadre d'activités de pêche non commerciales et de préparation militaire. NOAA Fisheries doit toutefois déterminer que la prise « aura une incidence négligeable » sur l'espèce ou le stock et n'aura pas « d'incidence nuisible irrémédiable » [traduction] sur la disponibilité de l'espèce ou du stock à des fins de subsistance¹⁰⁴. Ces autorisations de prises accessoires ont été accordées pour les projets militaires, le développement de l'énergie en mer, la recherche scientifique et les projets de construction, entre autres.

96. MMPA, 16 U.S.C., art. 1361(2).

97. Dans le cadre de la MMPA, un stock de populations est défini comme « un groupe de spécimens de la même espèce ou de taxons inférieurs dans une disposition spatiale commune qui se reproduisent entre eux à maturité » [traduction]. MMPA, 16 U.S.C., art. 1362(11).

98. MMPA, 16 U.S.C., art. 1362(9), définissant la population optimale durable comme « le nombre d'animaux qui permettra d'atteindre la productivité maximale de la population ou de l'espèce, en tenant compte de la capacité de charge de l'habitat et de la santé de l'écosystème dont ils sont un élément constitutif » [traduction].

99. MMPA, 16 U.S.C., art. 1382(a).

100. US Marine Mammal Commission (2025), « About the Commission », à l'adresse : <<https://bit.ly/3Hflgh2>>; MMPA, 16 U.S.C., art. 1401, établissant la Commission.

101. MMPA, 16 U.S.C., art. 1371(a); Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 216.11.

102. MMPA, 16 U.S.C., art. 1362(13), définissant le terme « prise ».

103. Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 216.3.

104. MMPA, 16 U.S.C., art. 1371(a)(5)(A); voir aussi MMPA, 16 U.S.C., art. 1371(a)(5)(D), permettant les prises accessoires par harcèlement.

57. Le moratoire sur les prises de spécimens en dehors de la pêche commerciale peut également être levé dans certains cas si *NOAA Fisheries* est « assuré que la prise de ces mammifères marins est en accord avec les principes de protection et de conservation des ressources » [traduction], sur la base des meilleures preuves scientifiques¹⁰⁵. Une disposition distincte de la loi, dont il est question ci-dessous, régit les prises accessoires aux activités de pêche commerciale.
58. La MMPA exige également la mise en place de plans de conservation pour les mammifères marins inscrits sur la liste des espèces menacées ou en voie de disparition de l'ESA, ou dont les populations sont inférieures à leur niveau optimal durable. Sur la base des meilleurs renseignements scientifiques disponibles et dans le cadre d'une procédure d'établissement des règles, *NOAA Fisheries* désigne ces espèces ou stocks comme étant « épuisés » au titre de la MMPA¹⁰⁶. *NOAA Fisheries* élaborer ensuite des plans de conservation pour les stocks épuisés, dans le but de conserver et de rétablir l'espèce à son niveau de population optimale durable¹⁰⁷. Pour les espèces menacées ou en voie de disparition, un plan de rétablissement au titre de l'ESA peut servir de plan de conservation de l'espèce, mais il devrait tenir compte de l'objectif de la MMPA, qui est de conserver et de rétablir les espèces à un niveau de population optimale durable¹⁰⁸.
59. En outre, la MMPA exige une évaluation régulière de l'information sur le niveau de population de toutes les espèces ou de tous les stocks de mammifères marins¹⁰⁹. Pour chaque stock, *NOAA Fisheries* publie alors un rapport d'évaluation du stock. Pour réaliser une telle évaluation, *NOAA Fisheries* évalue l'état du stock, y compris son aire de répartition géographique, les informations relatives à la population et à l'abondance, les estimations des blessures graves et de mortalité annuelle d'origine humaine que subit le mammifère, ainsi que les descriptions des interactions du stock avec les pêcheries commerciales¹¹⁰. Les évaluations des stocks sont basées sur les meilleurs renseignements scientifiques disponibles et sont soumises à l'avis et aux remarques du public¹¹¹. Elles permettent de désigner un stock comme étant « épuisé ». Dans le cadre d'une évaluation, *NOAA Fisheries* détermine si le stock est « stratégique » en vertu de la MMPA¹¹².
60. Les stocks stratégiques sont ceux qui sont considérés comme épuisés, qui sont inscrits sur la liste des espèces menacées ou en voie de disparition de l'ESA ou pourraient l'être, ou encore dont le taux de mortalité directe causée par l'homme est supérieur au « niveau de prélèvement biologique potentiel » (PBP, c'est-à-dire au nombre maximal d'animaux pouvant être prélevés chaque année, compte tenu des décès naturels, et qui permettent au stock de maintenir ou d'atteindre sa population optimale)¹¹³. *NOAA Fisheries* révise les évaluations des stocks chaque année pour les stocks stratégiques et au moins tous les trois ans pour les autres stocks¹¹⁴.
61. La MMPA comprend également des dispositions en matière d'intervention d'urgence. Les modifications de 1992 ont établi le *Marine Mammal Health and Stranding Response Program* (MMHSRP, Programme de santé des mammifères marins et d'intervention en cas d'échouage¹¹⁵), dans le cadre duquel *NOAA Fisheries* collabore avec d'autres organismes, les autorités locales, tribales et d'États, ainsi qu'avec des réseaux de bénévoles pour intervenir en cas d'échouage et d'enchevêtrement, y compris lors d'événements de mortalité inhabituelle¹¹⁶. Ce programme facilite également la recherche et la collecte de données sur la santé des mammifères marins¹¹⁷.

105. MMPA, 16 U.S.C., art. 1371(a)(3)(A).

106. MMPA, 16 U.S.C., art. 1383b(a).

107. MMPA, 16 U.S.C., arts. 1383b(b)(1)(C), 1383b(b)(2).

108. Voir NOAA Fisheries (2020), *Recovery Planning Handbook*, National Oceanic and Atmospheric Administration, pp. 2-10 à 2-11, à l'adresse : < <https://bit.ly/43v8iWn> >.

109. MMPA, 16 U.S.C., art. 1386.

110. MMPA, 16 U.S.C., art. 1386(a).

111. MMPA, 16 U.S.C., art. 1386(a)-(b).

112. MMPA, 16 U.S.C., art. 1386(a)(5).

113. MMPA, 16 U.S.C., art. 1362(19)-(20).

114. MMPA, 16 U.S.C., art. 1386(c).

115. MMPA, 16 U.S.C., art. 1421.

116. Voir généralement NOAA Fisheries (2024), « Marine Mammal Health and Stranding Response Program », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : < <https://bit.ly/3ZzcZNG> >.

117. Id.

Activités de pêche commerciale et objectif de taux de mortalité nul

62. La MMPA régit les prises de mammifères marins liées aux activités de pêche commerciale¹¹⁸. La MMPA établit comme objectif immédiat que les pêcheries commerciales réduisent les morts accidentelles et blessures graves chez les mammifères marins à « des niveaux négligeables approchant un taux de mortalité et de blessures graves nul dans les sept ans suivant le 30 avril 1994¹¹⁹ » [traduction]. La MMPA impose à la NOAA Fisheries de dresser une liste des pêcheries, en les classant en fonction du taux de mortalité et de blessures graves chez les mammifères marins attribuables à chacune d'elles¹²⁰. Les pêcheries de catégorie I entraînent fréquemment la mort accidentelle et des blessures graves chez les mammifères marins; celles de catégorie II en entraînent à l'occasion; et celles de catégorie III en entraînent peu ou n'en ont jamais entraîné, selon les données connues¹²¹.
63. NOAA Fisheries doit dresser des plans de réduction des prises avec l'objectif de contribuer au rétablissement ou prévenir l'épuisement des stocks stratégiques qui interagissent avec les pêcheries commerciales de catégories I et II¹²². Un plan de réduction des prises a pour objectif immédiat de réduire les morts accidentelles et blessures graves à un niveau inférieur au niveau de prélèvement biologique potentiel dans les six mois de sa mise en œuvre¹²³. L'objectif à long terme du plan est de réduire les morts accidentelles et blessures graves à des niveaux négligeables, proches de zéro, dans les cinq ans suivant sa mise en œuvre¹²⁴. Pour fixer l'objectif à long terme, NOAA Fisheries tient compte de l'économie de la pêcherie, de la disponibilité de la technologie existante et des plans de gestion des pêches existant à l'échelle des États ou régionale¹²⁵. NOAA Fisheries peut également prioriser l'élaboration et à la mise en œuvre de plans de réduction des prises pour des stocks spécifiques si les fonds disponibles sont insuffisants, en privilégiant « ...les espèces ou les stocks dont le niveau de mortalité accidentelle et de blessures graves dépasse le niveau de prélèvement biologique potentiel, ceux dont la taille de la population est faible et ceux dont le déclin est le plus rapide¹²⁶ » [traduction].
64. Les plans de réduction des prises comprennent des renseignements sur les stocks, ainsi que sur les taux de mortalité et blessures graves qui surviennent chaque année lors des activités de pêche commerciale. Ils contiennent également des mesures réglementaires ou volontaires recommandées pour réduire les dommages et des dates butoir recommandées pour atteindre les objectifs¹²⁷. Pour tout mammifère marin inscrit sur la liste des espèces menacées ou en voie de disparition de l'ESA, le plan de réduction des prises doit être conforme au plan de rétablissement de l'espèce élaboré dans le cadre de l'ESA¹²⁸. Pour élaborer le plan de réduction de prises et suivre les progrès accomplis en vue des objectifs à long et à court terme établis dans le MMPA, NOAA Fisheries peut réunir une équipe chargée de la réduction des prises, composée de divers représentants de l'industrie de la pêche, d'organismes d'État, de la communauté scientifique et d'organismes de conservation¹²⁹. La MMPA prévoit également diverses méthodes que NOAA Fisheries peut utiliser pour mettre en œuvre le plan, notamment en encourageant le développement et en exigeant l'adoption de certains engins ou certaines techniques de pêche commerciale¹³⁰.

118. MMPA, 16 U.S.C., art. 1387. Voir aussi Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 229.3(a).

119. MMPA, 16 U.S.C., arts. 1387(a)(1), 1387(b)(1).

120. MMPA, 16 U.S.C., art. 1387(c)(1).

121. MMPA, 16 U.S.C., arts. 1387(c)(1)(A)(i)-(iii).

122. MMPA, 16 U.S.C., art. 1387(f).

123. MMPA, 16 U.S.C., art. 1387(f)(2). Le niveau de prélèvement biologique potentiel est défini dans la MMPA comme étant « le nombre maximal d'animaux pouvant être prélevés chaque année, compte tenu des décès naturels, et qui permettent au stock de maintenir ou d'atteindre sa population optimale durable » [traduction]. MMPA, 16 U.S.C., art. 1362(20).

124. MMPA, 16 U.S.C., art. 1387(f)(2).

125. Id.

126. MMPA, 16 U.S.C., art. 1387(f)(3).

127. MMPA, 16 U.S.C., art. 1387(f)(4).

128. MMPA, 16 U.S.C., art. 1387(f)(11).

129. MMPA, 16 U.S.C., art. 1387(f)(6).

130. MMPA, 16 U.S.C., art. 1387(f)(9).

65. Pour les pêcheries de catégories I et II, la MMPA permet la prise accessoire de mammifères marins qui ne sont pas inscrits sur la liste des espèces menacées ou en voie de disparition de l'ESA¹³¹. Les navires autorisés en vertu de cette disposition doivent s'enregistrer auprès de NOAA Fisheries, se conformer à tout plan de réduction des prises, signaler toute mort ou blessure accidentelle chez les mammifères marins¹³² et respecter les autres exigences établies dans la MMPA et les règlements d'application, y compris l'embarquement d'observateurs à bord¹³³. D'autres dispositions de la MMPA et de l'ESA s'appliquent également en matière de prise accessoire de mammifères marins menacés ou en voie de disparition¹³⁴.
66. Pour les espèces ou les stocks concernés, NOAA Fisheries doit d'abord déterminer que la mort accidentelle ou blessure grave aura une incidence négligeable sur l'espèce ou le stock¹³⁵. Un plan de rétablissement et un plan de réduction des prises (lorsqu'applicable) doivent être en place ou en cours d'élaboration, et diverses autres exigences doivent être remplies, le cas échéant¹³⁶.

Sanctions et application

67. La MMPA prévoit que les départements du Commerce et de l'Intérieur veillent à son application et les autorise à conclure des accords avec d'autres organismes fédéraux pour les aider à la faire respecter¹³⁷. Les fonctionnaires et agents d'application de la loi au sein de l'OLE NOAA sont responsables de surveiller la conformité à la MMPA et à ses règlements, et d'enquêter sur les violations potentielles¹³⁸. L'OLE collabore avec l'USCG, d'autres organismes fédéraux et les organismes d'application de la loi des États ou des territoires responsables de l'application des lois et règlements fédéraux dans le cadre du *Cooperative Enforcement Program* (Programme d'application collaborative¹³⁹).
68. Toute violation de la MMPA peut entraîner une sanction civile pouvant atteindre quelque 36 500 \$ USD¹⁴⁰. Une infraction intentionnelle peut être considérée comme un délit et entraîner une amende ou une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à un an¹⁴¹.

2.2.3 Aperçu de la *National Environmental Policy Act* (Loi sur la politique environnementale nationale)

69. La *National Environmental Policy Act* (NEPA, Loi sur la politique environnementale nationale) a été promulguée le 1^{er} janvier 1970¹⁴². Le Congrès a reconnu « l'impact profond de l'activité humaine sur l'interrelation entre toutes les composantes de l'environnement naturel...¹⁴³ » [traduction]. La NEPA énonce que la politique nationale en matière d'environnement doit :

[traduction]

[...] employer tous les moyens et toutes les mesures possibles, y compris l'aide financière et technique, dans le but de favoriser et de promouvoir le bien-être général. Elle doit créer et maintenir des conditions propices à l'existence harmonieuse de l'être humain et de la nature, et satisfaire aux besoins sociaux, économiques et autres des générations actuelles et futures de citoyens américains¹⁴⁴.

131. MMPA, 16 U.S.C., art. 1387(c)(2).

132. MMPA, 16 U.S.C., art. 1387(c)(3)(A).

133. MMPA, 16 U.S.C., arts. 1387(d)-(e); MMPA, 16 U.S.C., art. 1387(h), établissant des sanctions pour les violations de cet article.

134. MMPA, 16 U.S.C., arts. 1387(a)(2), 1371(a)(5)(E).

135. MMPA, 16 U.S.C., arts. 1371(a)(5)(E)(i)(I)-(III).

136. Id.

137. MMPA, 16 U.S.C., art. 1377(a).

138. Voir généralement NOAA Fisheries (2023), « Office of Law Enforcement », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4kw3CXa>>.

139. NOAA Fisheries (s. d.), « Enforcement: Cooperative Enforcement », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/3EEV5SJ>>.

140. MMPA, 16 U.S.C., art. 1375(a)(1); 89 Fed. Reg. 106,308, 106,310 (30 décembre 2024).

141. MMPA, 16 U.S.C., art. 1375(b).

142. NEPA, 42 U.S.C. 4321 *et seq.*

143. NEPA, 42 U.S.C., art. 4331(a).

144. Id.

70. Il convient de noter d'emblée que la NEPA a été modifiée substantiellement en 2023 et en 2025 par la *Fiscal Responsibility Act* (Loi sur la responsabilité fiscale)¹⁴⁵. Le présent dossier factuel couvre la préparation d'une étude d'impact environnemental (EIE) entre 2019 et 2021, avant les modifications. Par conséquent, la présente section aborde les dispositions pertinentes de la NEPA telles qu'elles existaient en 2019-2021 car il s'agissait du droit applicable à l'époque. Les références à la version antérieure de la NEPA seront faites au passé et le texte à jour des dispositions traitées sera fourni dans les notes de bas de page.
71. La NEPA a créé le *Council on Environmental Quality* (CEQ, Conseil sur la qualité de l'environnement) au sein du Cabinet du Président des États-Unis pour conseiller les présidents en matière de politique environnementale nationale et appuyer les agences fédérales dans la mise en œuvre de la NEPA.¹⁴⁶ En 1978, le CEQ a adopté des règlements pour mettre en œuvre la NEPA. Toutefois, à compter du 11 avril 2025, le CEQ a abrogé les règlements adoptés dans le cadre de la NEPA et les a retirés du Code des règlements fédéraux¹⁴⁷. Bien que ces règlements aient été abrogés, ils étaient en vigueur au moment de la préparation de l'EIE en lien avec la Règle sur la réduction des risques proposée¹⁴⁸. Par conséquent, des dispositions des règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, aujourd'hui abrogées, seront mentionnées dans ce dossier factuel parce qu'elles ont été citées dans la communication, qu'il a été déterminé qu'elles qualifiaient de lois environnementales au sens de l'ACEUM et qu'elles étaient pertinentes pour la préparation de l'EIE à l'époque de son élaboration.
72. La NEPA concrétise la politique environnementale nationale en exigeant aux organismes fédéraux qui proposent des « mesures fédérales majeures¹⁴⁹ affectant de manière considérable la qualité de l'environnement humain¹⁵⁰ » [traduction], d'inclure une étude détaillée de « l'impact environnemental » de la mesure proposée¹⁵¹. Les types de mesures qui doivent être évaluées dans le cadre de la NEPA ont historiquement compris les projets et programmes entièrement ou partiellement financés, soutenus, menés, réglementés ou approuvés par les organismes fédéraux; les règles, règlements, politiques, procédures ou plans de ces organismes, qu'ils soient nouveaux ou révisés; et les propositions législatives¹⁵².
73. La qualification d'une mesure comme « mesure fédérale majeure » est basée sur son importance et est indépendante de l'objectif de la mesure, de sorte que les mesures réglementaires ainsi que les mesures censées être bénéfiques pour l'environnement doivent typiquement être conformes à la NEPA (incluant p. ex. : les mesures visant la protection de l'environnement ou la conservation d'une espèce menacée ou de son habitat).

145. Voir H.R.3746 – 118^e session du Congrès (2023-2024): *Loi de 2023 sur la responsabilité fiscale* (Fiscal Responsibility Act of 2023), à l'adresse: <<https://bit.ly/3K76rRA>>; H.R.1 – 119^e session du Congrès (2025-2026): *Loi sur le beau et grand projet de loi* (One Big Beautiful Bill Act) à l'adresse: <<https://bit.ly/4pkNWIK>>. Note : Les modifications apportées en 2025 n'ont pas eu d'incidence sur les dispositions pertinentes dans le cadre de ce dossier factuel.

146. NEPA, 42 U.S.C., arts. 4342-4346b.

147. 90 Fed. Reg. 10610 (25 février 2025).

148. Il convient de noter que les règlements du CEQ pour l'application de la NEPA ont été modifiés à peu près au moment où l'EIE a été préparée. Le 16 juillet 2020, le CEQ a modifié ses règlements pour l'application de la NEPA, qui sont entrés en vigueur le 14 septembre 2020. Ces modifications ne sont pas pertinentes pour l'EIE relative à la règle sur la réduction des risques proposée qui fait l'objet du présent dossier factuel. La *NOAA Fisheries* a déclaré que, comme l'avis d'intention de préparer une EIE a été publié le 2 août 2019, avant la date d'entrée en vigueur des règlements révisés, l'EIE pour la règle sur la réduction des risques proposée a été préparée conformément aux règlements du CEQ pour l'application de la NEPA en vigueur le 2 août 2019. Mise à jour des Règlements pour l'application des dispositions procédurales de la Loi sur la politique environnementale nationale (*Update to the Regulations Implementing the Procedural Provisions of the National Environmental Policy Act*), 85 Fed. Reg. 43304 (16 juillet 2020); Modifications au Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique afin de réduire les blessures graves et la mortalité des grandes baleines dans les pêcheries commerciales utilisant des casiers et des masses le long de la côte des États-Unis (*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Modifications to Reduce Serious Injury and Mortality of Large Whales in Commercial Trap/Pot Fisheries Along the U.S. East Coast*), 84 Fed. Reg. 37822 (2 août 2019).

149. NEPA, 42 U.S.C., art. 4332(2)(C). Ce terme était auparavant défini dans le titre 40 du Code des règlements fédéraux (CFR), article 1508.18, comme incluant « les mesures dont les effets peuvent être importants et qui sont susceptibles d'être soumises au contrôle et à la responsabilité des autorités fédérales » [traduction]. Il est désormais défini dans la NEPA, 42 U.S.C., art. 4336e(10)(A), « [U]ne mesure que l'organisme qui la met en œuvre détermine être assujettie à un contrôle et à une responsabilité importants du gouvernement fédéral » [traduction].

150. Id.

151. Id. Il convient de noter que les modifications apportées en 2023 ont amendé la NEPA, 42 U.S.C., art. 4332(2)(C)(i) en remplaçant « l'impact environnemental de la mesure proposée » par « les effets environnementaux raisonnablement prévisibles de la proposée par l'organisme », et que l'article 42 U.S.C., art. 4332(2)(C)(ii) a été modifié pour remplacer « tout effet environnemental négatif qui ne peut être évité si la proposition est mise en œuvre » par « tout effet environnemental négatif raisonnablement prévisible qui ne peut être évité si la proposition est mise en œuvre » [traduction].

152. NOAA (2017), *Policy and Procedures for Compliance with the National Environmental Policy Act and Related Authorities, Companion Manual for NOAA Administrative Order 216-6A*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), à l'adresse : <<https://bit.ly/4e8f8WU>>.

74. S'il est incertain qu'une mesure fédérale majeure affectera de manière considérable la qualité de l'environnement humain, un organisme peut préparer une évaluation environnementale (EE) afin de déterminer le besoin d'une EIE et, dans la négative, émettre une constatation d'absence d'effet important (FONSI, de l'anglais « *Finding of No Significant Impact* »)¹⁵³. L'EE est un « document public et concis » qui indique les motifs de la détermination de l'organisme¹⁵⁴.
75. Une EIE peut être préparée à la suite d'une EE ou d'emblée, s'il est clair que la mesure fédérale majeure affectera de manière considérable la qualité de l'environnement humain¹⁵⁵. Bien qu'expliquée en détail ultérieurement, voici un aperçu des éléments requis dans une EIE:

[traduction]

*(i) les impacts environnementaux de la mesure proposée, (ii) les effets environnementaux négatifs qui ne peuvent être évités dans le cas où la mesure irait de l'avant, (iii) les solutions de recharge à la mesure proposée, (iv) le lien entre les utilisations locales à court terme de l'environnement humain et le maintien et l'amélioration de la productivité à long terme, et (v) tout engagement irréversible et irrémédiable de ressources qu'entraînerait la mesure proposée dans le cas où celle-ci irait de l'avant*¹⁵⁶.

76. Une mesure fédérale peut également être « catégoriquement exclue » de l'analyse au titre de la NEPA si un organisme fédéral détermine que ce genre de mesure n'a généralement pas d'effet considérable sur l'environnement humain¹⁵⁷.
77. Les organismes fédéraux sont tenus « d'utiliser une approche systématique et interdisciplinaire qui garantira le recours intégré aux sciences naturelles et sociales et aux pratiques d'aménagement et de gestion de l'environnement dans la planification et la prise de décisions qui peuvent avoir une incidence sur l'environnement humain¹⁵⁸ » [traduction]. Le processus d'EIE favorise la coopération entre les organisations, et encourage le dialogue entre les organismes fédéraux, d'États et locaux concernés ainsi qu'avec le public¹⁵⁹.

153. Ce processus était précédemment défini dans les règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1501.3. Il figure désormais dans NEPA, 42 U.S.C., art. 4336(b)(2), « Un organisme doit préparer une évaluation environnementale concernant une mesure proposée par l'organisme qui n'a pas d'effet considérable raisonnablement prévisible sur la qualité de l'environnement humain, ou si l'importance de cet effet est inconnue, sauf si l'organisme constate que la mesure proposée est exclue en vertu de l'une de ses exclusions catégorielles, des exclusions catégorielles d'un autre organisme conformément à l'article 4336c de ce titre, ou d'une autre disposition de la loi. Cette évaluation environnementale est un document public concis préparé par un organisme fédéral afin d'exposer la base de la constatation d'absence d'effet important ou de la détermination de la nécessité d'une étude d'impact environnemental » [traduction].

154. La définition d'« évaluation environnementale » se trouvait précédemment dans les règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1508.9. Cette définition se retrouve maintenant dans la NEPA, 42 U.S.C., art 4336(b)(2).

155. Il convient de noter que cette formulation dans la NEPA, 42 U.S.C., art. 4332(2)(C), est restée inchangée dans les modifications de 2023 : « inclure dans chaque recommandation ou rapport sur les propositions de législation et autres mesures fédérales importantes ayant une incidence significative sur la qualité de l'environnement humain, une déclaration détaillée du responsable... » [traduction].

156. NEPA, 42 U.S.C., art. 4332(2)(C). Cette disposition a été modifiée en 2023 comme suit : « (i) les effets raisonnablement prévisibles sur l'environnement de la mesure proposée par l'organisme ; (ii) tout effet négatif raisonnablement prévisible sur l'environnement qui ne peut être évité si la proposition est mise en œuvre ; (iii) un éventail raisonnable d'alternatives à la mesure proposée par l'organisme, y compris une analyse de tout impact négatif sur l'environnement causé par l'abandon de la mesure proposée et l'étude du scénario sans action de la part de l'organisme (les alternatives proposées doivent être techniquement et économiquement réalisables et répondre à l'objectif et au besoin de la proposition) ; (iv) la relation entre les utilisations locales à court terme de l'environnement humain et le maintien et l'amélioration de la productivité à long terme ; et (v) tout engagement irréversible et irrémédiable des ressources fédérales qui serait impliqué dans l'action proposée de l'organisme si la mesure était mise en œuvre » [traduction].

157. Anciennement dans les règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1508.4, maintenant prévu dans : NEPA, 42 U.S.C., art. 4336e(1).

158. NEPA, 42 U.S.C., art. 4332(A). Il convient de noter que la version précédente de cette disposition utilisait le mot « assurer » au lieu de « garantir ». C'est la seule modification apportée à cette disposition dans le cadre des modifications de 2023.

159. NEPA, 42 U.S.C., art. 4332(2)(C).

Exigences relatives à l'EIE

78. Comme indiqué ci-dessus, une EIE devait antérieurement contenir une déclaration détaillée de l'impact environnemental de la mesure proposée, des solutions de rechange, le lien entre les utilisations locales à court terme et le maintien de la productivité à long terme, ainsi que tout engagement irréversible et irrémédiable de ressources fédérales dans la proposition advenant sa mise en œuvre¹⁶⁰.
79. Historiquement, les tribunaux sont arrivés à la conclusion qu'un organisme se devait d'examiner attentivement¹⁶¹ les solutions de rechange « raisonnables¹⁶² » à la mesure proposée dans l'EIE. Les tribunaux ont également observé que la liste des solutions de rechange d'un organisme n'avait pas besoin d'être « exhaustive », elle devait simplement indiquer les aspects environnementaux des solutions qui sont facilement distinguables par l'organisme¹⁶³.
80. En vertu des règlements du CEQ pour l'application de la NEPA (maintenant abrogés), les organismes étaient tenus d'examiner les solutions de rechange en détail¹⁶⁴, de cibler la ou les solutions privilégiées par l'organisme¹⁶⁵, et d'inclure « l'inaction comme solution de rechange¹⁶⁶ » afin d'évaluer la mesure proposée et les solutions de rechange par rapport au statu quo comme point de référence¹⁶⁷.
81. Par le passé, en vertu de la réglementation anciennement en vigueur, les organismes fédéraux devaient également examiner les « effets cumulatifs » d'une mesure proposée ainsi que les solutions de rechange. La définition d'*« effet cumulatif »* au moment de la publication de l'avis d'intention de préparer une EIE pour la Règle sur la réduction des risques¹⁶⁸ était la suivante :

[traduction]

Les effets sur l'environnement de la mesure en question, en les combinant aux effets d'autres mesures antérieures, actuelles ou prévisibles de manière raisonnable, quelle que soit l'entité gouvernementale (fédérale ou non) ou la personne qui a pris ces autres mesures. Les effets cumulatifs peuvent résulter de mesures individuellement mineures, mais collectivement considérables qui se déroulent sur une certaine période¹⁶⁹.

160. NEPA, 42 U.S.C., art. 4332(C). Cette disposition a été modifiée en 2023 comme suit : « (i) les effets raisonnablement prévisibles sur l'environnement de la mesure proposée par l'organisme ; (ii) tout effet négatif raisonnablement prévisible sur l'environnement qui ne peut être évité si la proposition est mise en œuvre ; (iii) un éventail raisonnable d'alternatives à la mesure proposée par l'organisme, y compris une analyse de tout impact négatif sur l'environnement causé par l'abandon de la mesure proposée et l'étude du scénario sans action de la part de l'organisme (les alternatives proposées doivent être techniquement et économiquement réalisables et répondre à l'objectif et au besoin de la proposition) ; (iv) la relation entre les utilisations locales à court terme de l'environnement humain et le maintien et l'amélioration de la productivité à long terme ; et (v) tout engagement irréversible et irrémédiable des ressources fédérales qui serait impliqué dans l'action proposée de l'organisme si la mesure était mise en œuvre » [traduction].

161. Kleppe v. Sierra Club, 427 US 390 (1976).

162. Natural Resources Defense Council v. Morton, 458 F.2d 827 (D.C. Cir. 1972), constatant que la NEPA exige des organismes qu'ils examinent des solutions de rechange « raisonnables », qui peuvent inclure des solutions ne relevant pas de l'autorité de l'organisme responsable et des mesures qui ne résolvent pas entièrement le problème.

163. Id.

164. Règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1502.14(b) (1978).

165. Règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1502.14(e) (1978).

166. Règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1502.14(d) (1978).

167. NOAA (2017), *supra* p. 9, à l'adresse : <<https://bit.ly/4e8f8WU>>, « Dans de nombreux cas, l'inaction signifie que l'activité proposée n'aurait pas lieu, et les effets environnementaux résultant de l'inaction seraient comparés aux effets de l'autorisation de l'activité proposée ou d'une activité de rechange. Par exemple, si la mesure proposée consiste à construire et à exploiter une installation, l'inaction comme solution de rechange serait un scénario dans lequel l'installation n'est pas construite. Toutefois, lors de la mise à jour d'une mesure fédérale en cours, si le régime se poursuit sans que des mesures soient prises, l'inaction peut être un scénario dans lequel il n'y aura pas de changement par rapport à la gestion actuelle en cours. Les décideurs peuvent prendre en compte les deux types de solutions de rechange "sans action" dans la même analyse, le cas échéant » [traduction].

168. 84 Fed. Reg. 37822 (2 août 2019).

169. Règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1508.7 (1978). Remarque : Les termes « effets » et « impacts » étaient interchangeables dans les Règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1508.8 (1978).

2.2.4 Aperçu de la *Vessel Speed Rule* (Règle sur la vitesse des navires)

82. En 2008, NOAA Fisheries a mis au point la *Vessel Speed Rule* (VSR, Règle sur la vitesse des navires), qui vise à mettre en œuvre des limites de vitesse afin de réduire le risque de collision entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord dans les eaux sous la juridiction des États-Unis, conformément à l'autorité que lui confèrent l'ESA et la MMPA¹⁷⁰. Cette règle faisait suite à une décision de l'organisme selon laquelle le régime précédent de lignes directrices volontaires sur la vitesse des navires maritimes n'était « pas assez efficace pour réduire la probabilité de collisions avec les navires et permettre à l'espèce de se rétablir¹⁷¹ » [traduction].
83. La règle a été « conçue pour réduire considérablement l'occurrence et la gravité des collisions avec les baleines noires de l'Atlantique Nord tout en réduisant au minimum les effets négatifs sur l'exploitation des navires¹⁷² » [traduction]. La VSR est entrée en vigueur le 9 décembre 2008 et prévoyait initialement une disposition établissant son échéance le 9 décembre 2013, ce qui signifiait que la règle expirerait après cinq ans et ne serait plus en vigueur après cette date¹⁷³. Le 6 décembre 2013, NOAA Fisheries a abrogé cette disposition, prolongeant ainsi indéfiniment la règle¹⁷⁴.
84. La VSR vise les navires d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 19,8 m (65 pieds¹⁷⁵) et impose une limite de vitesse de 10 noeuds dans 10 zones de gestion saisonnière (ZGS) limitées dans le temps, qui s'étendent de la côte de la Floride au Nord-Est des États-Unis¹⁷⁶. NOAA Fisheries encourage également tous les navires à ne pas dépasser volontairement une vitesse de 10 noeuds dans les zones de gestion dynamique (ZGD/zones de navigation lente, des zones où des baleines noires ont été vues ou détectées acoustiquement au cours des 15 derniers jours¹⁷⁷). La distinction entre les deux types de zones est expliquée plus en détail ci-dessous.

170. Poissons et animaux sauvages en voie de disparition; Règle définitive pour mettre en œuvre des limites de vitesse afin de réduire le risque de collision entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord (*Endangered Fish and Wildlife; Final Rule To Implement Speed Restrictions to Reduce the Threat of Ship Collisions with North Atlantic Right Whales*), 73 Fed. Reg. 60173, 60174 (10 octobre 2008), « Malgré les mesures élaborées et prises par les organismes, les intervenants, les partenaires et l'industrie à ce jour, les morts de baleines noires attribuables aux collisions avec les navires continuent, et les mesures volontaires semblent insuffisantes [...] Par conséquent, le NMFS a décidé qu'il était nécessaire d'instaurer une mesure supplémentaire et de mettre en place une réglementation limitant la vitesse des navires dans les zones et pendant les périodes où les baleines noires sont les plus susceptibles d'être présentes » [traduction]. Voir aussi Limitations de vitesse pour protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord (*Speed restrictions to protect North Atlantic Right Whales*), 50 C.F.R., art. 224.105 [VSR].

171. Id. Diverses stratégies de gestion des navires ont également été employées par les États et le gouvernement américain pour réduire la probabilité que les baleines et les navires se trouvent au même endroit au même moment, réduisant ainsi le risque de rencontres ou de collisions. Ces mesures comprennent le recours au capitaine de l'administration portuaire pour suspendre la circulation lorsque les baleines se retrouvent dans les eaux intérieures ou les zones portuaires, des plans de séparation du trafic à l'approche des principales zones portuaires et la désignation de « routes recommandées » [traduction] dans les zones d'habitat littoraux, entre autres.

172. Id.

173. Id. Voir aussi Poissons et animaux sauvages en voie de disparition; Règle définitive visant à abroger la date d'échéance de la Règle définitive pour la mise en œuvre de limites de vitesse afin de réduire le risque de collision entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord (*Endangered Fish and Wildlife; Final Rule To Remove the Sunset Provision of the Final Rule Implementing Vessel Speed Restrictions To Reduce the Threat of Ship Collisions With North Atlantic Right Whales*), 78 Fed. Reg. 73726, 73729 (9 décembre 2013), « La date d'échéance a été ajoutée parce qu'on a exprimé des préoccupations concernant la certitude empirique sur la « manière dont les navires et les baleines interagissent et la relation entre la vitesse et d'autres facteurs et les blessures et la mortalité des baleines », c'est-à-dire le comportement attendu (p. ex. : l'évitement) d'une baleine au moment d'une collision ou immédiatement avant, et la réponse des baleines aux navires à différentes vitesses » [traduction].

174. 78 Fed. Reg. 73726 (9 décembre 2013). En prenant cette mesure, NOAA Fisheries a expliqué qu'en dépit de « quelques signes prometteurs de rétablissement [...] au cours des dernières années », la baleine noire est demeurée « précairement petite [...] particulièrement parce que cette population est fréquemment exposée à des menaces anthropiques qui découlent principalement de l'enchevêtrement dans les engins de pêche commerciale et des collisions avec les navires » [traduction]. En outre, NOAA Fisheries a indiqué avoir reçu 145 840 avis en faveur de la prorogation de la règle et 2 avis en faveur de l'expiration de la règle conformément à la disposition de temporaire de 2013.

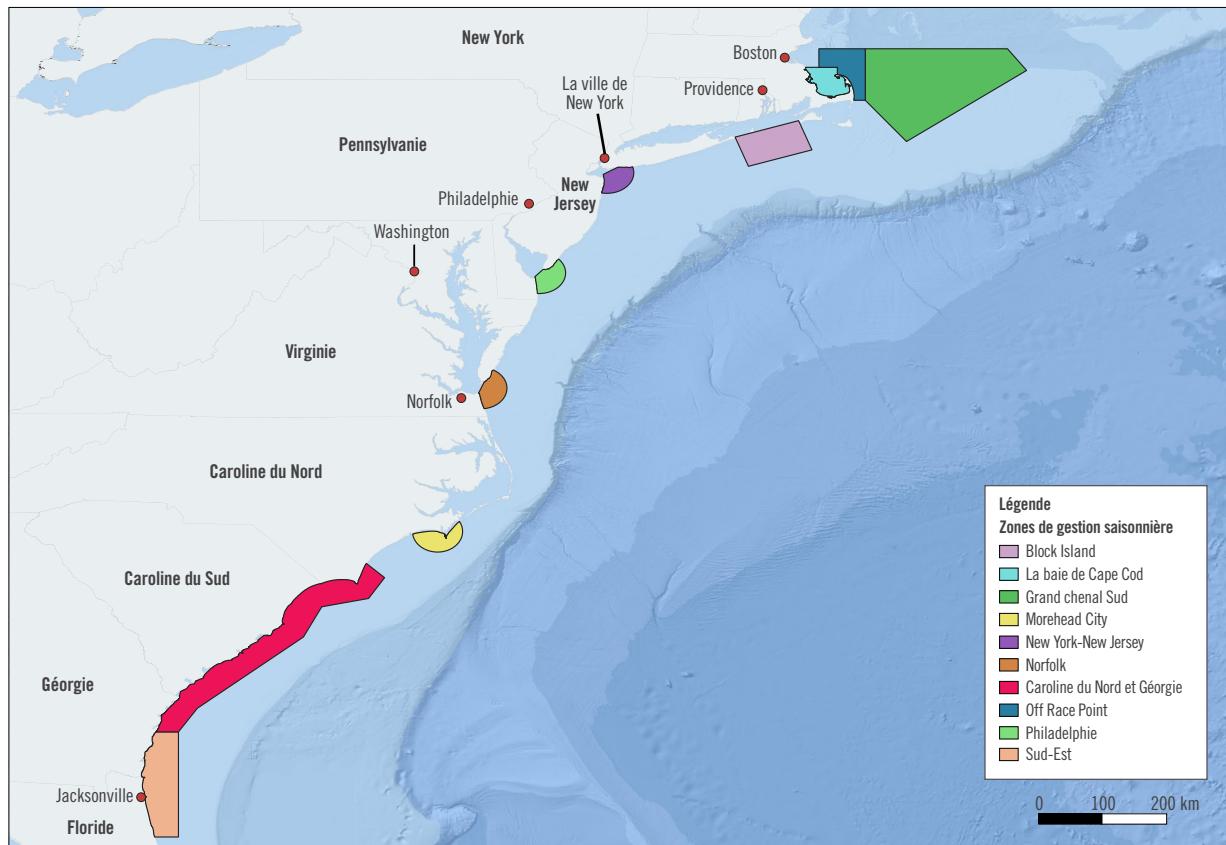
175. VSR, 50 C.F.R., art. 224.105(a). La raison d'être de cette limite est double : (1) l'étude d'impact environnemental définitive (EIE définitive) de la VSR reconnaît que les réglementations maritimes « utilisent couramment » 19,8 m (65 pieds) pour établir une distinction entre les bateaux à moteur et les navires plus grands; et (2) NOAA Fisheries explique que « les recherches sur les collisions avec les navires indiquent que la plupart des blessures graves et mortelles subies par les baleines à la suite de collisions avec des navires impliquent des navires de grande taille » [traduction]. NOAA Fisheries (2008), *Final Environmental Impact Statement to Implement Vessel Operational Measures to Reduce Ship Strikes to North Atlantic Right Whales*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), pp. 2-2, 1-15, à l'adresse : <<https://bit.ly/43NqNGQ>> [EIE définitive de la VSR].

176. VSR, 50 C.F.R., arts. 224.105(a)-(b); voir aussi NOAA Fisheries (2025), « Reducing Vessel Strikes to North Atlantic Right Whales », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4jXE7xM>>.

177. VSR, 50 C.F.R., arts. 224.105(a)-(b); 73 Fed. Reg. 60173, pp. 1-2, 4, 14. Sur la base des avis du public, la NOAA a divisé la règle en deux catégories : les limites de vitesse obligatoires et les limites de vitesse volontaires. 73 Fed. Reg. 60173, 60183 (10 octobre 2008).

85. La VSR définit dix ZGS différentes le long de la côte est des États-Unis¹⁷⁸. NOAA Fisheries a sélectionné ces emplacements en tenant compte de l'océanographie, du trafic de navires commerciaux, des problèmes de navigation et du comportement des baleines noires¹⁷⁹. Comme leur nom l'indique, ces zones de gestion sont saisonnières, ce qui signifie que les limites de vitesse ne s'appliquent qu'à certaines périodes, compte tenu des zones de migration, de recherche de nourriture et d'habitat des baleines noires à différents moments de l'année¹⁸⁰.

Figure 1. Toutes les zones de gestion saisonnière



Source : NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale Active Seasonal Speed Zone Vessel Traffic Dashboard », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : < <https://bit.ly/4njvlG0> >.

86. Du sud au nord, la ZGS du Sud-Est s'applique aux eaux au large des côtes de la Floride et de la Géorgie, chaque année du 15 novembre au 15 avril¹⁸¹. Cette ZGS comprend la seule aire de mise bas connue pour les baleines noires de l'Atlantique Nord, ce qui la rend « vitale pour le rétablissement de l'espèce¹⁸² » [traduction].

178. VSR, 50 C.F.R., arts. 224.105(a)(1)-(3). Voir aussi NOAA Fisheries (2021), *Compliance Guide for Right Whale Ship Strike Reduction Rule*, National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : < <https://bit.ly/3SIP1Mn> >.

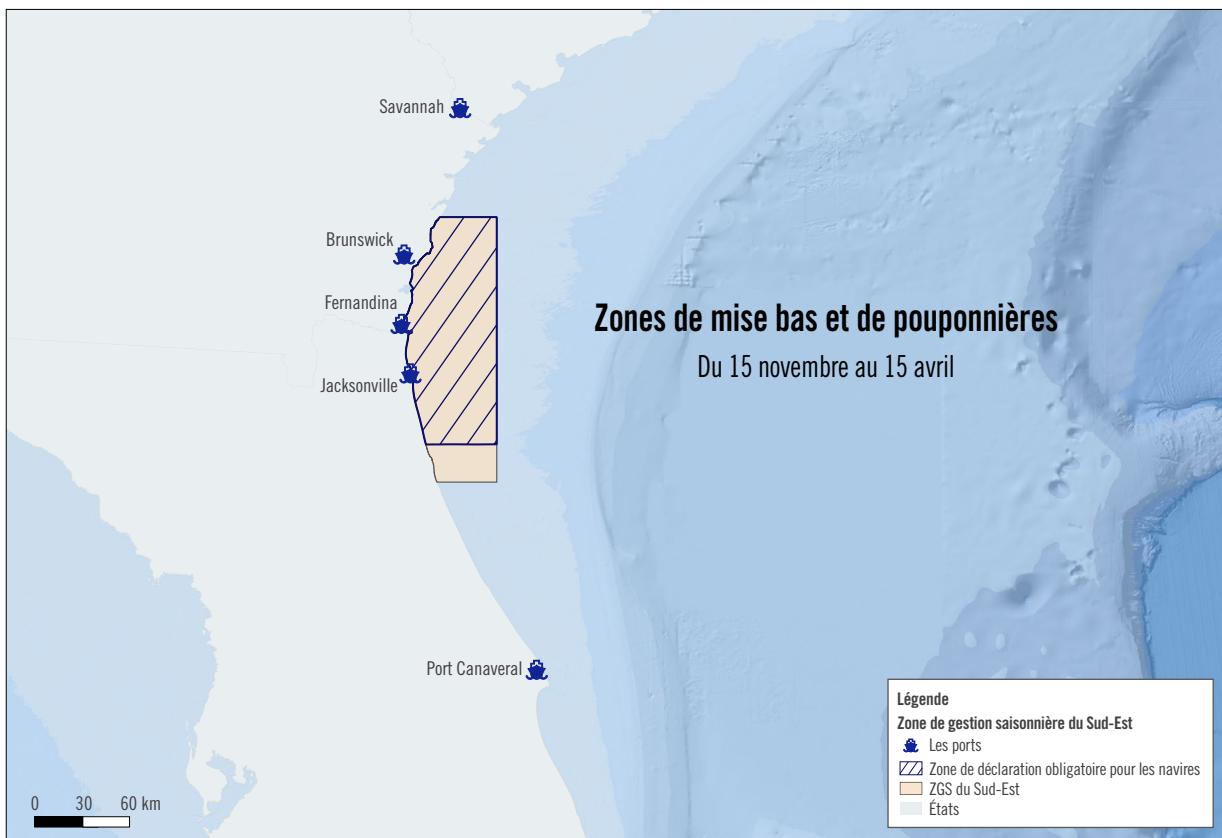
179. EIE définitive de la VSR, p. 1-14.

180. VSR, 50 C.F.R., arts. 224.105(a)(1)-(2); voir aussi l'EIE définitive de la VSR, p. 2-1, « les mesures opérationnelles envisagées affecteraient [...] l'endroit où les baleines noires se regroupent ou [...] migrent » [traduction].

181. VSR, 50 C.F.R., art. 224.105(a)(1).

182. EIE définitive de la VSR, p. 2-4.

Figure 2. Zones de gestion saisonnière : Sud-Est



Source : NOAA Fisheries (2025), « Reducing Vessel Strikes to North Atlantic Right Whales », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4jXE7xM>>.

87. Plus au nord, la zone du centre du littoral de l'Atlantique comprend une ZGS qui serpente le long de la côte nord de la Géorgie, de la Caroline du Sud et de la Caroline du Nord¹⁸³; une ZGS qui s'étend sur un rayon de 20 milles marins (NM) autour du port de Morehead City/Beaufort en Caroline du Nord¹⁸⁴; une ZGS qui s'étend sur un rayon de 20 NM autour de l'entrée de la baie de Chesapeake¹⁸⁵; une ZGS dans l'entrée de la baie du Delaware¹⁸⁶; une ZGS autour du port de New York et New Jersey¹⁸⁷; et une ZGS autour de Block Island¹⁸⁸. Ces six ZGS du centre du littoral de l'Atlantique couvrent l'entrée de plusieurs ports¹⁸⁹ et le corridor migratoire pour les baleines noires gestantes en route vers les aires de mise bas du Sud et les couples mère-baleineau qui retournent à leurs aires d'alimentation du Nord. Elles sont en vigueur chaque année, du 1^{er} novembre au 30 avril¹⁹⁰.

183. VSR, 50 C.F.R., art. 224.105(a)(2)(ii)(D).

184. Id.

185. VSR, 50 C.F.R., art. 224.105(a)(2)(ii)(C).

186. VSR, 50 C.F.R., art. 224.105(a)(2)(ii)(B).

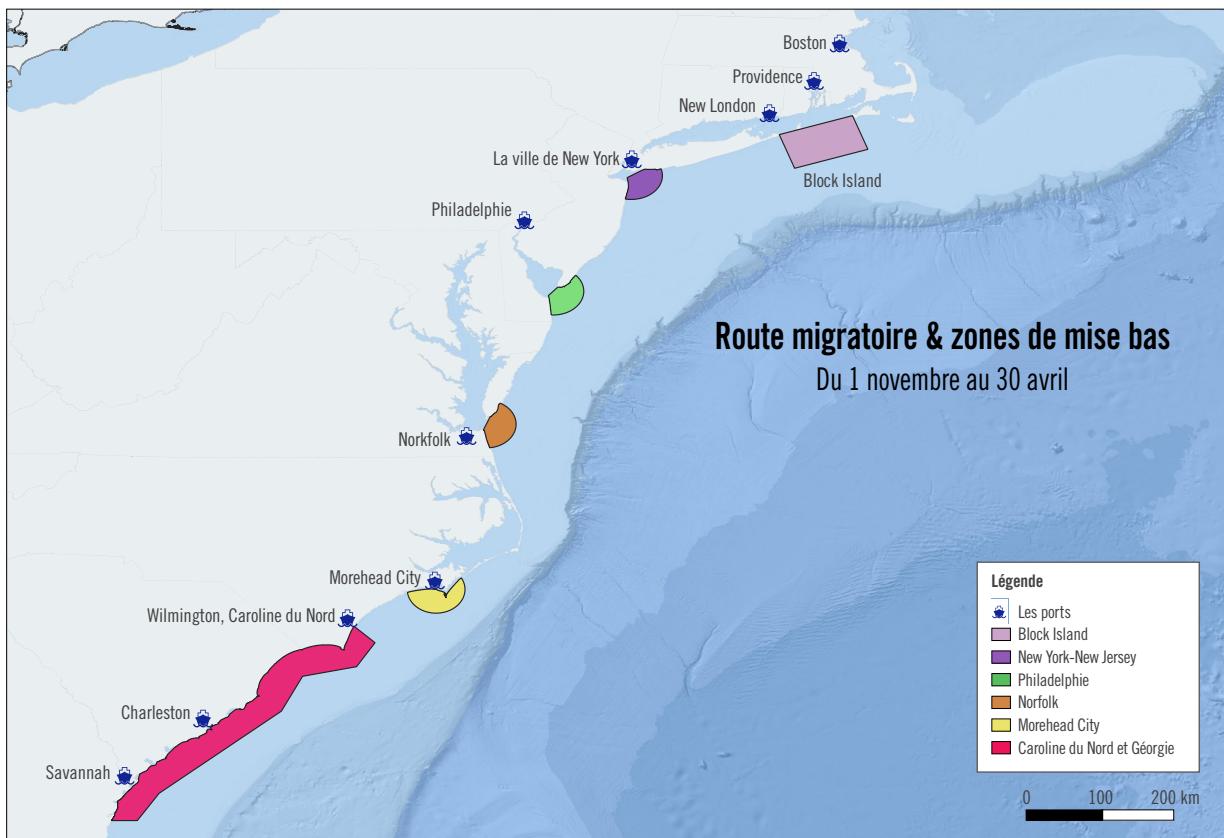
187. VSR, 50 C.F.R., art. 224.105(a)(2)(ii)(A).

188. VSR, 50 C.F.R., art. 224.105(a)(2)(iii).

189. Ports de New York et New Jersey, de Philadelphie, de Wilmington, de Hampton Roads, de Baltimore, de Morehead City et de Beaufort.

190. EIE définitive de la VSR, p. 2-5; VSR, 50 C.F.R., art. 224.105(a)(2).

Figure 3. Zones de gestion saisonnière : centre du littoral de l'Atlantique



Source : NOAA Fisheries (2025), « Reducing Vessel Strikes to North Atlantic Right Whales », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <https://bit.ly/4jXE7xM>.

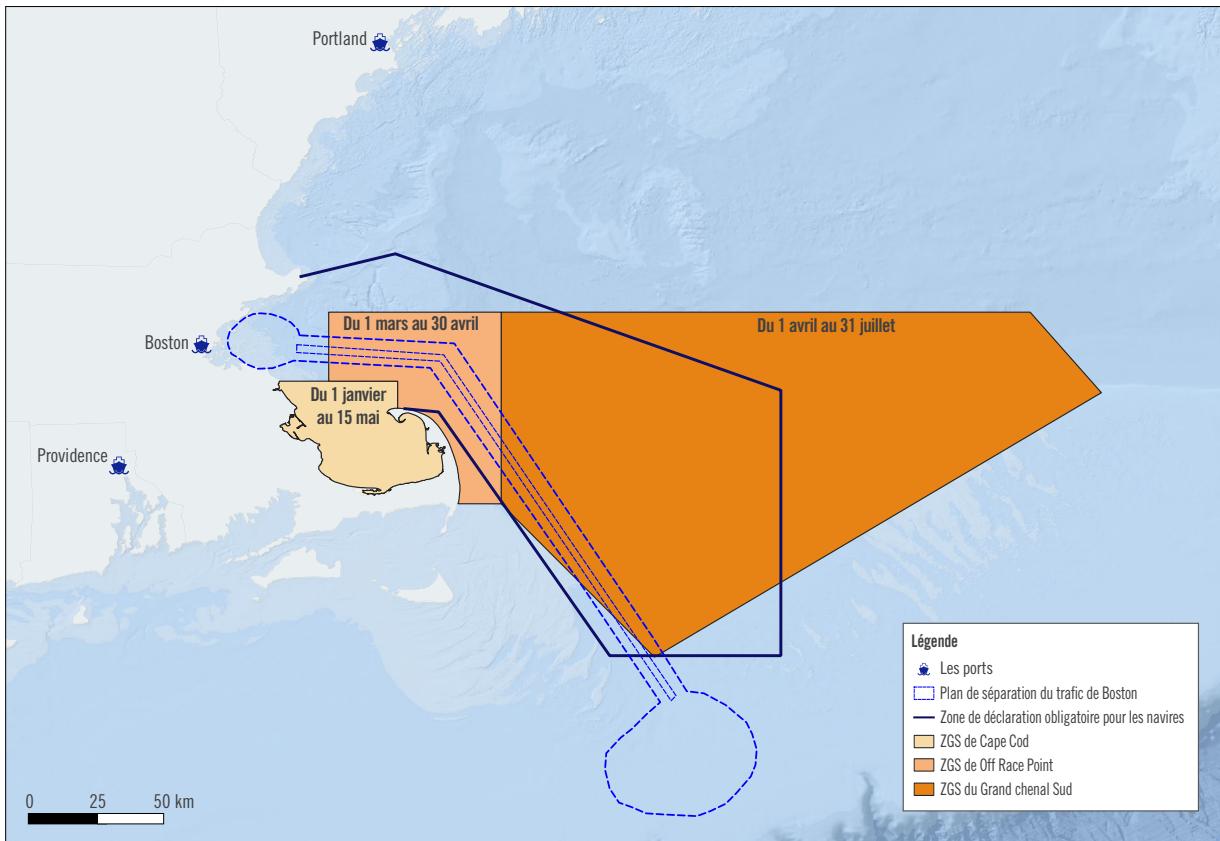
88. Le plus au nord, la VSR a entraîné la création de trois ZGS au large des côtes du Massachusetts : la ZGS de la baie de Cape Cod, du 1^{er} janvier au 15 mai, la ZGS d'Off Race Point, du 1^{er} mars au 30 avril, et la ZGS de Great South Channel, du 1^{er} avril au 31 juillet¹⁹¹. Ces zones englobent des habitats « principalement destinés à la recherche de nourriture des baleines noires¹⁹² » [traduction], étant donné l'importance de la baie de Cape Cod et des zones avoisinantes comme aires d'alimentation des baleines noires¹⁹³.

191. VSR, 50 C.F.R., art. 224.105(a)(3).

192. EIE définitive de la VSR, p. 2-6.

193. VSR, 50 C.F.R., art. 224.105(a)(3); voir également NOAA Fisheries (2025), « Reducing Vessel Strikes... », *supra* à l'adresse : <https://bit.ly/4jXE7xM>.

Figure 4. Zones de gestion saisonnière : Nord-Est



Source : NOAA Fisheries (2025), « Reducing Vessel Strikes to North Atlantic Right Whales », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4jXE7xM>>.

89. La VSR prévoit des exceptions en fonction des types de navires et des circonstances. Premièrement, comme indiqué ci-dessus, la VSR ne s'applique qu'aux navires d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 19,8 m (65 pieds); les bateaux plus petits sont donc exclus¹⁹⁴. Deuxièmement, la VSR ne s'applique pas aux « navires souverains », c'est-à-dire aux navires appartenant au gouvernement fédéral des États-Unis, exploités par celui-ci ou sous contrat avec le gouvernement fédéral des États-Unis; aux navires souverains étrangers participant à des exercices mixtes avec les Forces navales des États-Unis; ou à tout navire de patrouille d'un État ou d'une subdivision politique d'un État lorsque ces navires accomplissent des fonctions d'application de la loi ou de recherche et de sauvetage¹⁹⁵. Troisièmement, les navires peuvent dépasser la limite de vitesse de 10 noeuds à l'intérieur d'une ZGS « lorsque les conditions océanographiques, hydrographiques ou météorologiques limitent fortement la manœuvrabilité du navire et que la nécessité de naviguer à cette vitesse est confirmée par le pilote [...] ou le capitaine du navire¹⁹⁶ » [traduction]. Cette exception est connue sous le nom d'« exception de sécurité¹⁹⁷ ». Les navires qui ont recours à cette exception de sécurité doivent inscrire dans le journal de bord une note détaillant « les raisons de l'exception, la vitesse à laquelle le navire est manœuvré, la latitude et la longitude de la zone, ainsi que l'heure et la durée de l'exception¹⁹⁸ » [traduction].

194. VSR, 50 C.F.R., art. 224.105(a).

195. VSR, 50 C.F.R., art. 224.105(1). *Voir aussi* l'EIE définitive de la VSR, p. ES-11.

196. VSR, 50 C.F.R., art. 224.105(c).

197. *Vessel Speed Rule Assessment*, p. 5.

198. VSR, 50 C.F.R., art. 224.105(c).

90. Depuis son adoption en 2008, la VSR est restée pratiquement inchangée. Lorsque la disposition de temporisation a été supprimée en 2013, NOAA Fisheries a noté que :

[traduction]

les commentateurs étaient d'avis, et le NMFS est d'accord que la règle devrait être revue périodiquement pour évaluer sa valeur dans la réduction de la menace de collisions entre les navires et les baleines noires, que les éléments particuliers (p. ex. : la superficie, la durée et l'emplacement des zones à risques) devraient faire l'objet d'un examen afin de s'assurer qu'ils sont appropriés pour atteindre cet objectif, et que la règle est rentable et ne représente pas un fardeau indu pour la communauté réglementée¹⁹⁹.

Cet objectif a été codifié au titre 50 C.F.R. art. 224.105(d). En conséquence, en 2020, NOAA Fisheries a produit un rapport analysant plusieurs éléments de la VSR²⁰⁰.

91. NOAA Fisheries a proposé des modifications à la VSR en août 2022²⁰¹, mais la règle proposée n'a jamais été achevée et a été retirée le 16 janvier 2025²⁰².

92. En plus des ZGS où les navires sont soumis à une limite de vitesse obligatoire, NOAA Fisheries met en œuvre un programme volontaire qui demande aux navigateurs de réduire leur vitesse en fonction des observations ou détections acoustiques en temps réel de baleines noires. Ce programme comprend des zones de navigation lente en raison de la présence de baleines noires et des ZGD²⁰³. Lorsque trois baleines noires ou plus sont repérées visuellement, une ZGD est établie afin de fournir un périmètre de protection. NOAA Fisheries informe les navigateurs de la création d'une ZGD pour un minimum de 15 jours (des prolongations sont possibles²⁰⁴) par courriel, par message texte et au moyen de l'application Whale Alert²⁰⁵. NOAA Fisheries demande à tous les navires d'éviter les ZGD ou d'y naviguer à une vitesse de 10 noeuds ou moins²⁰⁶. Les zones de navigation lente sont fondées sur des observations visuelles et des détections acoustiques, et sont traitées de la même manière que les ZGD lorsqu'elles sont déclenchées par des observations visuelles de baleines noires²⁰⁷. La liste actuelle des ZGD est accessible sur le site Web de la NOAA et sur l'application mobile Whale Alert²⁰⁸. Entre décembre 2008 et mai 2019, NOAA Fisheries a établi 195 ZGD en dehors des limites des ZGS actives²⁰⁹, soit une moyenne de près de 18 ZGD par année. Rien qu'en 2022, NOAA Fisheries a mis en place 77 ZGD, dont environ la moitié était basée sur des observations visuelles et l'autre moitié sur des détections acoustiques²¹⁰.

199. 78 Fed. Reg. 73726, 73734 (9 décembre 2013).

200. *Vessel Speed Rule Assessment*.

201. Modifications à la règle de réduction des collisions entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord (*Amendments to the North Atlantic Right Whale Vessel Strike Reduction Rule*), 87 Fed. Reg. 46921 (1^{er} août 2022) [Modifications proposées à la VSR].

202. Règle de réduction des collisions entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord (*North Atlantic Right Whale Vessel Strike Reduction Rule*), 90 Fed. Reg. 4711 (16 janvier 2025).

203. Bien qu'elles ne soient pas mentionnées dans le CFR, les mesures supplémentaires volontaires ont été étudiées dans l'EIE définitive de la VSR et annoncées dans le cadre de l'élaboration des règles de 2008. EIE définitive de la VSR, pp. ES-1 et ES-12; voir aussi 73 Fed. Reg. 60179 (10 octobre 2008).

204. NOAA Fisheries (2025), « Right Whale Slow Zones and Dynamic Management Areas », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/3RS6r8K>>.

205. Il s'agit d'une application tierce créée à l'origine par le refuge marin national de Stellwagen Bank, aujourd'hui gérée en partenariat avec une large coalition d'organismes gouvernementaux, de groupes de l'industrie et de groupes de défense des intérêts, dont NOAA Fisheries. Fonds international pour la protection des animaux (2025), « Whale Alert: Partners », à l'adresse : <<https://bit.ly/4kfNvgM>>; US General Services Administration (2012), « Whale Alert app », à l'adresse : <<https://www.citizenscience.gov/catalog/203/#>>.

206. Voir NOAA Fisheries (2021), *Compliance Guide for Right Whale Ship Strike Reduction Rule*, supra à l'adresse : <<https://bit.ly/3SIP1Mn>>; voir aussi NOAA Fisheries (2025), « Reducing Vessel Strikes... », supra à l'adresse : <<https://bit.ly/4jXE7xM>>.

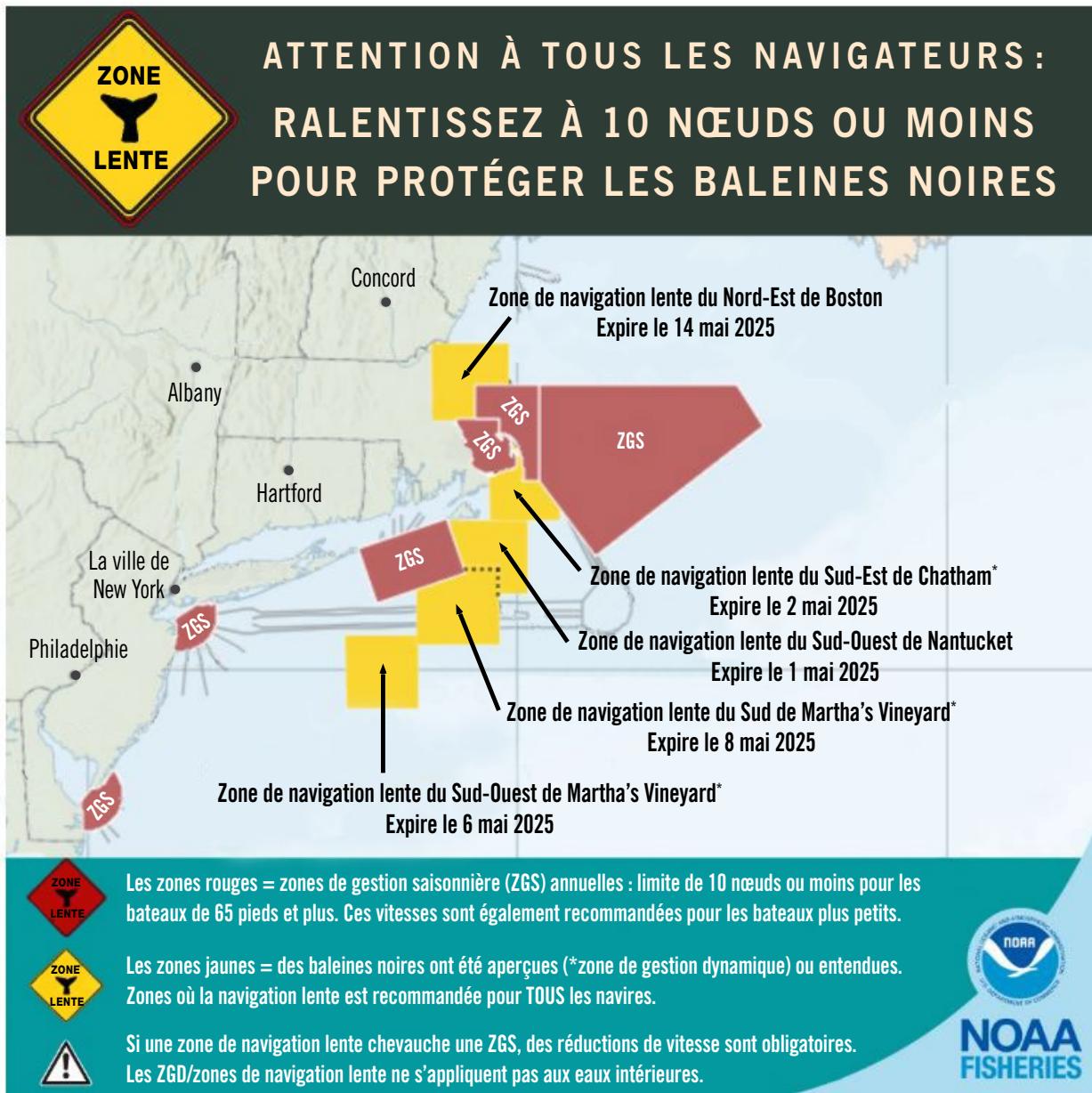
207. NOAA Fisheries (2025), « Reducing Vessel Strikes... », supra à l'adresse : <<https://bit.ly/4jXE7xM>>.

208. Id.

209. NOAA Fisheries (2020), *North Atlantic Right Whale (Eubalaena glacialis) Vessel Speed Rule Assessment*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), p. 15, à l'adresse : <<https://bit.ly/4kdUdny>> [Vessel Speed Rule Assessment].

210. NOAA Fisheries (2023), *Dynamic Management Areas (DMAs) and Right Whale Slow Zones Declared During 2022*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD) p. 1, à l'adresse : <<https://bit.ly/43htqAA>>.

Figure 5. Zones de gestion dynamique/zones de navigation lente dues à la présence de baleines noires



Source : NOAA Fisheries (2025), « Reducing Vessel Strikes to North Atlantic Right Whales », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4jXE7xM>> (capture d'écran prise le 2 mai 2025).

- 2.2.5 Aperçu de l'*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan* (Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique)
93. NOAA Fisheries a élaboré l'*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan* (ALWTRP, Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique) « pour réduire les taux de blessures graves et de mortalité de trois stocks stratégiques de grandes baleines (baleine noire de l'Atlantique Nord, rorqual à bosse et rorqual commun) dans les pêcheries commerciales au filet maillant et au casier ou à la nasse²¹¹ » [traduction]. Le plan a été élaboré de concert avec l'équipe responsable de la réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique (ALWTRT), qui se compose de pêcheurs, de scientifiques, de défenseurs de l'environnement et de représentants des États et du gouvernement fédéral, du Maine à la Floride²¹². Les règlements d'application de l'ALWTRP sont publiés à la partie 229 du titre 50 du CFR. La première série de règlements a été publiée en 1997²¹³ et a fait l'objet de nombreuses révisions depuis.
94. Conformément aux exigences de la MMPA concernant les activités de pêche commerciale, les règlements de mise en œuvre du plan mettent en place des mesures de gestion visant à protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord, les rorquals à bosse et les rorquals communs, espèces en voie de disparition, contre les blessures graves et les morts causées par des enchevêtrements accidentels dans les engins de pêche commerciale des pêcheries de catégories I et II dans l'Atlantique, qui présentent des risques pour les mammifères marins²¹⁴. Les mesures de gestion comprennent des fermetures saisonnières et des modifications obligatoires des engins de pêche, telles que le marquage des engins et l'utilisation de maillons ou de cordes à faible résistance à la rupture. L'ALWTRP couvre également les activités de recherche, d'information et de désenchevêtrement.
95. Les règlements de mise en œuvre de l'ALWTRP concernent certaines pêcheries commerciales au filet maillant et au casier ou à la nasse dans tout l'océan Atlantique, du Maine à la Floride. Les règlements de mise en œuvre comprennent des dispositions visant plusieurs pêcheries de catégories I et II, notamment les pêcheries au filet maillant coulissant du Nord-Est; les pêcheries de homard américain et de crabe nordique au casier ou à la nasse du Nord-Est et du centre du littoral de l'Atlantique; les pêcheries au filet maillant du Sud-Est de l'Atlantique; les pêcheries de requin au filet maillant du Sud-Est des États-Unis; et certaines autres pêcheries au filet maillant ou au casier ou à la nasse de l'Atlantique²¹⁵. Depuis 2024, les pêcheries au filet maillant du centre du littoral de l'Atlantique et au filet maillant coulissant du Nord-Est, ainsi que les pêcheries de homard américain et de crabe nordique au casier ou à la nasse du Nord-Est et du centre du littoral de l'Atlantique sont considérées comme des pêcheries de catégorie I²¹⁶. Selon les estimations de la NOAA, il y aurait environ 8 500 participants et bateaux dans les pêcheries de homard et de crabe nordique au casier ou à la nasse du Nord-Est et du centre du littoral de l'Atlantique, environ 5 000 dans les pêcheries au filet maillant coulissant du Nord-Est, et environ 4 000 dans les pêcheries au filet maillant du centre du littoral de l'Atlantique²¹⁷.

211. Voir généralement NOAA Fisheries (2025), « Atlantic Large Whale Take Reduction Plan », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4kWp1Jx>>.

212. NOAA Fisheries (2025), « Atlantic Large Whale Take Reduction Team », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4mxrETt>>.

213. 62 Fed. Reg. 39157 (22 juillet 1997).

214. Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 229.32(a)(1). Le plan bénéficie également aux petits rorquals, bien qu'ils ne soient pas en voie de disparition.

215. Pour la liste des pêcheries en 2024, voir NOAA Fisheries, « List of Fisheries Summary Tables », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/44QaWZa>>.

216. Id.

217. Id.

96. Les règlements de mise en œuvre de l'ALWTRP rendent obligatoire le marquage des engins pour les engins de pêche au casier, à la nasse ou au filet maillant, et le code de couleurs varie en fonction de la zone de gestion du plan²¹⁸. Les bouées de surface doivent être marquées pour identifier le navire ou la pêcherie²¹⁹. Le marquage des engins de pêche peut fournir des renseignements sur l'origine des cordes dans lesquelles les baleines peuvent s'empêtrer. Par le passé, les engins récupérés dans la plupart des cas d'enchevêtrement des baleines noires étaient d'origine inconnue²²⁰.
97. En outre, les engins de pêche au casier ou à la nasse sont soumis à un certain nombre de restrictions universelles et propres à certaines zones. Dans toutes les eaux réglementées pour la pêche au casier ou à la nasse au Nord-Est des États-Unis, aucun orin de bouée ne peut flotter à la surface et toutes les lignes de fond (lignes de corde entre les casiers et les nasses) doivent être constituées d'une ligne calante (ligne lestée qui coule au fond plutôt que de flotter dans l'eau)²²¹. Ces deux exigences permettent de réduire le nombre de lignes flottantes dans lesquelles les baleines noires sont susceptibles de s'empêtrer. En outre, l'entreposage humide des engins est interdit (ce qui signifie que tous les engins doivent être retirés de l'eau au moins une fois tous les 30 jours)²²². L'ALWTRP impose également le nombre de casiers par chalut et les exigences en matière de cordes et de maillons à faible résistance à la rupture pour les engins de pêche au casier ou à la nasse, mais ces exigences varient en fonction des zones de pêche²²³. L'ALWTRP exige des cordes de pêche à plus faible résistance à la rupture afin de réduire la gravité de l'enchevêtrement et d'augmenter les chances qu'une baleine enchevêtrée puisse se libérer. De même, l'augmentation du nombre de casiers par chalut est requise, car cela diminue le nombre de lignes verticales dans l'eau, réduisant ainsi la probabilité que les baleines noires s'empêtrent dans les cordes et les engins de pêche.
98. Les mêmes exigences universelles s'appliquent aux filets maillants ancrés dans les eaux du Nord-Est des États-Unis, bien qu'il existe des dérogations pour les lignes de fond calantes au-delà d'une certaine profondeur²²⁴. Les restrictions relatives aux engins propres à une zone comprennent les exigences en matière de maillons à faible résistance à la rupture pour les orins de bouées et de lignes à faible résistance à la rupture pour les panneaux de filets²²⁵. Pour les filets maillants dérivants, tous les engins doivent être retirés de l'eau et rangés à bord du navire avant le retour au port, et la pêche de nuit n'est autorisée que si les engins sont attachés au navire²²⁶.

218. Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 229.32(b).

219. Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 229.32(b)(2)(iv). En vertu des règlements d'application de la Loi sur la gestion coopérative des pêches côtières de l'Atlantique (*Atlantic Coastal Fisheries Cooperative Management Act*), tout casier à homard se trouvant dans les eaux fédérales doit être muni d'une étiquette fixée de manière permanente. Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 697.19(j). Les étiquettes indiquent, entre autres, le numéro de permis du propriétaire et la zone de pêche.

220. Prise accessoire de mammifères marins lors d'opérations de pêche commerciale; Règlements du Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique; Dispositions de la Loi sur la gestion coopérative des pêches côtières de l'Atlantique; Pêcherie de homard américain (*Taking of Marine Mammals Incidental to Commercial Fishing Operations; Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations; Atlantic Coastal Fisheries Cooperative Management Act Provisions; American Lobster Fishery*), 86 Fed. Reg. 51970, 51981 (17 septembre 2021) [Règle sur la réduction des risques].

221. Règlements MMPA, 50 C.F.R., arts. 229.32(c)(1)(i) et (iii).

222. Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 229.32(c)(1)(ii).

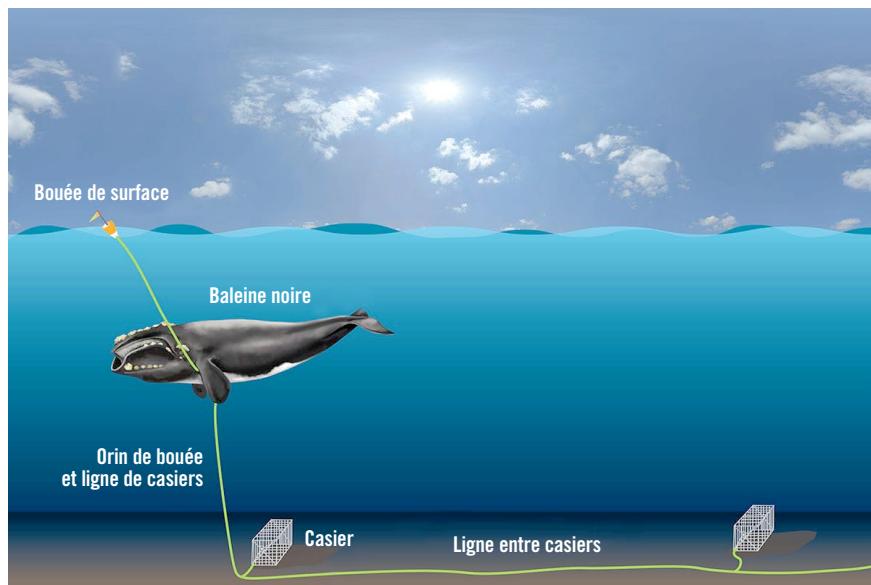
223. Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 229.32(c)(2).

224. Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 229.32(d)(1).

225. Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 229.32(d)(2).

226. Voir par ex Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 229.32(e)(1)(iii).

Figure 6. Interaction entre les baleines noires de l'Atlantique Nord et les engins de pêche



Source : WHOI Graphic Services, Woods Hole Oceanographic Institution, à partir de : NOAA Fisheries (2020), « North Atlantic Right Whales and the Dangers of Vessel Strikes and Entanglement », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : < <https://bit.ly/4iRvhZA> >.

99. Afin de réduire au minimum la présence simultanée des baleines noires et des engins de pêche, de nombreuses fermetures saisonnières s'alignent sur les déplacements saisonniers des baleines noires. Le Nord-Est compte quatre zones réglementées qui sont fermées de façon saisonnière à la pêche au casier ou à la nasse avec des orins de bouées permanents, tel qu'illustré à la figure 7²²⁷. Deux zones dans le Nord-Est et deux dans le Sud-Est sont fermées de façon saisonnière à la pêche au filet maillant, et ce, pour l'ensemble ou une grande partie des activités de pêche²²⁸. En outre, pour certaines zones réglementées, si une baleine noire est gravement blessée ou tuée à la suite d'un enchevêtrement dans un engin autorisé par les règlements au cours de certaines saisons, les règlements prévoient la fermeture de la zone à ce type d'engin pour le reste de la saison et pour la même période l'année suivante, à moins que la période réglementée ne soit révisée ou que d'autres mesures ne soient mises en œuvre²²⁹.
100. La mise à jour la plus récente et la plus complète des règlements de l'ALWTRP (Règle sur la réduction des risques) a eu lieu en 2021²³⁰. NOAA Fisheries a publié la Règle sur la réduction des risques afin de réduire le risque de blessures graves et de mortalité attribuables à l'enchevêtrement dans les engins de pêche commerciale chez la baleine noire de l'Atlantique Nord et d'autres espèces de grandes baleines²³¹. La règle a été conçue conformément aux exigences de la MMPA et vise à maintenir le taux de blessures graves et de mortalité chez les baleines noires à un niveau égal ou inférieur au taux de prélèvement biologique potentiel de l'espèce, lequel était établi à 0,8 à l'époque²³².

227. Règlements MMPA, 50 C.F.R., arts. 229.32(c)(3) (Massachusetts Restricted Area), 229.32(c)(4) (South Island Restricted Area), 229.32(c)(5) (Great South Channel Restricted Trap/Pot Area), 229.32(c)(6) (Lobster Management Area One Restricted Area).

228. Règlements MMPA, 50 C.F.R., arts. 229.32(d)(3)(i) et 229.32(e)(1)(ii) (Cape Cod Bay Restricted Area), 229.32(d)(4)(ii) et 229.32(e)(2)(ii) (Great South Channel Restricted Gillnet Area), 229.32(f)(2)(ii)(A)-(B) (Southeast U.S Restricted Areas North and South).

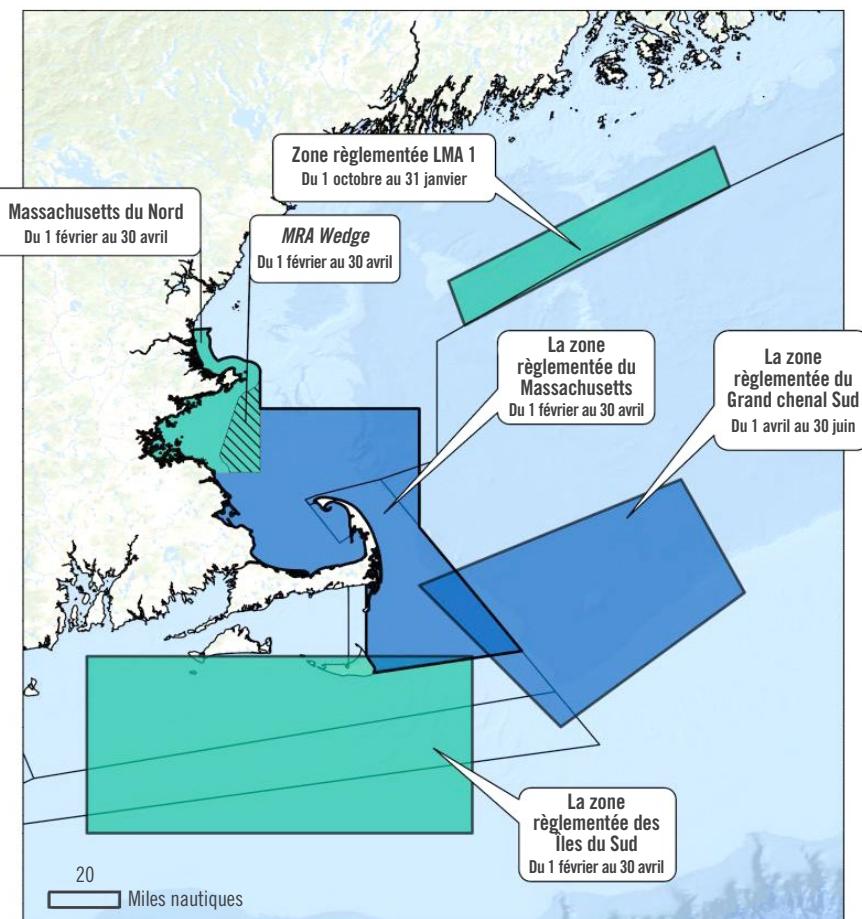
229. Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 229.32(i)(1). Cette disposition ne s'applique pas aux zones de gestion des pêcheries au casier ou à la nasse du Nord-Est.

230. Règle sur la réduction des risques.

231. Id.

232. Id. pp. 51970-71.

Figure 7. Zones réglementées par l'ALWTRP pour les pêches au casier ou à la nasse du Nord-Est



Source : NOAA Fisheries (2025), « Restricted Areas: Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Modifications », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4k5YZmo>>.

101. Entre 2009 et 2018, une moyenne de cinq baleines par an ont été gravement blessées ou tuées à la suite d'enchevêtrements dans des engins de pêche en provenance des États-Unis ou du Canada. La majorité de ces enchevêtrements n'a pu être attribuée par observation à aucun des deux pays, et seulement 0,2 par an a pu être attribué par observation aux pêches des États-Unis²³³. Néanmoins, la NOAA Fisheries a supposé que la moitié des mortalités inconnues (2,2 par an) pouvait être attribuée aux États-Unis. La Règle sur la réduction des risques a alors été conçue pour réduire les mortalités et les blessures graves attribuées aux États-Unis à moins de 0,8 par an. L'hypothèse de 2,2 mortalités par an retenue par la NOAA Fisheries a

233. Noter que l'expression « attribué par observation » est utilisée pour indiquer que ces attributions sont confirmées « par des photographies ou vidéos, des rapports de plusieurs membres et/ou des membres expérimentés de la communauté ou par des interventions sur le terrain de la part d'intervenants autorisés » [traduction]. NOAA Fisheries (2024), *National Report on Large Whale Entanglements Confirmed in the United States in 2022*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), p. 1, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HeNoDB>>. D'autres moyens d'enquête scientifique pourraient conclure que la contribution des États-Unis est supérieure à 0,2/an. Ce chiffre constitue une estimation minimale basée sur des enchevêtrements confirmés à l'aide de marques d'engins qui sont obligatoires depuis peu et dont l'efficacité n'est pas absolue pour attribuer une source d'enchevêtrement. Voir les sections 4.2.3 et 5.3 sur la difficulté d'attribuer les enchevêtrements à des pêches spécifiques.

ensuite été remise en question lors d'un procès en 2023, et la Cour d'appel des États-Unis pour le circuit du district de Columbia a finalement estimé que la NOAA Fisheries avait appliqué à tort une présomption générale en faveur des espèces pour parvenir à cette répartition, qu'elle a qualifiée d'erronée²³⁴.

102. Plus précisément, la Règle sur la réduction des risques a modifié les règlements de l'ALWTRP relatifs à la pêche au homard américain et au crabe nordique au casier et à la nasse dans la région du Nord-Est²³⁵, et elle devait constituer la première phase d'un processus visant à modifier les règles applicables à toutes les pêcheries réglementées par l'ALWTRP afin de réduire davantage la mortalité et les blessures graves chez les baleines noires attribuables aux enchevêtrements, conformément à l'ESA et à la MMPA.
103. En 2024, NOAA Fisheries a publié une règle ciblée pour combler une lacune involontaire dans les zones réglementées par la Règle sur la réduction des risques, en fermant chaque année, du 1^{er} février au 30 avril, une zone appelée « Massachusetts Restricted Area Wedge » (MRA Wedge)²³⁶.



Source : Archives des actualités de la NOAA, numéro d'inventaire 123110.

234 Maine Lobstermen's Association et al. v. NMFS et al. 70 F.4^e 582 (D.C. Cir. 2023) (« En l'espèce, le Service [national des pêches] a annoncé dès le départ que lorsqu'il émettrait des hypothèses sur les variables inconnues, mais identifiables, il « choisirait généralement la valeur qui conduirait à des conclusions de risque plus élevé, plutôt que plus faible, pour les espèces menacées ou en voie de disparition ». Toutes les hypothèses formulées par le Service sont donc entachées de la présomption en faveur des espèces. Comme nous l'avons expliqué, le Service a finalement conclu que les pêcheries fédérales de homard et de crabe nordique tuaient 46 baleines par décennie, un écart marqué par rapport aux deux décès documentés et attribués aux pêcheries des États-Unis sur une période de neuf ans ») [traduction]. Il convient de noter que la Cour de circuit pour le district de Columbia a annulé l'avis biologique relatif aux pêcheries de homard et de crabe nordique qui sous-tendait la règle sur la réduction des risques de 2021, mais a autorisé le maintien de la règle en vigueur parce que la Loi de crédits consolidés de 2023 (*Consolidated Appropriations Act*), 2023, Pub. L. n° 117-328, l'avait jugée suffisante pour assurer le respect de la MMPA et de l'ESA. Voir paras 110-112 ci-dessous.

235. Id.

236. Prise accessoire de mammifères marins lors d'opérations de pêche commerciale; Règlements du Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique – Règle de modification (*Taking of Marine Mammals Incidental to Commercial Fishing Operations; Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations – Amendment Rule*), 89 Fed. Reg. 8333 (7 février 2024). Voir la zone nommée « MRA Wedge » sur la figure 7.

104. En janvier 2025, NOAA *Fisheries* planifiait une autre modification de l'ALWTRP pour toutes les pêcheries concernées (y compris toute réglementation nécessaire pour la pêche au homard américain et au crabe nordique au casier ou à la nasse), dans le but de produire une règle définitive pour le 31 décembre 2028²³⁷. Cet échéancier est conforme aux instructions du Congrès dans la *Consolidated Appropriations Act of 2023* (Loi de crédits consolidés de 2023), comme décrit ci-dessous²³⁸. NOAA *Fisheries* a organisé une série de webinaires au cours du printemps et de l'été 2025 afin de fournir de l'information contextuelle avant les prochaines réunions de délibérations de l'ALWTRT, lesquelles étaient provisoirement prévues pour novembre 2025, mais ont été reportées à l'automne 2026²³⁹. Toutes les réunions de l'ALWTRT sont annoncées sur le site web de la NOAA et accessibles au public.
105. Dans le cadre de la Règle sur la réduction des risques, NOAA *Fisheries* a donné la priorité à la mise à jour des réglementations relatives à la pêche au homard américain et au crabe nordique, car cette pêcherie représente 93 % des orins de bouées verticaux (une menace d'enchevêtrement pour les baleines noires) dans les zones de migration et d'habitat des baleines noires le long de la côte est des États Unis²⁴⁰. On estime qu'en août et septembre, au plus fort de la saison de pêche au homard américain, plus de 900 000 lignes verticales sont en mer rien que pour ces pêcheries²⁴¹.

Tableau 1. Estimations moyennes des orins de bouées sur l'ensemble des mois dans les eaux non exemptées

Pêcherie	Nord-Est	Centre du littoral de l'Atlantique	Sud-Est	Total
Pêche au homard au casier ou à la nasse	93,7 %	1,5 %	0 %	95,2 %
Pêche au filet maillant	1,5 %	0,4 %	0 %	1,9 %
Autre pêche au casier ou à la nasse	0,1 %	1,3 %	0,9 %	2,3 %
Pêche au crabe bleu au casier ou à la nasse	0 %	0 %	0,6 %	0,6 %
Total	95,3 %	3,2 %	1,5 %	100 %

Source : EIE définitive, volume I, p. 51 et 52 (EIE, tableau 2.3).

Remarque : Modèle de ligne d'IEC, estimations des orins de bouées pour 2017 selon l'essai du modèle du 9 novembre 2019. Documentation du modèle à l'annexe 5.1 : *Industrial Economics, Incorporated, Draft Technical Documentation for the Vertical Line / Co-Occurrence Model* (juin 2020).

-
237. Voir Goebel, J., NOAA Greater Atlantic Regional Fisheries Office (8 janvier 2025), *Atlantic Large Whale Take Reduction Planning*, présentation au groupe de travail sur les conflits liés aux engins de pêche à la demande, Gloucester (MA), à l'adresse : <<https://bit.ly/4kd8gtk>>. Le fait que NOAA *Fisheries* ait une règle définitive en vigueur pour le 31 décembre 2028 pour les pêcheries de homard américain et de crabe nordique au casier ou à la nasse dans la région du Nord-Est concorde avec les instructions du Congrès dans la Loi de crédits consolidés (*Consolidated Appropriations Act*) de 2023.
238. Ce processus et cet échéancier diffèrent du plan initial de NOAA *Fisheries*, tel qu'il est décrit dans le cadre de conservation de 2021 (*2021 Conservation Framework*) (et dans l'avis d'intention de NOAA *Fisheries* de lancer le processus de mise à jour des règles concernant les pêcheries au filet maillant et les autres pêcheries au casier ou à la nasse réglementées par l'ALWTRP). Voir NOAA *Fisheries* (2021), *North Atlantic Right Whale Conservation Framework for Federal Fisheries in the Greater Atlantic Region*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), à l'adresse : <<https://bit.ly/48yVwKp>>; Étude d'impact environnemental sur les modifications de la 2^e phase au Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'atlantique afin de réduire les blessures graves et la mortalité des grandes baleines dans les pêcheries commerciales utilisant des casiers et des nasses le long de la côte est des États-Unis (*Environmental Impact Statement on Phase 2 Modifications to the Atlantic Large Whale Take Reduction Plan To Reduce Serious Injury and Mortality of Large Whales in Commercial Trap/Pot and Gillnet Fisheries Along the U.S. East Coast*), 86 Fed. Reg. 43996 (11 août 2021).
239. NOAA *Fisheries* (2025), « Atlantic Large Whale Take Reduction Team », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/4mxrETt>>; Observations des États-Unis sur le dossier factuel provisoire.
240. Prise accessoire de mammifères marins lors d'opérations de pêche commerciale; Règlements du Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique; Dispositions de la Loi sur la gestion coopérative des pêches côtières de l'Atlantique; Pêcherie de homard américain (*Taking of Marine Mammals Incidental to Commercial Fishing Operations; Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations; Atlantic Coastal Fisheries Cooperative Management Act Provisions; American Lobster Fishery*), 85 Fed. Reg. 86878, 86879 (31 décembre 2020) [Règle sur la réduction des risques proposée].
241. NOAA *Fisheries* (2021), *Final Environmental Impact Statement, Regulatory Impact Review, and Final Regulatory Flexibility Analysis for Amending the Atlantic Large Whale Take Reduction Plan: Risk Reduction Rule*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), vol. II, annexe 5.1 : *Industrial Economics, Incorporated, Draft Technical Documentation for the Vertical Line / Co-Occurrence Model* (June 2020), p. 445, à l'adresse : <<https://bit.ly/4gCn7fS>> [EIE définitive].

106. La Règle sur la réduction des risques a apporté quatre principaux changements à la réglementation relative à la pêche au homard américain et au crabe nordique au casier ou à la nasse : (1) modification et augmentation des exigences en matière de marquage des engins; (2) réduction de la létalité des engins en exigeant des cordes ou des maillons à faible résistance à la rupture; (3) obligation d'augmenter le nombre de casiers par chalut afin de réduire le nombre total d'orins de bouées verticaux; et (4) ajout et modification des zones dans lesquelles la pêche au casier ou à la nasse est soumise à des restrictions saisonnières. NOAA Fisheries estimait que la Règle sur la réduction des risques réduirait de 60 à 80 % le risque de mortalité et de blessures graves chez les baleines noires²⁴².
107. La Règle sur la réduction des risques a élargi le système de marquage des engins pour les chaluts à homard américain et à crabe nordique afin d'augmenter le nombre de marques présentes et de mieux distinguer les chaluts dans les eaux nationales et fédérales²⁴³. Ces changements visaient à augmenter la probabilité que les engins récupérés soient marqués et, en fin de compte, à permettre à NOAA Fisheries « de déterminer des mesures plus ciblées et plus efficaces pour réduire les enchevêtrements²⁴⁴ » [traduction].
108. La Règle sur la réduction des risques a également mis en œuvre des exigences plus strictes en matière d'engins pour les chaluts de pêche au homard américain et au crabe nordique au casier ou à la nasse. Les orins de bouées doivent être munis de cordes ou de dispositifs à faible résistance à la rupture, avec une résistance maximale à la rupture de 771 kg (1 700 livres²⁴⁵). Cette résistance à la rupture visait à permettre aux grandes baleines de se libérer des cordes si elles s'y empêtraient avant qu'elles ne subissent de blessures graves²⁴⁶. La règle imposait également un nombre minimum de casiers par chalut, en fonction de la zone de pêche et du nombre de kilomètres depuis la côte²⁴⁷.
109. La Règle sur la réduction des risques a ajouté deux zones réglementées (South Island, au sud de Nantucket et de Martha's Vineyard, et LMA 1 dans le golfe du Maine) et a étendu la zone réglementée du Massachusetts (*Massachusetts Restricted Area*). Pour les quatre zones de fermeture saisonnière de la pêche au casier ou à la nasse dans le Nord-Est, la pêche au casier ou à la nasse au moyen d'orins de bouées traditionnels est interdite dans ces zones pendant leurs fermetures saisonnières respectives. Par exemple, du 1^{er} février au 30 avril, il est interdit de pêcher avec des engins de pêche au casier ou à la nasse, d'en poser ou d'en posséder dans la zone réglementée du Massachusetts²⁴⁸. Toutefois, conformément à la Règle sur la réduction des risques, les pêcheurs peuvent demander une dérogation pour la pêche à la demande ou la pêche sans cordage²⁴⁹ dans les zones fermées (c.-à-d. de la pêche sans orins de bouées permanents²⁵⁰). NOAA Fisheries a introduit cette exemption afin d'encourager la recherche et le développement d'engins de pêche innovants qui réduiraient le nombre de lignes verticales dans l'eau²⁵¹.

242. Règle sur la réduction des risques, p. 520006.

243. Voir Règle sur la réduction des risques proposée, p. 86886.

244. Règle sur la réduction des risques, p. 51981.

245. Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 229.32(c)(2)(iii); voir NOAA Fisheries (2025), « Approved Weak Inserts for the Atlantic Large Whale Take Reduction Plan », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4jYtdaY>>.

246. Règle sur la réduction des risques proposée, p. 86885.

247. Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 229.32(c)(2)(iv).

248. Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 229.32(c)(3)(ii).

249. Dans ce contexte, la pêche « à la demande » ou « sans cordage » [traduction] fait référence à l'utilisation de technologies avec des appareils à déclenchement à distance pour récupérer les pièges sur le plancher océanique, plutôt que des orins de bouées. Certains contestent le terme « sans cordage », car l'équipement nécessite encore l'utilisation de lignes de fond entre les pièges, et certaines configurations impliquent qu'une corde se détache d'un piège et flotte à la surface où on peut l'utiliser pour remonter les pièges.

250. Règlements MMPA, 50 C.F.R., arts. 229.32(c)(3)(ii), 229.32(c)(4)(ii), 229.32(c)(5)(ii), 229.32(c)(6)(ii). Il y a une exception : les eaux fédérales de la zone de gestion du homard d'Outer Cape restent fermées.

251. Règle sur la réduction des risques, p. 51972.

110. Le 29 décembre 2022, (Loi de crédits consolidés de 2023) *Consolidated Appropriations Act of 2023* a été promulguée. Cette loi établit que la Règle sur la réduction des risques est « suffisante pour assurer que les autorisations fédérales et d'États concernant des pêches de homard américain et de crabe nordique soient pleinement conformes » [traduction] à la MMPA et à l'ESA, du 29 décembre 2022 au 31 décembre 2028²⁵².
111. Cette loi a perturbé la date limite du 9 décembre 2024 fixée par le tribunal du District de Columbia dans l'affaire *Center for Biological Diversity, et al c. Raimondo*, pour que NOAA Fisheries promulgue une règle modifiée conformément à la décision du tribunal invalidant certains aspects de la Règle sur la réduction des risques, au motif qu'ils n'étaient pas conformes à la MMPA²⁵³. NOAA Fisheries doit maintenant promulguer de nouvelles règles pour les pêches de homard américain et de crabe nordique, conformément à la MMPA et à l'ESA. Elles « entreront en vigueur d'ici le 31 décembre 2028, en utilisant des technologies d'engins existantes et innovantes, le cas échéant²⁵⁴ » [traduction].
112. Notamment, la *Loi de crédits consolidés de 2023* prévoit une exception au moratoire de six ans sur les nouvelles réglementations, stipulant que ce moratoire ne s'applique pas « à une règle d'urgence existante, ou à toute mesure prise pour prolonger ou rendre définitive une règle d'urgence²⁵⁵ » [traduction]. Cette loi prévoit également 20 M\$ USD « pour soutenir l'adoption de techniques de pêche et de déploiement d'engins de pêche innovants afin de réduire le risque d'enchevêtrement pour les baleines noires de l'Atlantique Nord, y compris grâce à des accords de coopération conformément à la *National Fish and Wildlife Foundation Establishment Act* (Loi sur l'établissement de la Fondation nationale pour la pêche et la faune sauvage)²⁵⁶ » [traduction].

252. Pub. L. n° 117-328, Division JJ, Titre I.

253. Center for Biological Diversity v. Raimondo, 610 F. Supp. 3d 252 (D.D.C. 2022); Center for Biological Diversity v. Raimondo, n° 18-112 (D.D.C. 17 novembre 2022). Voir aussi Maine Lobstermen's Association et al. v. NMFS et al., *supra* (annulant l'avis biologique et renvoyant la règle de 2021 à l'autorité compétente sans l'annuler, tout en estimant ne pas être « convaincue que l'erreur invoquée par les pêcheurs de homards soit fatale à la [règle de 2021] » [traduction]).

254. Pub. L. n° 117-328, Division JJ, Titre I, art. 101(a)(2).

255. Id. art. 101(b). Il convient de noter que la Règle sur la zone réglementée du Massachusetts de 2024 (*2024 Massachusetts Restricted Area Wedge Rule*) a été adoptée au titre de cette exemption, car il s'agissait de la finalisation d'une règle d'urgence. Règlements MMPA, 50 C.F.R., art. 229.32(c)(3).

256. Pub. L. n° 117-328, Division N, Titre II.

3. Description de l'espèce et de la zone d'intérêt

3.1 Baleine noire de l'Atlantique Nord

113. Le terme « baleine noire de l'Atlantique Nord » est le nom commun de l'espèce *Eubalaena glacialis*, un mammifère marin de la famille des Balaenidae de l'ordre des Cetartiodactyla. La classification taxonomique actuellement acceptée est la suivante²⁵⁷ :

Règne : Animalia
Embranchement : Chordata
Classe : Mammalia
Ordre : Cetartiodactyla
Famille : Balaenidae
Genre : *Eubalaena*
Espèce : *Eubalaena glacialis*

114. Trois espèces de baleines noires ont été identifiées à l'échelle mondiale, soient la baleine noire du Pacifique Nord (*Eubalaena japonica*), la baleine australe (*Eubalaena australis*) et l'espèce d'intérêt aux fins du présent dossier factuel, la baleine noire de l'Atlantique Nord²⁵⁸. La baleine boréale (*Balaena mysticetus*), dont la présence est généralement limitée aux eaux arctiques et proches de l'Arctique, est considérée comme une espèce étroitement apparentée.

115. La baleine noire de l'Atlantique Nord peut atteindre une longueur maximale de 13,7 à 16,7 m (45 à 55 pieds²⁵⁹). Elle se nourrit principalement de plancton, en particulier de copépodes (le plus souvent de *Calanus finmarchicus*) qu'elle recueille en tamisant l'eau à travers ses fanons²⁶⁰.

116. Les estimations basées sur des observations contemporaines indiquent que la baleine noire de l'Atlantique Nord peut vivre jusqu'à 70 ans et peser jusqu'à 63 500 kg (140 000 livres)²⁶¹. Des travaux récemment publiés ont examiné la durée de vie estimée d'espèces étroitement apparentées et ont postulé que la baleine noire de l'Atlantique Nord pourrait vivre près de 130 ans sans le niveau actuel de menaces associées aux activités humaines²⁶².

117. Les éléments visuels qui permettent de distinguer de loin la baleine noire de l'Atlantique Nord des autres espèces comprennent une couche dermique principalement noire, un souffle en forme de V distinctif et l'absence de nageoire dorsale²⁶³.

118. La tête d'une baleine noire de l'Atlantique Nord peut mesurer jusqu'à un tiers de la longueur totale du corps²⁶⁴. Au début de la vie des baleineaux, des poux de mer (cyamides) établissent des colonies sur les « callosités » de l'animal, c'est-à-dire des plaques de peau rugueuse adjacentes aux mâchoires (ou rostre) de l'animal²⁶⁵. Les cyamides s'enfoncent dans la peau (couche dermique) et les zones colonisées sont visibles sous forme de taches plus claires sur les callosités qui émergent et évoluent à mesure que les baleineaux deviennent adultes.

257. World Register of Marine Species (2009), « *Eubalaena glacialis* (Müller, 1776) », à l'adresse : <<https://bit.ly/3GC3qHr>>.

258. US Marine Mammal Commission (s. d.), « North Atlantic Right Whale », à l'adresse : <<https://bit.ly/4dABtvH>>.

259. Fonds mondial pour la nature (2025), « North Atlantic Right Whale », à l'adresse : <<https://bit.ly/44ZxlmP>>.

260. NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/42KM1F5>>.

261. Id.

262. G. Breed et al. (2024), « Extreme longevity may be the rule not the exception in Balaenid whales », *Science Advances* 10(51) : p. eadq3086, à l'adresse : <<https://bit.ly/4kAFLpc>>.

263. Whale and Dolphin Conservation (s. d.), « North Atlantic Right Whale », à l'adresse : <<https://bit.ly/4jr1vTD>>.

264. Id.

265. NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/42KM1F5>>.

Figure 8. Dessin d'une baleine noire de l'Atlantique Nord



Source : NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale », National Oceanic and Atmospheric Administration, *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/42KM1F5>>.

Figure 9. Cyamides tels que documentés sur la baleine boréale



Source : A. Von Duyke et al. (2016), « Prevalence and Abundance of Cyamid “Whale Lice” (*Cyamus ceti*) on Subsistence Harvested Bowhead Whales (*Balaena mysticetus*) », Arctic 69 : p. 331, à l'adresse : <<https://bit.ly/43gyi8V>>.

119. Les callosités arrivent à maturité lorsque la baleine atteint l'âge de sept à dix mois, et les motifs qui émergent sont suffisamment distincts pour fournir une base d'identification individuelle à partir de photographies et de vidéos ainsi que d'observations directes²⁶⁶.

266. Id.

Photo 1. Baleineau de la baleine noire de l'Atlantique Nord avec des callosités qui se forment



Source : National Oceanic and Atmospheric Administration.

120. Lorsque la baleine expire, la vapeur expulsée par l'évent crée des jets (ou souffles) en forme de V caractéristique. La queue (nageoire caudale) est relativement large et courte par rapport à la longueur du corps, et la face inférieure (ou ventrale) de l'animal peut être entièrement noire ou présenter des taches blanches²⁶⁷.

Photo 2. Souffle distinctif en forme de V d'une baleine noire



Source : National Oceanic and Atmospheric Administration.

267. Id.

121. Les mysticètes, comme la baleine noire de l'Atlantique Nord, se nourrissent de plancton. Comme toutes les espèces de mysticètes, la baleine noire est spécialement adaptée à cette nourriture. La structure du squelette comprend des mâchoires arquées et une bouche conçue pour aspirer efficacement l'eau de mer et l'expulser par les fanons. La mécanique des structures internes et leur rôle dans l'alimentation sont difficiles à étudier par l'observation pour des raisons évidentes. D'après leur physiologie, les mysticètes peuvent utiliser leur grande langue pour repousser l'eau de mer hors de leur bouche, capturer les proies dans les fanons et concentrer la masse pour faciliter la déglutition. Des recherches plus récentes indiquent que le processus de filtration est plus complexe qu'on ne le pensait et que la séparation des proies et de l'eau est un processus très dynamique qui dépend de divers facteurs, tels que le débit de l'eau, la porosité des fanons et la méthode d'alimentation, qui va de l'écrémage lent à l'engouffrement²⁶⁸.

Photo 3. Baleine noire de l'Atlantique Nord se nourrissant par écrémage avec ses fanons visibles



Source : National Oceanic and Atmospheric Administration.

268 J. Potvin et A. J. Werth (2017), « Oral cavity hydrodynamics and drag production in Balaenid whale suspension feeding », *PLoS ONE* 12(4) : p. e0175220, à l'adresse : < <https://bit.ly/3YYeEMD> >; A.J. Werth et J. Potvin (2024), « Dynamic filtration in baleen whales: recent discoveries and emerging trends », *Frontiers in Marine Science* 11 : p. 1347497, à l'adresse : < <https://doi.org/10.3389/fmars.2024.1347497> >.

122. Les baleines noires de l'Atlantique Nord font preuve d'une grande sélectivité à l'égard de leurs proies. Elles sont capables de rechercher des agrégats ou des concentrations de *Calanus finmarchicus* riches en huile et, dans une moindre mesure, de *Pseudocalanus elongatus* et de *Centropages typicus*. Elles sont également en mesure de discerner plusieurs concentrations avant de se nourrir afin d'obtenir le plus grand rendement énergétique pour le niveau d'effort fourni pour s'alimenter.
123. Leur proie préférée, le zooplancton *Calanus finmarchicus*, a une teneur en huile particulièrement élevée, ce qui lui confère une valeur calorique par volume supérieure à celle des autres espèces et permet un meilleur rendement de l'énergie investie dans l'alimentation que les autres espèces de plancton présentes dans la zone d'habitat. Les baleines noires de l'Atlantique Nord peuvent consommer entre 998 et 2 495 kg (2 200 et 5 500 livres) de nourriture par jour²⁶⁹.

3.1.1 Aperçu détaillé du cycle de vie

124. La durée de vie médiane d'une baleine noire de l'Atlantique Nord est de 22,3 ans, et seuls 10 % des spécimens vivront au-delà de 47,2 ans²⁷⁰. Actuellement, l'espérance de vie moyenne prévue pour les baleines noires femelles est d'environ 45 ans et celle des mâles, d'environ 65 ans. Les recherches indiquent que la durée de vie actuelle des baleines noires de l'Atlantique Nord est beaucoup plus courte que par le passé, une différence que la science attribue à l'activité humaine et entraînant une mortalité précoce²⁷¹.
125. Des études post-mortem indiquent que les baleines noires peuvent vivre au moins 70 ans, mais il a été démontré que des espèces étroitement apparentées pouvaient vivre jusqu'à 130 ans²⁷². Des travaux récents ont examiné les durées de vie divergentes des baleines boréales, des baleines australes et des baleines noires de l'Atlantique Nord, en comparant les taux de survie et les menaces ou perturbations connues. Tous les balénidés (et peut-être d'autres grandes baleines) pourraient avoir un potentiel de longévité exceptionnel qui est méconnu en raison de perturbations démographiques causées par la chasse industrielle à la baleine²⁷³.
126. Les baleines noires femelles atteignent la maturité sexuelle à l'âge de dix ans environ²⁷⁴. Une fois adultes, les femelles qui s'accouplent et mènent leur gestation à terme (environ 12 mois) donnent naissance à un baleineau. Les scientifiques considèrent que les intervalles de trois ans entre les naissances sont le signe d'un intervalle de reproduction sain pour les baleines noires femelles. Toutefois, l'intervalle moyen est actuellement de six à dix ans pour les baleines noires de l'Atlantique Nord; certains biologistes attribuent ce changement au niveau de la santé et de l'énergie des baleines, du moins en partie, aux effets de l'enchevêtrement dans des engins de pêche, aux blessures découlant de collisions avec les navires et aux fluctuations dans la disponibilité de nourriture²⁷⁵.
127. Le graphique ci-dessous indique le nombre de baleineaux nés chaque année pendant la saison de mise bas, de la mi-novembre à la mi-avril de 2007 à 2025. Aucun baleineau n'a été signalé en 2018, et aucune première mère n'a été vue en 2022²⁷⁶. Voir la figure 10 ci-dessous.

269. Whale and Dolphin Conservation (2025), *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/4jr1vTD>>.

270. G. Breed et al. (2024), *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/4kvTyy1>>.

271. NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/42KM1F5>>.

272. G. Breed et al. (2024), *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/4kvTyy1>>.

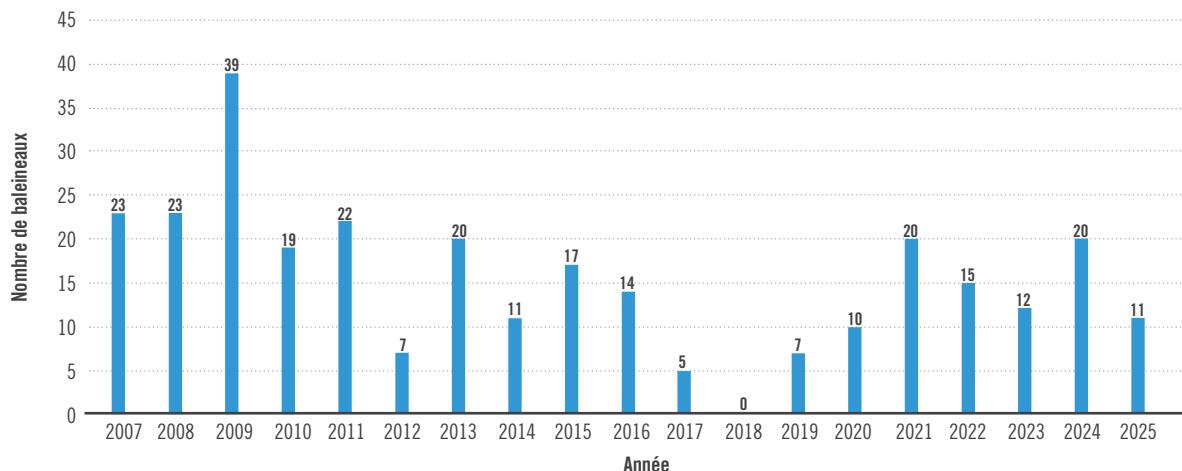
273. Id.

274. NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/42KM1F5>>.

275. Id.

276. H.M. Pettis et al. (2022), *North Atlantic Right Whale Consortium 2021 Annual Report Card*, p. 5, à l'adresse : <<https://bit.ly/4mAALCY>>.

Figure 10. Baleineaux nés par saison de mise bas (2007-2025)



Source : NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale Calving Season 2025 », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HbHzqx>>.

128. Pendant la première année de sa vie, le baleineau dépend principalement de sa mère pour se nourrir. Le lait qu'elle lui donne est si riche en gras que le baleineau peut prendre plus de 900 kg (2 000 livres) en un mois après sa naissance²⁷⁷. Les baleineaux atteignent environ les trois quarts de leur taille à pleine maturité au cours de la première année²⁷⁸. Parallèlement, les mères jeûnent pendant les mois qui suivent l'accouchement et perdent jusqu'à un tiers de leur poids corporel durant cette période²⁷⁹. Les modèles indiquent que les mères en lactation ont les besoins énergétiques les plus élevés de tous les groupes démographiques de la population de baleines noires et sont donc plus susceptibles de connaître des périodes de stress nutritionnel²⁸⁰.
129. Comme c'est le cas pour d'autres cétacés, les baleineaux des baleines noires ont été observés en train de nager en échelon, de sorte que les forces hydrologiques créées par le mouvement du corps de la mère dans l'eau forment une zone où le baleineau est entraîné même avec un effort réduit²⁸¹. Les mères et les baleineaux observés à la surface restent très proches les uns des autres pendant les premiers mois, car les baleineaux sont allaités. À l'occasion, des baleineaux ont été observés soutenus par la mère, qui est parfois en position inversée (ventre vers le haut) ou en position de « berçement », à la surface ou près de celle-ci²⁸², ou même semblant monter sur le dos de leur mère pendant qu'elle nage.
130. Il est difficile d'observer les interactions et le comportement social des baleines noires sous la surface, malgré la disponibilité accrue d'outils tels que les planeurs sous-marins équipés de matériel vidéo et de balises de données spécialisées dotées d'un système optique. L'observation de groupes de baleines noires actifs en surface est encore la plus importante occasion d'observer les interactions entre les baleines noires adultes.

277. S. Kraus et al. (2020), *The North Atlantic Right Whale: Disappearing Giants*, 2^e éd., Fitzhenry and Whiteside, Toronto, p. 32.

278. S. Fortune et al. (2020), « Body growth of North Atlantic right whales (*Eubalaena glacialis*) revisited », *Marine Mammal Science* 37(2) : pp. 433-447, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1111/mms.12753>>.

279. S. Kraus et al. (2020), *supr.* p. 32.

280. S. Fortune et al. (2013), « Energetic requirements of North Atlantic right whales and the implications for species recovery », *Marine Ecology Progress Series* 478 : pp. 253-272, à l'adresse : <<https://doi.org/10.3354/meps10000>>.

281. F. Christiansen et al. (2023), « Energy expenditure of southern right whales varies with body size, reproductive state and activity level », *Journal of Experimental Biology* 226(13) : p. jeb245137, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1242/jeb.245137>>; voir S.R. Noren et E. F. Edwards (2011), « Infant position in mother-calf dolphin pairs: formation locomotion with hydrodynamic benefits », *Marine Ecology Progress Series* 424 : pp. 229-236, à l'adresse : <<https://doi.org/10.3354/meps08986>>.

282. NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale Calving Season 2025 », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HbHzqx>>.

Photo 4. Baleine noire n° 3780 avec un baleineau nouveau-né



Remarque : La baleine noire n° 3780 photographiée ici est âgée d'au moins 17 ans, et il s'agissait de son premier baleineau. Cette photo a été prise le 31 décembre 2023 près d'Amelia Island, en Floride, et moins d'une semaine plus tard, elle a été vue sans son petit. On suppose donc qu'il est mort. NOAA Fisheries, « North Atlantic Right Whale Updates », à l'adresse : <<https://bit.ly/3FleiJt>>.

Source : Florida Fish and Wildlife Conservation Commission, en vertu du permis n° 26919 de la NOAA.

131. Les groupes actifs en surface ont « souvent des interactions trépidantes pouvant comprendre plus de 40 baleines qui socialisent, se touchent et s'accouplent²⁸³ » [traduction]. Des recherches explorant le moment, la nature et la répartition des groupes actifs en surface ont révélé que, même si de nombreux comportements d'accouplement et de parade nuptiale étaient observés dans ces groupes, ce ne sont pas tous les groupes actifs en surface qui ont pour principal objectif l'accouplement et la parade nuptiale²⁸⁴. Les baleines noires peuvent se réunir dans ces groupes pour socialiser, jouer, apprendre, s'entraîner à l'accouplement et cibler de futurs partenaires potentiels²⁸⁵. Les baleines noires forment des groupes actifs en surface tout au long de l'année et dans toutes les zones d'habitat de l'Atlantique aux États-Unis et au Canada²⁸⁶.

283. P. Hamilton et S. Kraus (2019), « Frequent right whale encounters with the seafloor increase their risk of entanglement in fishing groundlines », *Endangered Species Research* 39 : pp. 235-246, à l'adresse : <<http://doi.org/10.3354/esr00963>> (citations internes omises).

284. S. E. Parks et al. (2007), « Occurrence, Composition, and Potential Functions of North Atlantic Right Whale (*Eubalaena glacialis*) Surface Active Groups », *Marine Mammal Science* 23(4) : pp. 868-887, à l'adresse : <<https://bit.ly/45qbd5d>>.

285. M. W. Brown et M. Sironi (2023), « Right Whale Sexual Strategies and Behavior », dans B. Würsig et D. N. Orbach (dir.), *Sex in Cetaceans : Morphology, Behavior, and the Evolution of Sexual Strategies*, Springer, Cham, pp. 543-544.

286. Voir id., pp. 543-570.

Photo 5. Cinq baleines noires dans un groupe actif en surface



Source : Florida Fish and Wildlife Conservation Commission, permis de recherche n° 665-1652 de la NOAA.

132. La localisation des zones de reproduction des baleines noires de l'Atlantique Nord n'est toujours pas claire. La disponibilité de la nourriture peut être l'un des facteurs les plus importants pour déterminer où l'accouplement aura lieu. Les zones du golfe du Maine et du bassin Roseway sont des zones d'accouplement probables pour les baleines noires²⁸⁷.
133. Les baleines noires émettent des vocalises dans de nombreuses circonstances différentes et produisent un large éventail de sons tonals²⁸⁸. Les plus fréquents sont les vocalises de contact à modulation ascendante et les sons de type « coup de feu ». Les premiers sont des sons ascendants de courte durée produits par les baleines des deux sexes et à tous les stades de vie lorsqu'elles terminent une plongée et amorcent un retour à la surface²⁸⁹. Chaque animal peut avoir une propension différente à faire des vocalises de contact à modulation ascendante, et il y a des indications que des circonstances, telles que la présence et la proximité d'autres baleines noires peuvent jouer un rôle dans le comportement individuel de vocalisation. Les seconds sont des vocalises courantes, mais la compréhension scientifique des informations qu'ils pourraient transmettre demeure imparfaite²⁹⁰. Les baleines noires produisent tout leur répertoire de cris lorsqu'elles sont en groupes actifs en surface, et l'on pense que cela remplit une fonction de communication sociale²⁹¹.
134. Les couples mère-baleineau sont silencieux et vocalisent moins que les autres groupes démographiques. Lorsqu'ils se trouvent dans l'aire de mise bas du sud et qu'ils migrent vers le nord, en suivant des itinéraires qui peuvent passer près de la côte ou s'éloigner en mer, les couples mère-baleineau restent en contact étroit afin d'atténuer leur vulnérabilité. On pense que le fait de ne pas émettre de vocalises est une méthode pour éviter d'être détectés par des prédateurs, tels que les orques et les requins blancs, qui pourraient s'attaquer au baleineau, ou même à une mère affaiblie en cours de route²⁹².

287. T. V. N. Cole et al. (2013), « Evidence of a North Atlantic right whale *Eubalaena glacialis* mating ground », *Endangered Species Research* 21 : pp. 55-64, 63, à l'adresse : < <https://doi.org/10.3354/esr00507> >.

288. L. P. Matthews et S. E. Parks (2021), « An overview of North Atlantic right whale acoustic behavior, hearing capabilities, and responses to sound », *Marine Pollution Bulletin*, 173(B) : p. 113043, à l'adresse : < <https://bit.ly/4mynYB1> >.

289. M. L. Garcia et al. (2025), « Acoustic abundance estimation for Critically Endangered North Atlantic right whales in Cape Cod Bay, Massachusetts, USA », *Endangered Species Research* 56 : pp. 101-102, 115, à l'adresse : < <https://doi.org/10.3354/esr01384> >.

290. S. E. Parks et al. (2012), « Characteristics of gunshot sound displays by North Atlantic right whales in the Bay of Fundy », *Journal of the Acoustical Society of America* 131(4) : pp. 3173-3179, à l'adresse : < <https://doi.org/10.1121/1.3688507> >.

291. M.W. Brown et M. Sironi (2023), *supra* p. 550.

292. S. E. Parks et al. (2019), « Acoustic crypsis in communication by North Atlantic right whale mother-calf pairs on the calving grounds », *Biology Letters* 15(10) : p. 20190485, à l'adresse : < <https://doi.org/10.1098/rsbl.2019.0485> >.

Photo 6. Baleine noire avec cicatrices d'hélice visibles



Source : Florida Fish and Wildlife Conservation Commission, permis de recherche n° 594-1759 de la NOAA.

135. On ne sait toujours pas comment les baleines noires localisent les agrégations ou concentrations de leurs proies préférées dans une vaste zone tridimensionnelle de recherche de nourriture ni comment elles sélectionnent les concentrations les plus riches pour se nourrir tout en contournant les agrégations moins denses. Une hypothèse à l'étude se penche sur la capacité des baleines noires à détecter les niveaux accrus de sulfure de diméthyle produits lorsque le zooplancton se nourrit activement de phytoplancton. Des recherches récentes ont montré que les vibrisses (poils tactiles raides) des mâchoires supérieure et inférieure des baleines noires sont de la taille d'un copépode et pourraient les aider à localiser leurs proies lorsqu'elles nagent au milieu de bancs de copépodes²⁹³.
136. Environ 83 % de la population de baleines noires a été observée avec des cicatrices indiquant un enchevêtrement antérieur²⁹⁴. On constate aussi fréquemment des cicatrices attribuables aux collisions avec les navires, souvent en conjonction avec des signes d'enchevêtrement antérieur avec des engins de pêche : « Les baleines présentent souvent de grandes abrasions cutanées grises, y compris sur le pédoncule par suite d'enchevêtrement dans des engins de pêche²⁹⁵ » [traduction].
137. Des études comparant les données historiques et les mesures récentes de photogrammétrie aérienne indiquent que la longueur moyenne du corps d'une baleine noire de l'Atlantique Nord a diminué depuis 1980 et ont établi un lien entre les enchevêtements dans les engins de pêche et des baleines plus courtes²⁹⁶.

293. C. T. Murphy et al. (2022), « Feeling for food: Can rostro-mental hair arrays sense hydrodynamic cues for foraging North Atlantic right whales? », *The Anatomical Record* 305(3) : pp. 577-591, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1002/ar.24858>>.

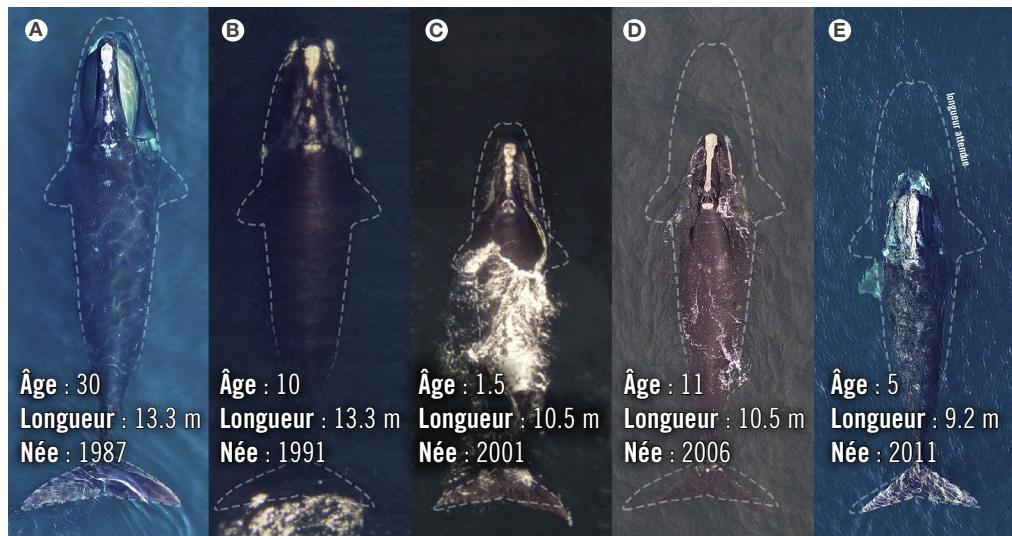
294. Un examen des cicatrices d'enchevêtrement sur 30 ans (1980-2009) a montré que 82,9 % de la population s'est enchevêtré au moins une fois, et certains spécimens, jusqu'à sept fois. A. Knowlton et al. (2012), « Monitoring North Atlantic right whale *Eubalaena glacialis* entanglement rates: A 30 yr retrospective », *Marine Ecology Progress Series* 466 : pp. 293-302, à l'adresse : <<https://bit.ly/4kvBeoa>> (décrivant également le processus par lequel une cicatrice est attribuée à l'enchevêtrement).

295. H. M. Pettis et al. (2022), *supra* p. 5, à l'adresse : <<https://bit.ly/4mAALCY>>.

296. J. Stewart et al. (2021), « Decreasing body lengths in North Atlantic right whales », *Current Biology* 31(14) : pp. 3174-3179, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1016/j.cub.2021.04.067>>.

138. Des travaux de photogrammétrie comparant les baleines noires de l'Atlantique Nord aux baleines australes ont également mis en évidence un état corporel moins bon (couche de lard plus fine et taille corporelle plus petite) chez des spécimens de la population de l'Atlantique Nord²⁹⁷. Voir les figures 11 et 12.

Figure 11. Longueur moyenne de la baleine noire de l'Atlantique Nord au fil du temps



Source : J. Stewart et al. (2021), « Decreasing body lengths in North Atlantic right whales », *supra* à l'adresse : <<https://doi.org/10.1016/j.cub.2021.04.067>>.

Figure 12. Baleine noire de l'Atlantique Nord comparée aux baleines australies



Trois baleines australies en bonne santé (les trois photos à gauche) à côté d'une baleine noire de l'Atlantique Nord (à droite).

Source : F. Christiansen et al. (2020), « Population comparison of right whale body condition reveals poor state of the North Atlantic right whale », *supra* p.1, à l'adresse : <<https://doi.org/10.3354/meps13299>>.

297. F. Christiansen et al. (2020), « Population comparison of right whale body condition reveals poor state of the North Atlantic right whale », *Marine Ecology Progress Series* 640 : pp. 1-16, à l'adresse : <<https://doi.org/10.3354/meps13299>>.

3.1.2 Estimation de la population actuelle

139. On estime qu'il reste environ 372 baleines noires de l'Atlantique Nord²⁹⁸. Après des années d'estimations à la baisse, ce nombre marque une augmentation par rapport à la dernière estimation de 356, un changement concomitant avec les modifications de la méthode de modélisation de la population, décrite ci-dessous²⁹⁹. On estime qu'environ 70 baleines sont des femelles actives sur le plan de la reproduction³⁰⁰. La NOAA a indiqué que l'impact de l'humain constitue une menace persistante à la survie de l'espèce³⁰¹.
140. De décembre à mars, pendant la « saison de mise bas », les baleines noires et leurs petits peuvent être aperçus ensemble dans les eaux au large de la côte Sud-Est des États-Unis, où les baleines migrent pour mettre bas. Chaque année, les scientifiques de l'*Anderson Cabot Center for Ocean Life* (Centre Anderson Cabot pour la vie marine) de l'Aquarium de Nouvelle-Angleterre aident à identifier les baleines noires nouvellement mères. Ils tiennent à jour une liste détaillée des couples mère-baleineau, avec les antécédents familiaux de chaque baleineau, comme l'endroit où les baleines ont été vues pour la dernière fois, la façon dont elles ont été nommées et les défis auxquels chaque baleine a fait face³⁰².
141. Les scientifiques entrent les images et les données collectées lors d'observations de baleines dans la base de données d'identification des baleines noires de l'Atlantique Nord (ci-après appelée « le catalogue »)³⁰³. Ce catalogue permet d'attribuer un numéro à quatre chiffres et un nom à chaque baleine. Le nom choisi est souvent lié au motif de callosité unique de la baleine afin de faciliter l'identification visuelle par la suite³⁰⁴. La majorité des spécimens de la population ont été photographiés et figurent dans le catalogue³⁰⁵.
142. Les chercheurs de l'Aquarium de Nouvelle-Angleterre ont créé un système de catégorisation des callosités afin d'obtenir une description permettant d'identifier les spécimens, en précisant si les callosités sont « irrégulières » ou « continues » le long de la tête et en documentant l'emplacement des callosités à l'aide de termes tels que « péninsule », « île », « île mandibulaire », « callosités post-événement » et « callosités sourcilières³⁰⁶ » [traduction].

298. NOAA Fisheries (2024), *North Atlantic Right Whale (Eubalaena glacialis): Stock Definition and Geographic Range*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), p. 19, à l'adresse : <<https://bit.ly/3Kr9JPD>>; H.M. Pettis et P.K. Hamilton (2025), *North Atlantic Right Whale Consortium 2024 Annual Report Card*, p. 1, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HC2Fyf>>, estimant la population à 372 (+11/-12) à l'aide de données datant du 3 septembre 2024 [Fiche annuelle NARWC 2024].

299. H.M. Pettis et P.K. Hamilton (2024), *North Atlantic Right Whale Consortium 2023 Annual Report Card*, Halifax (N.-É), p. 1, à l'adresse : <<https://bit.ly/4poZFqn>>. L'estimation de la population pour 2022 est de 356 (+7/-10) en utilisant les données du 8 octobre 2023. À noter que cette estimation a été recalculée avec des données actualisées dans le cadre du fiche annuelle 2024, ce qui donne une estimation de 367 (+/-4) pour 2022.

300. NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale: Conservation & Management », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4jrCyI>>.

301. Id. (« Les baleines noires de l'Atlantique Nord sont proches de l'extinction. À moins que des mesures immédiates ne soient prises pour réduire considérablement la mortalité et les blessures causées par l'homme, le nombre de baleines noires de l'Atlantique Nord continuera à diminuer, mettant en péril la capacité de l'espèce à se rétablir ») [traduction].

302. New England Aquarium (2024), « As the North Atlantic Right Whale Population Slowly Increases, Human Activity Remains a Serious Threat », à l'adresse : <<https://bit.ly/3Fe67yy>>.

303. New England Aquarium (2019), « North Atlantic Right Whale Catalog », à l'adresse : <<https://bit.ly/3SqDLUC>>.

304. New England Aquarium (2024), « Meet the Newly Named Right Whales of 2024 », à l'adresse : <<https://bit.ly/44W7fBb>>, « Les baleines noires reçoivent des noms afin que les scientifiques puissent plus facilement identifier les spécimens dans la nature. Chaque baleine noire figurant dans le catalogue des baleines noires de l'Atlantique Nord se voit attribuer un numéro à quatre chiffres, basé sur l'année de sa naissance ou de sa première observation. Bien que ces numéros de catalogue fournissent des renseignements utiles, les noms sont plus faciles à retenir sur le terrain lorsque les scientifiques doivent procéder à des identifications en temps réel. Les noms créent aussi un sentiment de familiarité et un lien avec la baleine » [traduction].

305. US Marine Mammal Commission (2024), *Marine Mammal Stock Assessment : North Atlantic Right Whale (Eubalaena glacialis)*, Bethesda (MD), p. 19, à l'adresse : <<https://bit.ly/4jo2C6G>>.

306. New England Aquarium (2025), « Identifying Right Whales », à l'adresse : <<https://bit.ly/4jlitzW>>.

143. Depuis 1990, les scientifiques utilisent les données du catalogue pour estimer le nombre de baleines noires de l'Atlantique Nord vivantes chaque année, au moyen d'un certain nombre de méthodes³⁰⁷. Depuis 2004, le *North Atlantic Right Whale Consortium* (NARWC, Consortium sur la baleine noire de l'Atlantique Nord), composé de spécialistes de la recherche et de la conservation, de l'industrie maritime et de la pêche, de spécialistes techniques, d'organismes gouvernementaux américains et canadiens, ainsi que d'autorités d'États et de provinces, prépare une estimation de la population dans le cadre de son rapport annuel sur l'état de conservation des baleines noires³⁰⁸. La *NOAA Fisheries* et l'Aquarium de Nouvelle-Angleterre collaborent pour produire l'estimation de la population incluse dans le rapport annuel³⁰⁹.
144. Le moment et la manière dont les baleineaux sont comptés constituent un autre aspect important de l'estimation de la population. En règle générale, les baleineaux ne sont ajoutés au catalogue que lorsqu'ils sont identifiables sur des photographies sur la base de leurs callosités, lesquelles ne se stabilisent qu'après la première année révolue, et lorsqu'ils sont photographiés avec leur mère de manière suffisamment claire pour pouvoir être identifiés de nouveau. Il peut s'écouler des années avant qu'une nouvelle identification fiable ne se produise, le cas échéant. Cette méthode entraîne des retards dans l'inscription des baleineaux au catalogue et leur intégration dans l'estimation de la population³¹⁰. L'estimation la plus récente élaborée par la *NOAA Fisheries* adopte une nouvelle méthode, en utilisant un « modèle d'intégration à la naissance », qui prend en compte les nouveaux baleineaux plus tôt, sans attendre qu'ils soient catalogués³¹¹. L'estimation de la population publiée en 2024 comprend les baleineaux observés en 2023 et dont on a prédit leur survie³¹².
145. L'estimation du nombre de baleines noires et, par extension, de la proportion de la population perdue pour des raisons anthropiques, à savoir les collisions avec les navires et l'enchevêtrement dans les engins de pêche, est compliquée par la « mortalité cryptique ». Dans ce contexte, le terme « mortalité cryptique » fait référence aux baleines qui meurent et disparaissent du décompte de la population sans qu'une carcasse ne soit observée³¹³ » [traduction].
146. Selon les estimations de chercheurs, les activités de surveillance permettent de documenter environ un tiers seulement des morts et blessures graves, ce qui signifie qu'environ deux tiers des morts de baleines noires de l'Atlantique Nord ne sont pas détectés et entrent dans la catégorie de la « mortalité cryptique³¹⁴ ». La surveillance photographique plus approfondie de la capture et du marquage des baleines noires fournit une estimation plus précise de la mortalité totale pour l'espèce et indique que seule une mort sur cinq est signalée³¹⁵.

307. H.M. Pettis et P. K. Hamilton (2025), *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/3HC2Fyf>>, y compris la méthode du catalogue, le nombre de spécimens présumés vivants, le nombre minimal de spécimens vivants et, plus récemment, le modèle Pace.

308. Id.

309. New England Aquarium, « As the North Atlantic Right Whale Population Slowly Increases... », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/3Fe67yy>>; Rapport final de 2023 d'évaluation du stock des mammifères marins (*Final 2023 Marine Mammal Stock Assessment Reports*), 89 Fed. Reg. 104989, 104990 (26 décembre 2024) (« Depuis 2017, le NMFS produit des estimations annuelles de la taille de la population de baleines noires en collaboration avec l'Aquarium de Nouvelle-Angleterre. Ces estimations sont publiées lors de la réunion annuelle du NARWC, généralement en octobre de chaque année ») [traduction].

310. New England Aquarium (2024), « As the North Atlantic Right Whale Population Slowly Increases... », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/3Fe67yy>>.

311. Northeast Fisheries Science Center, NOAA Technical Memorandum NMFS-NE-324 (octobre 2024), *Population size estimation of North Atlantic right whales from 1990-2023*, à l'adresse : <<https://bit.ly/43HMaIG>>; D. Linden, (2025), « Using known births to account for delayed marking in population estimation of North Atlantic right whales », *Ecology and Evolution* 15(3) : p. e71035, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1002/ece3.71035>>. En 2023, la *NOAA Fisheries* a commencé à publier les estimations de la taille de la population de baleines noires dans une fiche technique révisée par des pairs « afin de fournir une documentation complète et transparente sur le processus d'estimation et les résultats » [traduction]. 89 Fed. Reg. 104989, 104990 (26 décembre 2024).

312. New England Aquarium (2024), « As the North Atlantic Right Whale Population Slowly Increases... », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/3Fe67yy>>.

313. R. Pace et al. (2021), « Cryptic mortality of North Atlantic right whales », *Conservation Science and Practice* 3(2) : p. e346, à l'adresse : <<https://bit.ly/4mwVEPg>>.

314. Id.

315. Id.

147. Certains contestent cette évaluation en affirmant que l'étendue de la couverture de cette surveillance n'est pas suffisante pour confirmer les hypothèses relatives à la mortalité non observée. Des cas où un animal présumé perdu ou décédé a été observé vivant par la suite viennent étayer cette position.
148. Aux fins d'attribution de son statut dans le catalogue, l'Aquarium de Nouvelle-Angleterre présume la mort d'un animal s'il n'est pas revu au cours d'une période de six ans³¹⁶ et, auparavant, un baleineau était présumé mort si sa mère était toujours vue seule sur l'aire d'alimentation au cours de l'année de naissance du baleineau³¹⁷. Il convient de noter que ces hypothèses ne sont pas prises en compte dans la modélisation de l'évaluation démographique, ni dans l'estimation de la mortalité totale (observée et déduite), qui reposent toutes deux sur une estimation probabiliste. Il y a eu quelques cas de spécimens présumés morts, officiellement ou officieusement, qui sont réapparus et qui ont été identifiés. Une étude a révélé que quatre baleineaux présumés morts ont été découverts vivants grâce à des tests génétiques, ce qui remet en question la présomption selon laquelle les baleineaux qui n'ont pas été vus avec leur mère sur l'aire d'alimentation au cours de leur année de naissance doivent être considérés comme morts³¹⁸. Calvin (n° 2223), une baleine noire bien connue, n'avait pas été observée depuis trois ans et, la dernière fois qu'elle avait été vue, elle présentait de graves blessures récentes causées par un enchevêtrement. C'est donc avec surprise qu'elle a été repérée vivante le 23 avril 2025 au sud de Martha's Vineyard³¹⁹.

3.1.3 Activités de surveillance

149. Grâce à plus d'activités d'observation directe à partir de plateformes aériennes et flottantes, renforcées par un réseau de stations d'écoute acoustique en pleine expansion et par des ajouts constants au catalogue, la confiance dans les évaluations de population s'est améliorée par rapport aux décennies passées. En outre, les capacités découlant d'un usage optimisé de la technologie, dont la photogrammétrie pour évaluer la taille et l'état corporel, permettent de mieux comprendre l'état général de la population.
150. L'amélioration de la surveillance acoustique passive illustre l'augmentation substantielle de la capacité de surveillance. Des mesures supplémentaires, par exemple le placement de bouées fixes supplémentaires, des navires avec équipage remorquant des réseaux acoustiques, et des navires autonomes naviguant en surface et des planeurs Slocum opérant sous la surface, ont renforcé les travaux initiaux³²⁰. De récents travaux visent à exploiter le réseau d'amarres de surveillance acoustique passive, de planeurs et de bouées ainsi que des modèles d'apprentissage automatique pour accroître l'exactitude des estimations locales de l'abondance élaborées sur la base de détections acoustiques³²¹. Plus loin encore, des technologies pouvant fonctionner à partir de plateformes spatiales sont actuellement à l'étude³²², notamment l'entraînement d'outils d'intelligence artificielle pour identifier les baleines noires à partir d'images satellitaires³²³, l'application d'appareils

316. E.L. Meyer-Gutbrod et al. (2021), « Ocean regime shift is driving collapse of the North Atlantic right whale population », *Oceanography* 34(3) : pp. 22-31, à l'adresse : <<https://doi.org/10.5670/oceanog.2021.308>>.

317. P.K. Hamilton et al. (2022), « Genetic identifications challenge our assumptions of physical development and mother–calf associations and separation times: a case study of the North Atlantic right whale (*Eubalaena glacialis*) », *Mammalian Biology* 102 : pp. 1389-1408, à l'adresse : <<https://bit.ly/44SN6Mt>>.

318. Id.

319. New England Aquarium (2025), « Large group of critically endangered North Atlantic right whales seen in shipping lanes south of Massachusetts », communiqué de presse (1^{er} mai 2025), Boston (MA), à l'adresse : <<https://bit.ly/43V9EKq>>.

320. J. Liang, « USV Equipped With New Sonar Array Helped Track North Atlantic Right Whales in Real Time », *Deeper Blue* (29 avril 2025), à l'adresse : <<https://bit.ly/4kwDU4Q>>.

321. M.L. Garcia et al. (2025), *supra* à l'adresse : <<https://doi.org/10.3354/esr01384>>; J. Roberts et al. (2024), « North Atlantic right whale density surface model for the US Atlantic evaluated with passive acoustic monitoring », *Marine Ecology Progress Series* 732 : pp. 167-192, à l'adresse : <<https://bit.ly/4kekP>>.

322. K. Davies et al. (2025), « Semi-Automated Detection of Right Whales (*Eubalaena* spp.) in Very High-Resolution Satellite Imagery », *Marine Mammal Science* 0 : e70024, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1111/mms.70024>>; M. Hodul et al. (2023), « Individual North Atlantic right whales identified from space », *Marine Mammal Science* 39(1) : pp. 220-231, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1111/mms.12971>>.

323. NOAA Fisheries (2023), « Geospatial Artificial Intelligence For Animals », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4mUre9N>>.

spatiaux de détection de la couleur de l'océan pour détecter des signaux indiquant des concentrations denses de *Calanus finmarchicus*³²⁴, et l'utilisation de véhicules sous-marins autonomes pour étendre la zone examinée incluse dans le réseau d'écoute acoustique passive³²⁵.

151. D'autres événements montrent qu'en dépit des progrès continus aux États-Unis, la surveillance reste poreuse. À titre d'exemple, en 2025, les chercheurs ont observé deux baleineaux qui n'avaient pas été documentés auparavant dans des zones de mise bas³²⁶.
152. L'activité de surveillance des voies migratoires de la baleine noire et de son habitat saisonnier contribue aux travaux continus de conservation, et a évolué en tant qu'entreprise partagée entre le gouvernement et les organismes de recherche scientifique et de défense. Les animaux observés dans un enchevêtrement actif peuvent être suivis pour les activités de désenchevêtrement³²⁷. Les animaux qui sont blessés ou en mauvaise condition physique et qui ne sont pas vus de nouveau peuvent contribuer à l'évaluation des populations.

3.1.4 Interactions humaines avec la baleine noire de l'Atlantique Nord

153. La tradition orale et d'autres éléments de preuve indiquent que, depuis « des temps immémoriaux », les communautés autochtones le long de la côte est des États-Unis ont utilisé les baleines échouées, et pratiqué la chasse côtière à la baleine dans une certaine mesure, à des fins de subsistance³²⁸.
154. La tribu Wampanoag de Gay Head (Aquinnah), premier peuple de l'île Noepe, aujourd'hui appelée Martha's Vineyard, entretient des liens très anciens avec les baleines des eaux locales, notamment les baleines noires de l'Atlantique Nord, par la composition de chansons et les chants³²⁹. Comprendre la nature comme une unité, et les baleines échouées ou capturées comme des cadeaux qui fournissent nourriture, subsistance et matériaux constitue un fil conducteur essentiel de cette histoire orale de ce premier peuple³³⁰.
155. Selon certains spécialistes, les traces écrites de la chasse et de l'exploitation des baleines noires de l'Atlantique Nord remontent à 880-890 après J.-C., dans des documents qui relatent une expédition de chasse à la baleine. D'autres documents anciens décrivent des activités organisées de chasse à la baleine pélagique menées par les cultures basque et nordique³³¹.
156. La taille totale de la population de baleines noires de l'Atlantique Nord avant la chasse à la baleine était estimée entre 9 075 et 21 328 animaux³³².

324. R. Shunugapandi et al. (2025), « Ocean color anomaly detection to estimate surface *Calanus finmarchicus* concentration in the Gulf of Maine », *Frontiers in Marine Science* 12 : 1507638, à l'adresse : < <https://doi.org/10.3389/fmars.2025.1507638> >.

325. K.L. Indeck et al. (2025), « Glider Surveillance for Near-Real-Time Detection and Spatial Management of North Atlantic Right Whales », *Oceanography* 38(1) : pp. 13-21, à l'adresse : < <https://doi.org/10.5670/oceanog.2025e111> >.

326. NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale Calving Season 2025 », *supra* à l'adresse : < <https://bit.ly/3HbHzqx> >.

327. Center for Coastal Studies (2024), « Disentanglement Network », à l'adresse : < <https://bit.ly/4jEqKBX> >.

328. D. Hunt, « "Breach" : Indigenous whaling at center of new art exhibit », *ICT News* (9 juillet 2024), à l'adresse : < <https://bit.ly/4kEa5zQ> >, incluant des remarques de Ramona Peters, une Aïnée de la tribu Mashpee Wampanoag : « Nous étions un peuple mangeur de baleines, mais nous n'allions pas les chasser. Elles sont venues ici à Cape Cod » [traduction].

329. H. Duffy, « A breakthrough in decoding how whales speak », *Martha's Vineyard Times* (23 mai 2024), à l'adresse : < <https://bit.ly/3SRNnYG> >.

330. La tribu Wampanoag a, depuis longtemps, fait usage de la viande, de la graisse, des os et des fanons de la baleine. B. Lopes, Mashpee Wampanoag Tribe Education Department, atelier « Nutahshay8ök Peetôp: My Family Whale » (22 octobre 2024); T. Humphrey, « Aquinnah Wampanoag Tribe Holds Whale Burial Ceremony », *Vineyard Gazette* (8 février 2024), à l'adresse : < <https://bit.ly/3H8P4P3> > (« Traditionnellement, les os étaient un matériau très important qui était utilisé de différentes manières » [traduction], selon Jonathan Perry, artiste Wampanoag et membre du conseil tribal d'Aquinnah).

331. D. Laist (2017), *North Atlantic Right Whales, From Hunted Leviathan to Conservation Icon*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, pp. 88-89.

332. Cette estimation est basée sur l'extrapolation de modèles spatialement explicites de la capacité de charge de baleines noires dans le Pacifique Nord. S. Monserrat et al. (2015), « A spatially explicit estimate of the prewhaling abundance of the endangered North Atlantic right whale », *Conservation Biology* 30(4) : pp. 783-791, à l'adresse : < <https://bit.ly/4dAwTO9> >.

Figure 13. Pêche de la Baleine, par Friedrich von Martens vers 1834-1835



Source : New Bedford Whaling Museum.

157. La chasse à la baleine noire dans l'Amérique coloniale a commencé à la fin des années 1600 et a atteint son apogée au début des années 1700. Elle s'est poursuivie jusqu'au début des années 1890, passant au fil du temps d'une chasse côtière à une chasse dans les zones pélagiques³³³. On rapporte que 29 baleines ont été tuées dans la baie de Cape Cod en une seule journée en janvier 1700. On estime également qu'au moins 5 500 baleines noires ont été capturées dans l'ouest de l'Atlantique Nord entre 1634 et 1950, dont près de 80 % au cours d'une période de 50 ans entre 1680 et 1730³³⁴.

158. Les descriptions de la baleine noire de l'Atlantique Nord attribuent souvent le nom anglais commun de la baleine (« right whale ») au fait que les baleiniers estiment qu'il s'agit d'une « bonne » baleine à chasser, car elle est parfois complaisante lorsqu'elle flâne à la surface ou près de la surface. Plus important encore, les baleines noires ont tendance à flotter après avoir été tuées, en raison de la densité de leur corps et d'une proportion relativement élevée de lard³³⁵. Certains chercheurs ont constaté que le terme « baleine noire » a pu être appliqué sans discernement, y compris aux baleines boréales dont la morphologie est semblable³³⁶.

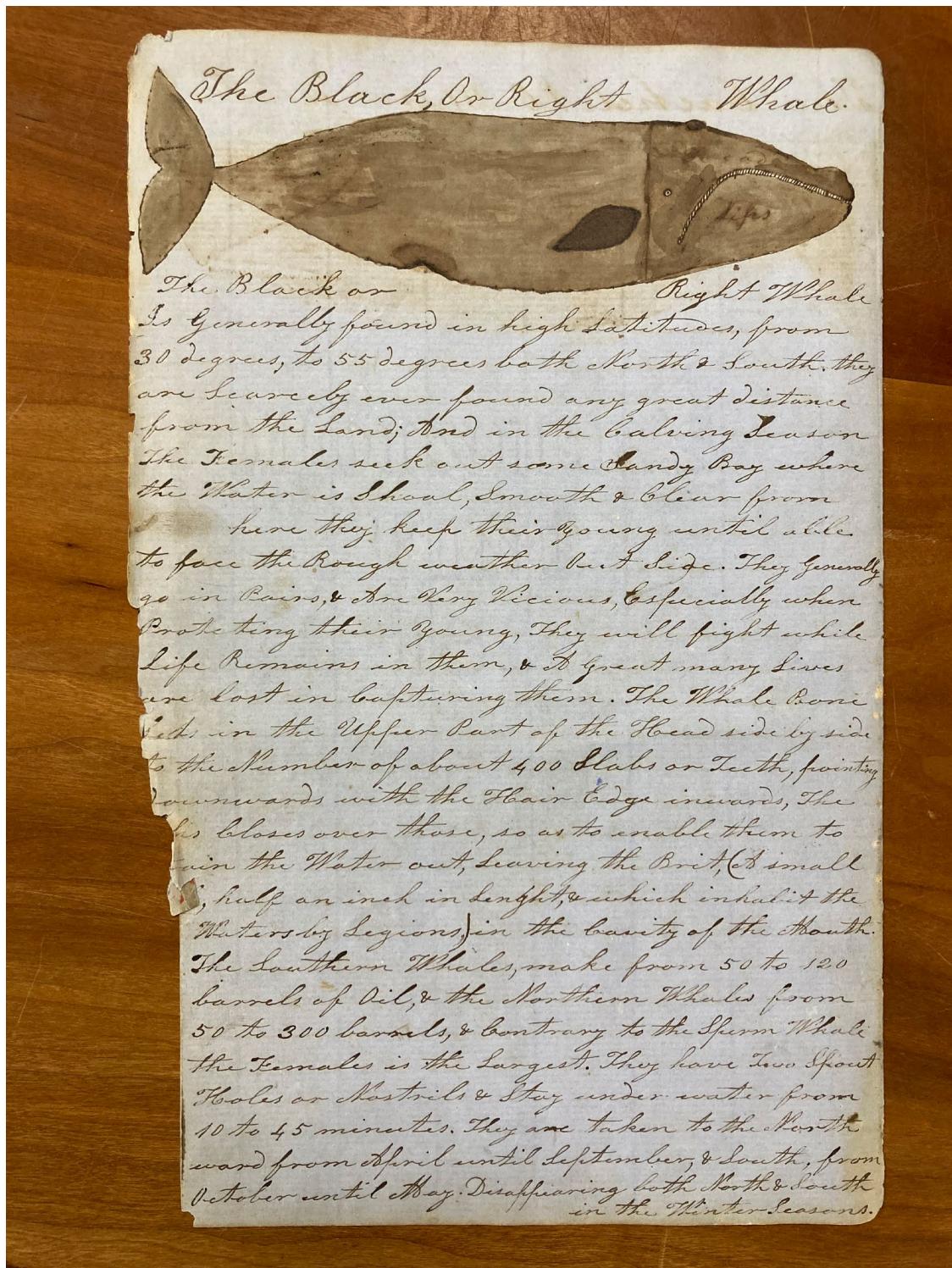
333. S. Kraus et al. (2020), *supra* pp. 11-12.

334. US Marine Mammal Commission (2024), *supra* p. 20, à l'adresse : <<https://bit.ly/4jo2C6G>>.

335. NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/42KM1F5>>; voir aussi P. Folger (1751-1753), *Whaling Journal*, p. 58, journal de bord n° 318, Nantucket Historical Association, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HbucGE>>, décrivant en détail le « right whale », y compris son souffle distinctif en forme de V.

336. D. Laist (2017), *supra* pp. 17-28.

Photo 7. Journal de bord de chasse à la baleine décrivant la baleine noire



Source : Journal de bord du Dr Franklin (Bark) de Westport, Massachusetts, reproduit par David S. Russell et conservé par Daniel C. Whitfield, voyage du 8 novembre 1856 au 1^{er} août 1859, New Bedford Whaling Museum.

159. Les conflits concernant les baleines échouées étaient courants le long de la côte est des États-Unis, et ce, dès les années 1600. Les premiers documents nous apprennent que, dans certaines régions, les baleines échouées étaient réservées par traité ou par accord aux communautés autochtones. Des décisions judiciaires ont tenté d'adresser des revendications concurrentes sur les baleines échouées que se disputaient les colons européens et les communautés autochtones sur des terres des Wampanoag, Aquinnah et Shinnecok (dans les États de Massachusetts et de New York)³³⁷.
160. Au début du 19^e siècle, la chasse commerciale à la baleine était l'un des principaux moteurs de la prospérité dans les zones portuaires de la côte est, en particulier à Boston, à Nantucket, et à New Bedford³³⁸. En 1846, la flotte commerciale était entièrement capitalisée, avec 640 navires baleiniers nationaux, et représentait une industrie de 10 M\$ USD en 1880³³⁹.
161. Les archives indiquent qu'entre 1804 et 1817, les baleiniers américains ont capturé 193 522 baleines dans le monde³⁴⁰. Ce nombre inclut quelques baleines noires de l'Atlantique Nord, ainsi qu'une grande variété d'autres espèces du monde entier. Au début des années 1890, la chasse commerciale à la baleine avait conduit les baleines noires de l'Atlantique Nord « au bord de l'extinction³⁴¹ ».
162. À partir des années 1880, les observations de baleines noires au large de la côte est des États-Unis sont devenues rares³⁴². La population de baleines noires de l'Atlantique Nord pourrait avoir compté une centaine de spécimens en 1935, d'après des calculs rétrospectifs³⁴³.
163. En 1931 et 1937, les conventions internationales sur la chasse à la baleine ont établi des interdictions de chasser les baleines noires³⁴⁴. Depuis l'entrée en vigueur de la Convention en 1948, un moratoire complet sur la chasse à la baleine noire est en vigueur³⁴⁵.
164. Dans les années 1930, des inspecteurs de l'USCG embarquaient à bord de navires baleiniers battant pavillon des États-Unis, qui faisaient l'objet d'amendes ou d'une saisie en cas de violations aux conventions internationales sur la chasse à la baleine, et surveillaient également la conformité des navires battant pavillon étranger³⁴⁶. Dans les années 1940, l'USCG a déclaré qu'elle avait la responsabilité de réglementer la chasse à la baleine³⁴⁷. L'USCG avait pour charge de faire respecter la *Whaling Convention Act* (Loi sur la convention concernant la chasse à la baleine) de 1950, qui transposait la *Convention internationale pour la réglementation de la chasse à la baleine* dans le droit national des États-Unis³⁴⁸.
165. En 1970, le USFWS a inscrit la baleine noire (*Eubalaena spp.*) sur la liste des espèces en voie de disparition en vertu de l'*Endangered Species Conservation Act* (Loi sur la convention concernant les espèces en voie de disparition) de 1969, précurseure de l'ESA de 1973³⁴⁹. Aujourd'hui, la baleine noire de l'Atlantique Nord figure toujours sur la liste des espèces en voie de disparition en vertu de l'ESA³⁵⁰.

337. J. Braginton-Smith et D. Oliver (2004), *Cape Cod Shore Whaling : America's First Whalemens*, Historical Society of Old Yarmouth, Yarmouth Port, pp. 171-175.

338. M. MacEachran, « The city that lit the world », *BBC Travel* (20 juillet 2018), à l'adresse : <<https://bit.ly/4mwW5cm>>.

339. D. Thompson, « The Spectacular Rise and Fall of U.S. Whaling: An Innovation Story », *The Atlantic* (22 février 2012), à l'adresse : <<https://bit.ly/4dxgtyA>>.

340. D.R. Headrick (2020), *Humans Versus Nature: A Global Environmental History*, Oxford University Press, Oxford, p. 380.

341. NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/42KM1F5>>.

342. S. Kraus et al. (2020), *supra* p. 20.

343. US Marine Mammal Commission (2024), *supra* p. 20, à l'adresse : <<https://bit.ly/4jo2C6G>>.

344. C. Wold (2024), « 40 Years After the Moratorium on Commercial Whaling: Assessing the Competence of the International Whaling Commission to Confront Critical Threats to Cetaceans », *Pace International Law Review* 36(2) : pp. 271-333, 289, 315, à l'adresse : <<https://doi.org/10.58948/2331-3536.1436>>. Voir aussi US Marine Mammal Commission (s. d.), « North Atlantic Right Whale », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/4dABtvH>>.

345. Id.

346. Q.R. Walsh (2010), *The Whaling Expedition of the Ulysses, 1937-38*, University Press of Florida, Gainesville.

347. I. Marshal (1943), *Admiralty Law Enforcement*, United States Coast Guard Institute, Groton, p. 190.

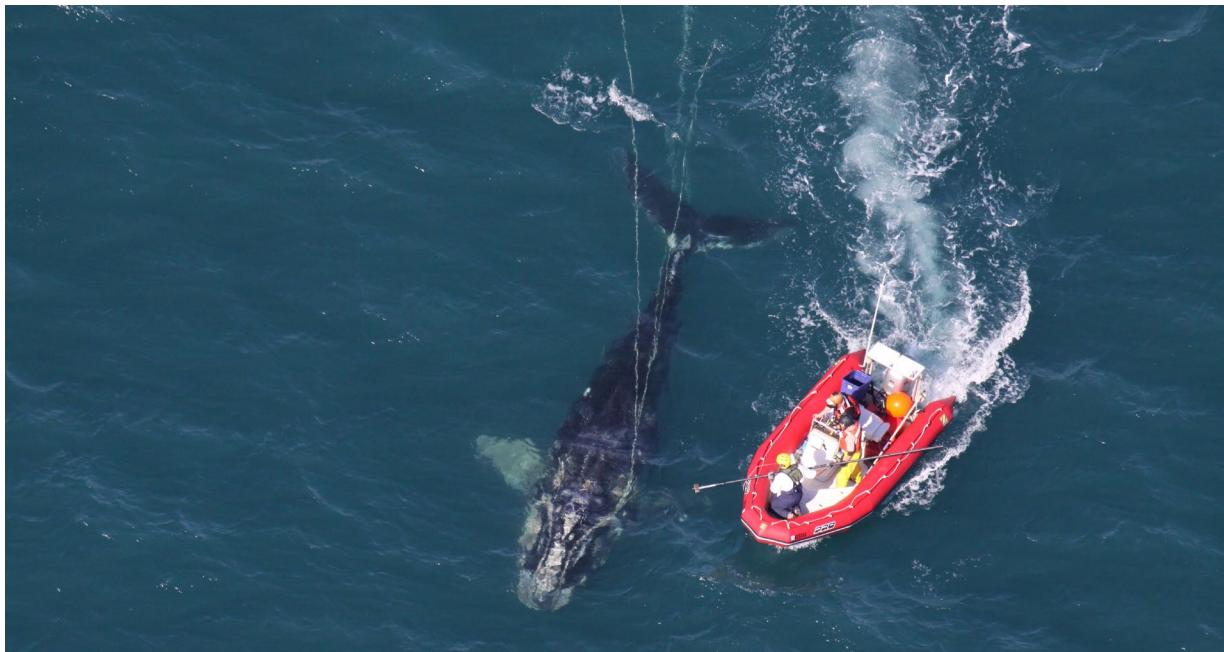
348. Loi de 1949 sur la convention concernant la chasse à la baleine (*Whaling Convention Act of 1949*), 16 U.S.C., art. 916 *et seq.* (« la réglementation de la chasse à la baleine est mise en œuvre par la garde côtière, laquelle s'appuie typiquement sur du personnel dédié explicitement à cette tâche » [traduction]).

349. Conservation des espèces en voie de disparition et autres poissons ou animaux sauvages (*Conservation of Endangered Species and Other Fish or Wildlife*), 35 Fed. Reg. 18319, 18320 (2 décembre 1970), à l'adresse : <<https://bit.ly/45v06Ii>>. Voir aussi NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale: Conservation & Management », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/4jrCyYi>>.

350. Espèces sauvages menacées et en voie de disparition (*Endangered and Threatened Wildlife*), 50 C.F.R., art. 17.11.

166. En 2020, l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) a désigné la baleine noire de l'Atlantique Nord comme étant « en danger critique d'extinction » et l'a inscrite sur sa Liste rouge. Bien que cette désignation n'entraîne aucune conséquence juridique pour les États-Unis, cette inscription sur la Liste rouge est faite lorsqu'une espèce est considérée comme présentant un risque élevé d'extinction à l'échelle mondiale³⁵¹.
167. Au cours des décennies qui ont suivi la prise de conscience de l'appauvrissement de l'espèce par la chasse commerciale et industrielle, puis la reconnaissance des menaces modernes pesant sur l'espèce et du défi que représente son rétablissement, un certain degré de coopération et un sentiment d'intention commune ont été observés chez certains scientifiques, agences de réglementation, conservationnistes et membres des métiers maritimes qui cherchent à améliorer la situation. Certains d'entre eux ont payé un lourd tribut à leur engagement, notamment en perdant la vie lors d'opérations de désenchevêtrement et de relevés³⁵².
168. Aujourd'hui, la baleine noire est au cœur de la culture de nombreuses communautés de la côte est des États-Unis. Par exemple, un programme d'éducation et de défense axé sur les baleines noires à Castine, dans le Maine, a permis à des élèves de se porter volontaires pour devenir des « Calvineers ». Ce nom rend hommage à Calvin (n° 2223), une baleine noire qui est devenue orpheline à sept mois lorsque sa mère a été tuée dans une collision avec un navire³⁵³. Les élèves développent des projets, du matériel d'information et des chansons pour faire en sorte que jeunes puissent partager les liens qu'ils entretiennent avec la vie marine dans les réunions régionales sur les mesures de réglementation, de conservation et de rétablissement³⁵⁴.

Photo 8. Travaux de désenchevêtrement sur une jeune baleine noire



Source : National Oceanic and Atmospheric Administration.

351. Liste rouge des espèces menacées de l'UICN (2020), « North Atlantic Right Whale », Union internationale pour la conservation de la nature, à l'adresse : <<https://bit.ly/3SjJDiu>>.

352. En 2017, un pêcheur et intervenant qualifié en cas d'enchevêtrement de baleines a perdu la vie en tentant de libérer une baleine noire dans les eaux canadiennes. La communauté aéronautique a elle aussi déploré des pertes de vie suivant l'écrasement dans l'océan d'avions transportant des aviateurs et des observateurs de mammifères marins. Voir E. Fraser et V. Pruss, « He was a Hero' : Fisherman who died saving whale saw rescue as a duty », CBC News (11 juillet 2017), à l'adresse : <<https://bit.ly/3FBeUui>>.

353. Blue Ocean Society for Maine Conservation (2020), « The Calvineers: Right Whale Heroes », à l'adresse : <<https://bit.ly/45jRNz0>>; S. Kraus et R. Rolland (2007), *The Urban Whale*, Harvard University Press, Cambridge, p. 110.

354. Id.

169. Les communautés autochtones continuent de revendiquer leurs droits sur les baleines à la dérive. En février 2024, lorsqu'une jeune baleine noire femelle morte (n° 5120) s'est échouée sur Martha's Vineyard, empêtrée dans une ligne de pêche, la tribu Aquinnah a fourni un lieu pour la nécropsie, qui a été réalisée sur ses terres³⁵⁵. La tribu Aquinnah a également organisé une cérémonie pour la baleine et a agi à titre de gardienne de ses restes³⁵⁶. Comme l'a déclaré Jonathan Perry, un membre du conseil de la tribu Aquinnah: « Nous n'avons jamais renoncé à nos droits. Nous n'avons jamais cessé d'avoir un lien avec la mer et avec les mammifères marins³⁵⁷ » [traduction].

3.2 Zone d'intérêt

170. Bien que le degré de risque varie à l'échelle locale, les baleines noires de l'Atlantique Nord font face, dans toute leur aire de répartition actuelle, au trafic maritime en lien avec les activités de loisirs et les flux commerciaux nationaux et internationaux utilisant les ports sur la côte Atlantique. Il existe une myriade d'autres activités dans leur zone d'habitat, telles que la pêche commerciale avec différents types d'engins, des zones désignées pour l'entraînement militaire et des activités en mer, comme la production d'énergie et la recherche océanographique.
171. L'aire habituelle d'alimentation et de mise bas de la baleine noire de l'Atlantique Nord comprend les eaux de l'Atlantique au large de la Floride, le long du plateau continental est de l'Amérique du Nord jusqu'au Canada. Les détecti ons intermittentes comprennent des zones situées au-delà de l'aire de répartition actuelle et qui peuvent refléter une répartition plus large lorsque la population était plus importante. Des détecti ons inhabituelles ont eu lieu ailleurs, incluant autour de Terre-Neuve, ainsi que de l'autre côté de l'océan, au Groenland et en Europe³⁵⁸. Bien que ces détecti ons peu fréquentes en eaux lointaines puissent être attribuables, en partie, à des efforts de surveillance moindres, l'aire de répartition de la baleine noire de l'Atlantique Nord est souvent décrite comme étant « presque exclusivement » le long des côtes est des États-Unis et du Canada³⁵⁹.
172. L'habitat essentiel de la baleine noire de l'Atlantique Nord, comme défini dans l'ESA, a été désigné pour la première fois en 1994 et a été révisé en 2016³⁶⁰ afin d'intégrer les résultats des relevés additionnels de population et des études scientifiques. La désignation de l'habitat essentiel au titre de l'ESA est limitée aux eaux relevant de la juridiction des États-Unis.
173. En 2016, NOAA Fisheries a désigné deux zones d'habitat essentiel qui, ensemble, englobent environ 29 763 milles marins (NM) carrés d'habitat marin. L'unité 1 est une zone d'alimentation au large des côtes de la Nouvelle-Angleterre, y compris le golfe du Maine et le banc de Georges, et l'unité 2, une aire de mise bas au large des côtes de la Floride, de la Géorgie, de la Caroline du Sud et de la Caroline du Nord³⁶¹.
174. Le refuge marin national Gerry E. Studds Stellwagen Bank a été désigné en 1992 en réponse à l'importance de la zone pour l'alimentation des baleines noires, la présence de stocks de poissons productifs et à l'activité de pêche récréative et commerciale correspondante³⁶². Ce refuge complète le régime de gestion de la pêche existant et garantit que la zone désignée comme refuge bénéficie de mesures de gestion particulières pour équilibrer la conservation et les utilisations humaines.

355. T. Humphrey (2024), *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/3H8P4P3>>.

356. Id.

357. Id.

358. Liste rouge des espèces menacées de l'IUCN (2020), *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/3SjJDiU>>.

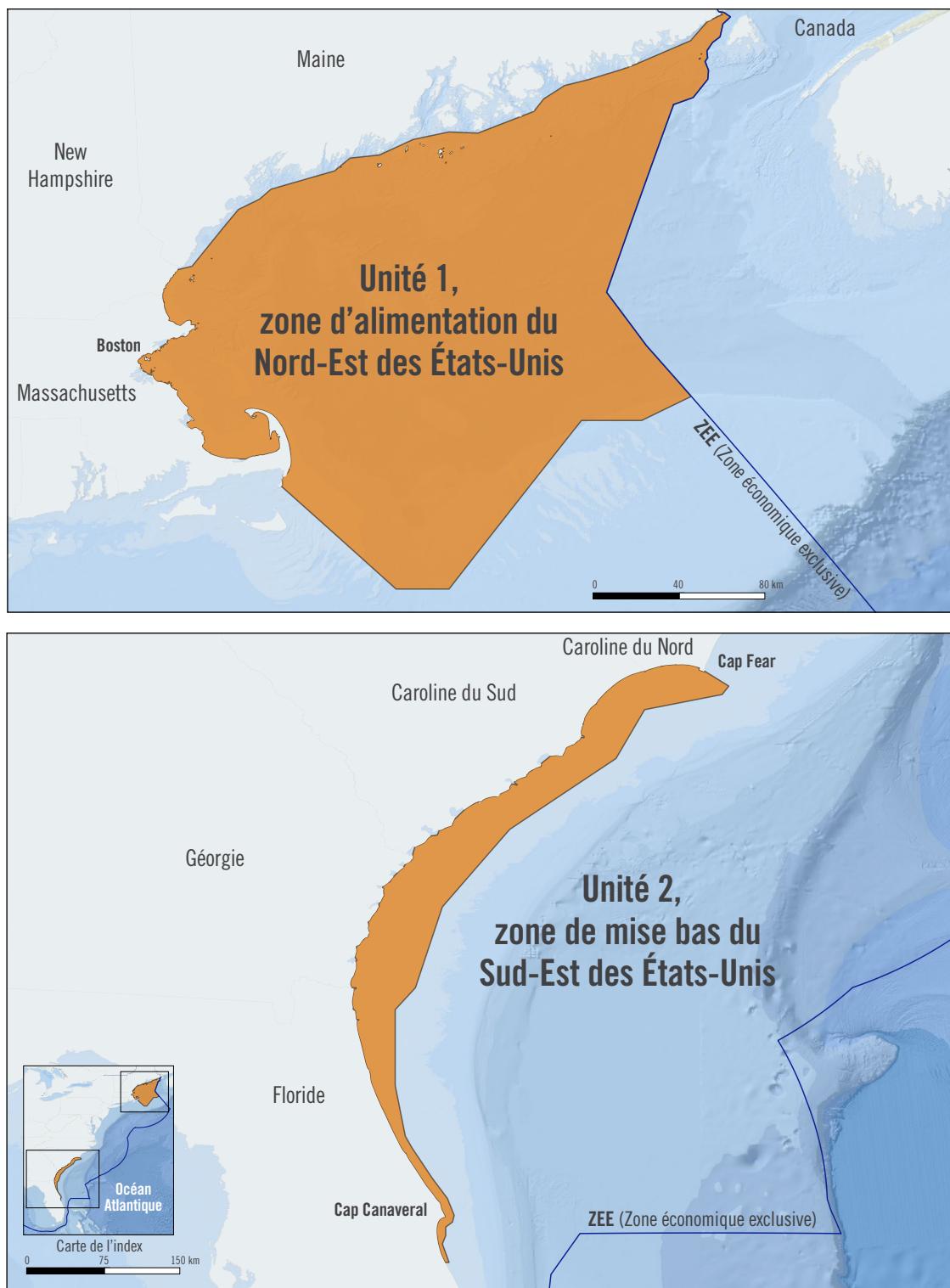
359. US Marine Mammal Commission (2025), « North Atlantic Right Whale », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/4dABtvH>>.

360. Espèces menacées et en voie d'extinction; Habitat essentiel pour la baleine noire de l'Atlantique Nord en voie d'extinction (*Endangered and Threatened Species; Critical Habitat for Endangered North Atlantic Right Whale*), 81 Fed. Reg. 4838 (27 janvier 2016).

361. NOAA Fisheries, « North Atlantic Right Whale », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/42KM1F5>>.

362. Office of National Marine Sanctuaries (2021), « Frequently Asked Questions », à l'adresse : <<https://bit.ly/4mGZXb5>>. Remarque : Le refuge a été promulgué directement par une loi et avec des dispositions spéciales exigeant la consultation pour les activités qui « peuvent affecter » (au lieu de « sont susceptibles d'affecter ») [traduction] ses ressources.

Figure 14. Habitat essentiel de la baleine noire de l'Atlantique Nord



Source : NOAA Fisheries (2022), « North Atlantic Right Whale Critical Habitat Map and GIS Data », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/42ILUd0>>.

175. Plus au sud, à environ 209 km (130 miles) au sud-est de Cape Cod, se trouve le *Northeast Canyons and Seamounts Marine National Monument* (Monument national marin des canyons et monts sous-marins du Nord-Est). Ce monument commémore l'habitat marin qui abrite d'innombrables espèces, incluant la baleine noire de l'Atlantique Nord. L'objectif de désigner ce monument national marin comme tel était de protéger ces habitats d'eau profonde et les espèces qui en dépendent³⁶³.

Figure 15. Carte du refuge marin national Gerry E. Studds Stellwagen



Source : Stellwagen Bank National Marine Sanctuary, « Maps », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : < <https://bit.ly/4nSPrOd> >.

363. US Department of the Interior (2016), « Secretaries Pritzker, Jewell Applaud President's Designation of Northeast Canyons and Seamounts Marine National Monument », communiqué de presse (15 septembre 2016), à l'adresse : < <https://bit.ly/4jNpNHA> >.

176. Les changements saisonniers dans la répartition des baleines noires sont généralement compris sur la base des données d'observation provenant de diverses sources flottantes et aériennes et de détections acoustiques passives. Malgré cette compréhension générale des tendances saisonnières, on ne sait pas exactement dans quelle mesure chaque spécimen fréquente des eaux qui ne sont pas considérées comme son habitat habituel³⁶⁴. Le fait que les baleines noires soient capables de parcourir de longues distances en relativement peu de temps complique encore la situation³⁶⁵.
177. Des modèles qui simulent les caractéristiques océanographiques et exploitent les données d'observation historiques ont été utilisés pour guider les activités de surveillance et pourraient améliorer les évaluations des risques qui sous-tendent les mesures de gestion. Les données sur les observations antérieures servent également pour éclairer les mesures de rétablissement qui reposent sur des outils spatiaux, comme la fermeture temporaire de la pêche et l'établissement de zones de gestion saisonnière (ZGS) où certains navires sont soumis à des limites de vitesse obligatoires. Les ZGS ont été établies sur la base des meilleures données scientifiques disponibles concernant le mode de vie et le comportement migratoire des baleines noires, comme l'indiquent les observations signalées³⁶⁶. Néanmoins, des spécimens individuels et en groupe ont été observés à des moments et dans des lieux inattendus. Ces écarts semblent suivre une tendance décennale, et des travaux visant à évaluer le rôle des conditions océanographiques et de la disponibilité des proies sont en cours³⁶⁷.
178. Outre les zones géographiques désignées ci-dessus, les principaux endroits où des spécimens seuls et des regroupements de spécimens peuvent persister comprennent les eaux entourant Martha's Vineyard et Nantucket, le Grand chenal Sud et la baie de Cape Cod, ainsi que l'ensemble de la baie de Fundy. Historiquement, la migration saisonnière comprend le déplacement des femelles gestantes vers les aires de mise bas au large de la côte sud-est des États-Unis, ainsi que les baleines retournant vers les aires d'alimentation au large de la côte nord-est des États-Unis et du Canada. Ces dernières années, la répartition et l'abondance des baleines noires dans les zones d'habitat prévisibles ont « changé, dans certains cas de façon notable³⁶⁸ » [traduction]. Un nombre plus faible de baleines noires a été observé ou détecté dans la baie de Fundy depuis 2010, et un plus grand nombre a été observé ou détecté dans le golfe du Saint-Laurent depuis 2015³⁶⁹. Les environs des hauts-fonds de Nantucket sont également devenus un habitat « important » tout au long de l'année³⁷⁰.
179. Des recherches sont en cours pour mieux comprendre les facteurs qui pourraient être à l'origine des tendances émergentes dans les déplacements et les aires d'alimentation des baleines noires, notamment l'abondance et la répartition des proies, les conditions océanographiques et d'autres facteurs. Des travaux récents

364. Voir par ex New England Aquarium (2025), « For the first time ever, North Atlantic right whales are seen in The Bahamas », communiqué de presse (17 avril 2025), à l'adresse : <<https://bit.ly/43iYNuA>>, portant sur deux baleines noires femelles connues sous le nom de Koala (n° 3940) et de Curlew (n° 4190), qui ont été observées autour des côtes de la Floride et de l'Alabama avant d'être vues aux Bahamas.

365. Voir par ex B. Mate et al. (1997), « Satellite-Monitored Movements of the Northern Right Whale », *The Journal of Wildlife Management* 61(4) : pp. 1393-1405, à l'adresse : <<https://bit.ly/45t0bMB>>.

366. Il convient de noter que NOAA Fisheries a reconnu que cette situation avait évolué au fil du temps et que les limites et les emplacements des ZGS devaient être réexamинés à la lumière d'informations plus récentes : « Depuis 2008, la répartition des baleines noires a changé, entraînant un décalage entre les zones de risque élevé de collision avec des navires et les limites spatiales et temporelles actuelles des ZGS. L'amélioration des données sur le trafic maritime et sur la répartition et l'utilisation de l'habitat des baleines noires met en évidence ce décalage et la nécessité d'ajuster les limites et les périodes des ZGS afin de mieux gérer le risque de collisions mortelles » [traduction]. NOAA Fisheries (2022), *Draft Environmental Assessment for Amendments to the North Atlantic Right Whale Vessel Strike Reduction Rule*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), p. 9, à l'adresse : <<https://bit.ly/446ToGm>> [EE provisoire pour les modifications proposées à la VSR].

367. E.L. Meyer-Gutbrod et al. (2023), « Redefining North Atlantic right whale habitat-use patterns under climate change », *Limnology and Oceanography* 68 : pp. S71-S86, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HbJoDL>>; O. O'Brien et al. (2022), « Repatriation of historic North Atlantic right whale habitat during an era of rapid climate change », *Scientific Reports* 12 : p. 12407, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1038/s41598-022-16200-8>>.

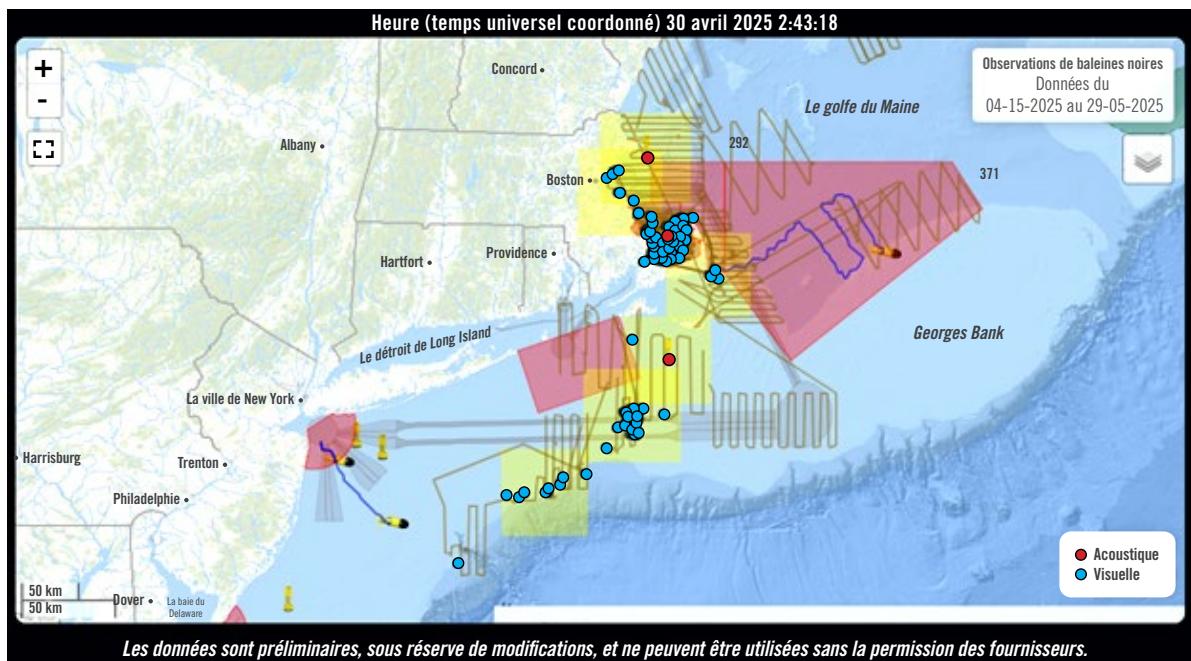
368. H.M. Pettis et al. (2022), *supra* p. 2, à l'adresse : <<https://bit.ly/4mAAALCY>>.

369. Gouvernement du Canada (2025), « Baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*) », à l'adresse : <<https://bit.ly/45CKlxu>>.

370. E. Quintana-Rizzo et al. (2021), « Residency, demographics, and movement patterns of North Atlantic right whales *Eubalaena glacialis* in an offshore wind energy development area in southern New England, USA », *Endangered Species Research* 45 : pp. 251-268, p. 263, à l'adresse : <<https://doi.org/10.3354/esr01137>>.

ont porté sur la valeur calorique des espèces de zooplancton et leur répartition en tant qu'indicateur de l'utilisation de l'habitat par la baleine noire de l'Atlantique Nord³⁷¹. Si une densité élevée de *Calanus finmarchicus* est en corrélation avec les regroupements de baleines noires, la capacité à suivre les conditions environnementales et à anticiper les regroupements de baleines noires n'est toujours pas optimale, et une « prévision des baleines » demeure hors de portée.

Figure 16. Observations de baleines noires (30 avril 2025)



Source : WhaleMap (capture d'écran prise le 30 avril 2025), « Latest right whale observations », à l'adresse : <<https://whalemap.org>>. Voir aussi H. Johnson et al. (2021), « WhaleMap: a tool to collate and display whale survey results in near real-time », *Journal of Open Source Software* 6(62) : p. 3094, à l'adresse : <<https://bit.ly/3EWbP7S>>.

180. Historiquement, les baleines noires de l'Atlantique Nord ont pu trouver des concentrations extrêmement élevées de copépodes dans quatre zones : la baie de Cape Cod, le Grand chenal Sud, la baie de Fundy et le bassin Roseway³⁷². Ces dernières années, les baleines noires semblent avoir abandonné leur aire d'alimentation de longue date dans la baie de Fundy pour aller se nourrir plus au nord, dans le golfe du Saint-Laurent. Or, de nouvelles recherches semblent montrer que la densité des proies dans le golfe du Saint-Laurent diminue, ce qui en fait une aire moins propice à l'alimentation des baleines noires. Voilà qui soulève la question de savoir où elles pourraient trouver des copépodes en quantités suffisantes³⁷³.

371. Les auteurs ont interprété leurs résultats à la lumière des tendances de la température océanique qui pourraient favoriser le *Centropages typicus*, une source d'alimentation moins riche, et désavantager la proie traditionnelle des baleines noires, le *Calanus finmarchicus*, ce qui pourrait avoir une incidence sur l'utilisation de l'aire d'alimentation habituelle et entraîner des changements dans la répartition saisonnière des baleines noires. T.C. Evans et al. (2025), « Beyond *Calanus*: changes to the copepod community in the northeast USA and implications for North Atlantic right whale foraging energetics », *Endangered Species Research* 56 : pp. 1-17, à l'adresse : <<https://doi.org/10.3354/esr01376>>. Voir aussi E.L. Meyer-Gutbrod et al. (2015), « Climate-associated changes in prey availability drive reproductive dynamics of the North Atlantic right whale population », *Marine Ecology Progress Series* 535 : pp. 243-258, à l'adresse : <<https://doi.org/10.3354/meps11372>>.

372. M.F. Baumgartner et al. (2017), « North Atlantic right whale foraging ecology and its role in human-caused mortality », *Marine Ecology Progress Series* 581 : pp. 165-181, à l'adresse : <<https://doi.org/10.3354/meps12315>>.

373. K. Gavrilchuk et al. (2021), « Foraging habitat of North Atlantic right whales has declined in the Gulf of St. Lawrence, Canada, and may be insufficient for successful reproduction », *Endangered Species Research* 44 : pp. 113-136, à l'adresse : <<https://doi.org/10.3354/esr01097>>.

181. D'autres recherches ont cherché à mieux comprendre l'incidence des antécédents familiaux sur le comportement d'utilisation de l'habitat des baleines noires, en particulier si « l'utilisation de l'habitat influencée par la mère et la transmission matrilinéaire des connaissances écologiques et comportementales peuvent exister chez cette espèce » [traduction]; elles ont mis en lumière d'autres éléments de preuves de changements récents dans l'utilisation des aires d'alimentation³⁷⁴.
182. Il est intéressant de noter que les chercheurs constatent également que les baleines noires passent plus de temps dans le centre du littoral de l'Atlantique qu'on ne le pensait auparavant, ayant été détectées plus souvent que prévu au large de la côte du New Jersey, selon de nouvelles données de surveillance acoustique³⁷⁵.
183. Depuis la mise en œuvre des zones de navigation lente pour la baleine noire, soit des zones de gestion dynamique (ZGD) à déclenchement acoustique, les capacités de surveillance acoustique des baleines se sont également accrues et ont entraîné l'établissement de 46 zones de navigation lente dans le centre du littoral de l'Atlantique en 2022³⁷⁶. Cela indique, conformément à d'autres données de surveillance et de recherche, que la répartition des baleines noires a changé depuis l'adoption initiale de la VSR en 2008, ce qui a donné lieu à ce que l'on décrit comme un « décalage entre les zones à haut risque de collision avec des navires et les limites spatiales et temporelles actuelles des ZGS³⁷⁷ » [traduction].

374. A.L. Bishop et al. (2022), « Maternal Lineage and Habitat Use Patterns Explain Variation in the Fecundity of a Critically Endangered Baleen Whale », *Frontiers in Marine Science* 9 : p. 880910, à l'adresse : <<https://doi.org/10.3389/fmars.2022.880910>>, « On a constaté que 92,3 % des baleineaux nés en 2015 ou après avaient les mêmes habitudes d'utilisation de l'habitat que leurs mères qui utilisaient le golfe du Saint-Laurent, comparativement à 56,1 % des baleineaux nés avant 2015. En revanche, 68,8 % des baleineaux nés en 2015 ou après avaient les mêmes habitudes d'utilisation de l'habitat que leurs mères qui n'utilisaient pas le golfe du Saint-Laurent, comparativement à 67,7 % des baleineaux nés avant 2015 » [traduction].

375. J. Ji et al. (2024), « Machine learning for modeling North Atlantic right whale presence to support offshore wind energy development in the U.S. Mid-Atlantic », *Scientific Reports* 14 : p. 29147, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1038/s41598-024-80084-z>>; G. Davis et al. (2017), « Long-term passive acoustic recordings track the changing distribution of North Atlantic right whales (*Eubalaena glacialis*) from 2004 to 2014 », *Scientific Reports* 7 : p. 13460, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1038/s41598-017-13359-3>>.

376. T. Schlossberg, « Keeping an Ear Out for Whales », *Oceanus* (31 mai 2023), à l'adresse : <<https://bit.ly/3HdpSa1>>.

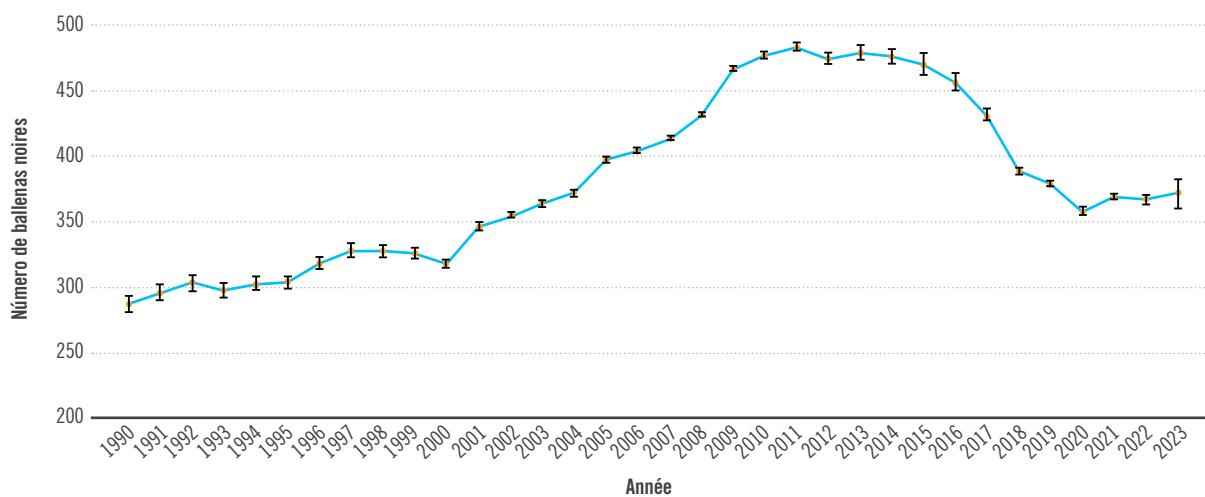
377. Modifications proposées à la VSR, p. 46925.

4. Blessures graves et mortalité chez la baleine noire de l'Atlantique Nord

4.1 Tendances démographiques et événement de mortalité inhabituelle

184. Des relevés aériens et par bateau, effectués de juin à octobre 1980 près d'Eastport, dans le Maine, et de l'embouchure de la baie de Fundy, ont permis d'observer 25 baleines noires de l'Atlantique Nord, dont quatre mères avec leurs baleineaux³⁷⁸. Ces observations ont marqué le début de travaux visant à documenter la population et à mieux comprendre l'espèce.
185. De 1980 à 2010, la population de baleines noires a progressivement augmenté, passant d'une centaine d'animaux à un pic d'environ 486 animaux en 2010³⁷⁹. Même pendant cette période de croissance, la communauté scientifique s'inquiétait d'un déclin imminent de la population en raison des taux de mortalité élevés en lien avec les collisions avec des navires et à l'enchevêtrement dans des engins de pêche³⁸⁰.
186. Les résultats des programmes d'observation et de surveillance des baleines noires de l'Atlantique Nord indiquent un déclin de leur population.

Figure 17. Évaluation de la population vivante de baleines noires de l'Atlantique Nord (1990-2023)



Remarque : Les évaluations annuelles sont représentées par une estimation ponctuelle accompagnée de barres d'erreur qui représentent 95 % de la probabilité postérieure. À titre d'exemple, l'estimation pour 2023 était de 372 +11/-12.

Source : Fiche annuelle NARWC 2024, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HC2Fyf>>.

378. S. Kraus et al. (2020), *supra* p. XI; New England Aquarium (2023), « Right Whale FAQs », à l'adresse : <<https://bit.ly/3Flcmk7>>.

379. E.L. Meyer-Gutbrod et C. H. Greene (2014), « Climate-associated regime shifts drive decadal-scale variability in recovery of North Atlantic right whale population », *Oceanography* 27(3) : pp. 148-153, 149, à l'adresse : <<http://dx.doi.org/10.5670/oceanog.2014.64>>.

380. Id.

187. Le 25 août 2017, NOAA Fisheries a déclaré un événement de mortalité inhabituelle (EMI) pour la baleine noire de l'Atlantique Nord³⁸¹. Cette déclaration faisait suite à un nombre élevé de morts de baleines noires le long de la côte de l'Atlantique, principalement dans le golfe du Saint-Laurent, au Canada, où 12 des 17 animaux morts ont été retrouvés en 2017³⁸². L'EMI pour la baleine noire de l'Atlantique Nord est en cours au moment de la publication du dossier factuel³⁸³.
188. La MMPA établit la procédure de détermination d'un EMI et l'élaboration d'un plan d'urgence avec des mesures d'intervention³⁸⁴. Un EMI est défini comme « un échouage inattendu qui entraîne une mortalité importante de toute population de mammifères marins et exige une intervention immédiate³⁸⁵ » [traduction]. Le *National Working Group on Marine Mammal Unusual Mortality Events* (groupe de travail national sur les événements de mortalité inhabituelle de mammifères marins), composé de spécialistes de la santé des mammifères marins³⁸⁶, doit évaluer les circonstances de l'événement en fonction de sept critères afin de déterminer si un EMI s'est produit ou est en train de se produire³⁸⁷.
189. Chacun de ces critères peut indiquer une mortalité inhabituelle et, dans le cas de la baleine noire, quatre de ces critères, tous liés à une augmentation de la morbidité, étaient remplis³⁸⁸. Selon NOAA Fisheries, « les menaces les plus pressantes pour la survie des baleines noires comprennent l'enchevêtrement dans les engins de pêche et les collisions avec les navires. Ensemble, elles sont responsables d'au moins 86 morts et blessures graves aux États-Unis et au Canada entre 2000 et 2017. Cela représente environ 20 % de la population existante³⁸⁹ » [traduction].
190. D'après les données des nécropsies dont ont fait l'objet les baleines noires décédées entre 1970 et 2002, « la principale cause de mortalité chez les adultes et les juvéniles semble être les traumatismes d'origine humaine dus aux collisions avec les navires (14/30) et à l'enchevêtrement dans les engins de pêche (4/30)³⁹⁰ » [traduction]. De plus, 38 des 44 nécropsies (88 %) réalisées sur des baleines noires entre 2003 et 2018 attribuent la mort à des causes humaines, à savoir les collisions avec des navires et l'enchevêtrement dans des engins de pêche³⁹¹. Depuis 2018, au moins 49 baleines noires ont été tuées ou gravement blessées à la suite de collisions avec des navires et d'enchevêtrements dans des engins de pêche³⁹².
191. Depuis 2017, on a enregistré 168 morts confirmées, blessures graves et morbidités (c.-à-d. des blessures ou maladies sublétales) chez les baleines noires. Ces 168 cas sont compris dans les événements de mortalité inhabituelle présentés au tableau 2. Au cours des 30 dernières années, aucune mort enregistrée chez les baleines noires de l'Atlantique Nord adultes n'était attribuable à des causes naturelles; il a été prouvé de façon définitive que toutes les morts pour lesquelles la cause était identifiable étaient attribuables à des facteurs humains³⁹³.

381. NOAA Fisheries (2017), « August 25 : NOAA declares deaths of North Atlantic right whales in U.S. and Canada an Unusual Mortality Event », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4dH0BBk>>.

382. NOAA Fisheries (2025), « 2017–2025 North Atlantic Right Whale Unusual Mortality Event », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/3SqGFJ0>>.

383. Id.

384. MMPA, 16 U.S.C., art. 1421c.

385. MMPA, 16 U.S.C., art. 1421h(9).

386. NOAA Fisheries (2025), « Marine Mammal Unusual Mortality Events », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/3FdO6jT>>.

387. NOAA Fisheries (2023), « Understanding Marine Mammal Unusual Mortality Events », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/3ZqtnQN>>.

388. NOAA Fisheries (2025), « Frequent Questions : 2017–2025 North Atlantic Right Whale Unusual Mortality Event », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4dxAmes>>.

389. *Vessel Speed Rule Assessment*, p. i, à l'adresse : <<https://bit.ly/4jtaO5q>> (citations internes omises).

390. M.J. Moore et al. (2004), « Morphometry, gross morphology and available histopathology in North Atlantic right whale (*Eubalaena glacialis*) mortalities (1970–2002) », *Journal Cetacean Research Management* 6(3) : pp. 199–214, 209, à l'adresse : <<https://doi.org/10.47536/jcrm.v6i3.762>>.

391. S.M. Sharp et al. (2019), « Gross and histopathologic diagnoses from North Atlantic right whale *Eubalaena glacialis* mortalities between 2003 and 2018 », *Diseases of Aquatic Organisms* 135(1) : pp. 1–31, à l'adresse : <<https://bit.ly/43FbLlp>>.

392. NOAA Fisheries (2025), « 2017–2025 North Atlantic Right Whale Unusual Mortality Event », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/3SqGFJ0>>. Pour plus de détails, voir NOAA Fisheries (2025), *North Atlantic Right Whale Causes of Death for Confirmed Carcasses*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), à l'adresse : <<https://bit.ly/3FbPH9V>>. Il convient de noter que ce tableau contient des animaux dont la mort a été observée pour la première fois aux États-Unis et au Canada.

393. D.W. Linden et al. (2024), « Quantifying Uncertainty in Anthropogenic Causes of Injury and Mortality for an Endangered Baleen Whale », *Ecosphere* 15(12) : pp. e70086, 10, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1002/ecs2.70086>>, « Les preuves que les interactions humaines sont dominantes dans la mortalité des baleines noires juvéniles et adultes au cours des 30 dernières années et plus sont accablantes » [traduction]. Note : Cette étude s'appuie sur les données du *Northeast Fisheries Science Center* recueillies dans toute l'aire de répartition de l'espèce.

Tableau 2. Événement de mortalité inhabituelle pour la baleine noire de l'Atlantique Nord (2017-2025)

Année	Morts					Blessures graves			Morbidité (blessure ou maladie sublétale)				Total	
	CN*	ENCH.*	PÉRI.*	IND.*	NE*	EC*	CN*	ENCH.*	BAL. DÉP.*	CN**	ENCH.**	BLESS. INC.**	CP-INC.**	
2017	5	4	0	2	6	0	0	5	0	0	11	1	1	35
2018	0	3	0	0	0	0	0	7	0	0	8	0	3	21
2019	4	1	0	1	4	0	0	3	0	0	5	0	0	18
2020	1	0	1	0	0	0	1	3	1	1	3	1	0	12
2021	1	1	0	0	0	0	1	3	0	1	3	0	0	10
2022	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	12	1	1	19
2023	1	0	1	0	0	0	0	4	0	2	11	3	0	22
2024	3	1	0	0	1	0	1	6	0	4	7	0	3	26
2025	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	1	5
Total	15	10	2	3	11	0	3	36	1	9	60	9	9	168

Remarque : * Collision avec un navire (CN); enchevêtement (ENCH.); périnatal (PÉRI.); inconnu ou indéterminé (IND.); non examiné (NE); en cours (EC); baleineau dépendant (BAL. DÉP.); blessure inconnue (BLESS. INC.); mauvaise condition physique causée par un facteur inconnu (CP-INC.).

Source : NOAA Fisheries (2025), « 2017–2025 North Atlantic Right Whale Unusual Mortality Event », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : < <https://bit.ly/3SqGFj0> >.

192. En tenant compte de la variabilité des données, ces chiffres illustrent tout de même que sur la base d'environ 70 femelles actives sur le plan de la reproduction et du temps nécessaire entre les naissances pour se reposer et regagner de la masse corporelle, 20 baleineaux au cours d'une saison de mise bas représenterait une année relativement productive. Toutefois, il faudrait encore plus de baleineaux par an pendant de nombreuses années pour permettre la récupération de l'espèce³⁹⁴.
193. Des études ont déterminé que « la mortalité chez les femelles adultes est le principal facteur du taux de changement de l'espèce, et les données de nécropsie au fil des décennies démontrent que les morts de baleines noires adultes sont presque entièrement attribuables à des causes anthropiques³⁹⁵ » [traduction]. On peut donc conclure que la mortalité d'origine humaine a limité le rétablissement des baleines noires de l'Atlantique Nord et que « si la population de baleines noires de l'Atlantique Nord avait augmenté au rythme annuel auquel elle est capable de le faire, la population de cette espèce serait presque le double de ce qu'elle est aujourd'hui, et la situation d'urgence actuelle ne serait pas aussi grave³⁹⁶ » [traduction].
194. La déclaration de l'EMI a mobilisé des ressources supplémentaires pour soutenir davantage d'interventions et obtenir des réponses plus complètes sur le terrain en cas d'échouages, ainsi que pour enquêter sur les circonstances et les effets des événements de mortalité individuelle. Les travaux menés dans le cadre de l'EMI témoignent d'une ample collaboration entre vétérinaires et pathologistes marins dans des domaines hautement spécialisés et d'une coordination à l'échelle d'une vaste zone géographique³⁹⁷.

394. NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale Calving Season 2025 », *supra* à l'adresse : < <https://bit.ly/3HbHzqx> >.

395. P. Corkeron et al. (2018), « The recovery of North Atlantic right whales, *Eubalaena glacialis*, has been constrained by human-caused mortality », *Royal Society Open Science* 5(11) : p. 180892, à l'adresse : < <http://doi.org/10.1098/rsos.180892> >. Note : Cette étude a été menée dans la région côtière Atlantique.

396. Id.

397. MMPA, 16 U.S.C., art. 1421d. Voir NOAA Fisheries (2025), « Frequent Questions: 2017–2025 North Atlantic Right Whale Unusual Mortality Event », *supra* à l'adresse : < <https://bit.ly/4dXames> >. Note : Ce travail s'effectue dans toute l'aire de répartition de l'espèce grâce à des efforts coordonnés.

4.2 Causes de mortalité et de blessures graves chez la baleine noire de l'Atlantique Nord

4.2.1 Facteurs de risque

195. Outre la mortalité et les blessures graves causés par l'humain, les effets potentiels des changements climatiques et les répercussions sur l'habitat menacent la survie continue de la baleine noire de l'Atlantique Nord et son rétablissement potentiel en tant qu'espèce en voie de disparition³⁹⁸. Le présent dossier factuel porte sur les collisions avec les navires et l'enchevêtrement dans les engins de pêche, soit les principales causes de mort et de blessures graves chez les baleines noires³⁹⁹.
196. La disponibilité, l'abondance et l'emplacement des proies influent sur les déplacements des baleines noires, ce qui affecte le risque de rencontrer des navires et des engins de pêche durant leur recherche de nourriture. Les effets des changements climatiques affectent probablement l'abondance et l'emplacement des copépodes, ce qui pousse les baleines à se déplacer et à se nourrir dans des zones différentes par rapport aux normes historiques⁴⁰⁰. La répartition des baleines noires; leur comportement alimentaire à certaines périodes de l'année; la profondeur où elles se nourrissent dans la colonne d'eau; la fréquence et l'endroit où elles se nourrissent par écrémage; ainsi que la fréquence et la profondeur des plongées⁴⁰¹ – tous ces facteurs dépendent de la répartition des copépodes dans l'eau, qui est à son tour influencée par le type de copépodes et leurs caractéristiques, comme nous l'avons expliqué à la section 3.2.

4.2.2 Trafic maritime et collisions avec les navires

197. La NOAA a expliqué que « les baleines noires de l'Atlantique Nord sont parfois appelées "baleines urbaines" en raison de leur proximité avec les environnements côtiers peuplés. Cette proximité entraîne des collisions avec les navires qui naviguent dans ces eaux et causent des blessures ou la mort⁴⁰² » [traduction]. Le temps que les baleines noires passent près de la surface augmente également le risque de collisions avec les navires, en particulier les femelles avec leurs baleineaux qui se nourrissent près de la surface⁴⁰³.
198. Le transport maritime vers les ports de l'Atlantique a augmenté au fil du temps. Par conséquent, les regroupements de navires traversant l'habitat des baleines sont plus fréquents, ce qui augmente la probabilité d'une rencontre, et la présence accrue de grands navires augmente également la létalité probable des collisions qui se produisent. L'augmentation du trafic maritime accroît également les niveaux de bruit dans l'océan, ce qui risque d'étouffer ou de « masquer » les vocalisations. On a constaté que les baleines noires percevaient les sons comme le bruit des navires et présentaient des réactions comportementales variables⁴⁰⁴. Des recherches supplémentaires sont nécessaires pour mieux caractériser et comprendre les effets du bruit à l'échelle de la population⁴⁰⁵.

398. NOAA Fisheries (2022), *North Atlantic right whale (Eubalaena glacialis) 5-Year Review: Summary and Evaluation*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Gloucester (MA), pp. 21-28, à l'adresse : <<https://bit.ly/4mQZIKp>>; NOAA Fisheries (2024), *supra* p. 32-33, à l'adresse : <<https://bit.ly/4jo2C6G>>.

399. NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale: Road to Recovery », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4jlxvbO>>.

400. E.L. Meyer-Gutbrod et al. (2021), *supra* à l'adresse <<https://doi.org/10.5670/oceanog.2021.308>>.

401. Certaines baleines noires ont même été observées avec de la boue sur le corps, le plus souvent sur la tête, ce qui semble indiquer qu'elles plongent vers le plancher océanique pour se nourrir. P. Hamilton et S. Kraus (2019), *supra* à l'adresse : <<http://doi.org/10.3354/esr00963>>.

402. NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale: Road to Recovery », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/4jlxvbO>>.

403. EE provisoire pour les modifications proposées à la VSR, pp. 13, 16.

404. R.M. Rolland et al. (2012), « Evidence that ship noise increases stress in right whales », *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences* 279(1737) : pp. 2363-2368, à l'adresse : <<http://doi.org/10.1098/rspb.2011.2429>>; L.P. Matthews et S. E. Parks (2021), « An overview of North Atlantic right whale acoustic behavior, hearing capabilities, and responses to sound », *supra* p. 113043, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2021.113043>>. Note : Ces études ont été réalisées dans les eaux sous la juridiction des États-Unis et du Canada.

405. M.F. McKenna et al. (2024), « Understanding vessel noise across a network of marine protected areas », *Environmental Monitoring and Assessment* 196(369) à l'adresse : <<https://doi.org/10.1007/s10661-024-12497-2>>.

Figure 18. Trajectoire migratoire d'une baleine noire marquée par satellite (mars 2021)



Remarque : Capture d'écran d'une visualisation illustrant le risque que courrent les baleines noires en nageant le long de la côte est des États-Unis. Elle montre la trajectoire migratoire d'une baleine noire âgée d'un an, marquée par satellite au large de la côte de New York et du New Jersey en mars 2021.

Source : NOAA Fisheries (2025), « Reducing Vessel Strikes to North Atlantic Right Whales », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4jXE7xM>>.

199. Depuis l'entrée en vigueur de la VSR, en 2008, jusqu'en juillet 2022, NOAA *Fisheries* a documenté 12 collisions dans les eaux sous la juridiction des États-Unis impliquant des navires de toutes tailles, entraînant six blessures graves et six décès⁴⁰⁶. Ce nombre est probablement inférieur à la réalité, notamment parce que les collisions avec des navires qui se produisent plus au large ou qui impliquent de grands navires de haute mer (NHM) sont « sous-déclarées dans les données, parce que de nombreux grands navires sont incapables de détecter les interactions avec les grandes baleines, et que les baleines qui meurent loin au large sont moins susceptibles d'être détectées dans l'ensemble⁴⁰⁷ » [traduction]. Les rapports incomplets et les collisions avec les navires non détectés compliquent l'évaluation des effets à long terme des collisions avec les navires à l'échelle de la population.
200. Néanmoins, 5 des 12 événements documentés impliquaient des bateaux de moins de 20 m (65 pieds), « démontrant le risque important que cette catégorie de bateaux non réglementés peut présenter pour les baleines noires⁴⁰⁸ » [traduction]. Le lieu des collisions reste souvent inconnu, mais quatre des cinq événements mettant en cause des bateaux de moins de 20 m se sont produits à l'intérieur de ZGS actives⁴⁰⁹.

406. EE provisoire pour les modifications proposées à la VSR, p. 10. Voir le tableau 1 de l'annexe A, « Known North Atlantic right whale vessel strike mortalities and serious injuries in U.S. waters (or first sighted in U.S. waters) since 1999 », de l'EE provisoire pour les modifications proposées à la VSR (figurant à l'annexe 7 du présent dossier factuel).

407. Id.

408. Id.

409. Id.

Photo 9. Baleine noire près d'un bateau au large de la Floride



Source : Florida Fish and Wildlife Conservation Commission, permis de recherche n° 775-1875 de la NOAA.

201. Si l'on examine les cas individuels documentés de collisions avec des navires ayant entraîné des blessures graves ou la mort, on constate souvent des blessures et des cicatrices attribuables aux hélices. Les nécropsies de baleines noires peuvent révéler d'anciennes blessures ayant causé des dommages qui seraient autrement passés inaperçus. Les nécropsies permettent également de constater l'ampleur des dommages physiques et des lésions qu'une collision avec un navire peut causer. En effet, nombre de baleines qui meurent à la suite d'une collision meurent d'un traumatisme contondant qui n'est visible qu'à l'intérieur de l'animal. Des expertises post-mortem ont révélé des blessures si graves que l'animal a probablement été tué à l'impact, notamment des fractures de la boîte crânienne et des vertèbres, et ont également révélé des fractures catastrophiques d'éléments du squelette, tels que les os de la mâchoire, blessures auxquelles l'animal a pu survivre pendant un certain temps avant d'y succomber⁴¹⁰.
202. Il convient de noter que les femelles, les baleineaux et les juvéniles sont représentés de manière disproportionnée dans les cas connus de collisions avec des navires⁴¹¹. « Les couples mère-baleineau courent un risque élevé de collision avec les navires, car ils se reposent et se nourrissent fréquemment dans des habitats littoraux, à la surface de l'eau ou à proximité, en particulier dans l'aire de mise bas du sud-est⁴¹² » [traduction]. Un tableau de toutes les baleines noires de l'Atlantique Nord mortes ou gravement blessées après avoir été heurtées par un navire dans les eaux sous la juridiction des États-Unis (ou aperçues pour la première fois dans ces eaux) de 1999 à 2022 est inclus à l'annexe 7. Depuis 2022, il est connu que quatre autres collisions mortelles avec des navires se sont produites⁴¹³.

410. Voir R. Campbell-Malone (2007), *Biomechanics of North Atlantic right whale bone: mandibular fracture as a fatal endpoint for blunt vessel-whale collision modeling*, thèse de doctorat, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, à l'adresse : <<https://bit.ly/48OdR4S>>; S.M. Sharp et al. (2019), *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/43FbLlp>>.

411. Id. p. 13.

412. EE provisoire pour les modifications proposées à la VSR, p. 13 (citations internes omises).

413. NOAA Fisheries (2025), « 2017–2025 North Atlantic Right Whale Unusual Mortality Event », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/3SqGFJ0>>.

203. Les collisions avec les navires sont devenues un risque plus grave pour l'espèce par suite de l'intensification du commerce maritime et de l'augmentation de la taille, de la vitesse et de la masse ou de la capacité de chargement des navires commerciaux. Les premiers travaux visant à caractériser le lien entre la vitesse des navires et la létalité des collisions avec les navires, ainsi que l'ampleur des forces interagissant lors des collisions avec les baleines⁴¹⁴, ont été essentiels à l'élaboration et à l'adoption de la VSR. De nouvelles données indiquent toutefois l'utilité de tenir compte des modèles biophysiques intégrant la forme de la coque et la masse du navire en fonction du type de navire. Ce travail de recherche fournit une image plus complète de la menace et souligne le fait qu'il existe toujours un risque élevé (probabilité de 80%) qu'une baleine noire soit tuée par un navire naviguant au-delà de 5 noeuds, en fonction de la forme de la coque et de la masse du navire⁴¹⁵. D'autres recherches ont confirmé que la classe des très grands navires de plus de 106 m (350 pieds) est celle qui contribue le plus à la mortalité des baleines noires⁴¹⁶.
204. Néanmoins, comme indiqué ci-dessus, des navires plus petits ont causé des collisions mortelles pour des baleines noires, comme le montre le cas d'Infinity (n° 3230) et de son baleineau, tous deux heurtés par un navire au large de Saint Augustine, en Floride, en février 2021. Il s'agissait d'un bateau de pêche récréative de 16 m (54 pieds) de long, qui naviguait à une vitesse de 21 noeuds. Le baleineau a été tué presque instantanément par la collision avec le navire (traumatisme contondant et perforant)⁴¹⁷ et Infinity a été repérée trois jours plus tard au large des côtes de Géorgie avec des blessures visibles, notamment de profondes lacérations qui semblaient avoir été causées par une hélice. Elle n'a pas été revue depuis⁴¹⁸.
205. Comme nous l'avons mentionné, les femelles et les baleineaux figurent de manière disproportionnée parmi les cas connus de collisions avec des navires, ce qui a été le cas dans deux des incidents de collision mortelle de l'année dernière. En mars 2024, une baleine noire femelle (n° 1950) a été tuée par une collision avec un navire. Mère à six reprises, elle a laissé derrière elle un baleineau nouveau-né que l'on a présumé être gravement blessé en raison de la mort de sa mère⁴¹⁹. Une nécropsie a été pratiquée, et les premières conclusions ont fait état de « blessures catastrophiques avec une dislocation de la colonne vertébrale de la baleine et des fractures de toutes les vertèbres du bas du dos. Ces résultats correspondent à un traumatisme contondant dû à une collision avec un navire avant la mort⁴²⁰ » [traduction]. L'OLE serait en train d'enquêter sur l'incident. Il s'agit de la 40^e mort depuis que l'EMI a été déclarée en 2017⁴²¹.

414. G. Silber et al. (2010), « Hydrodynamics of a ship/whale collision », *Journal of Experimental Marine Biology and Ecology* 39(1-2) : pp. 10-19, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1016/j.jembe.2010.05.013>>; A. Vanderlaan et C. Taggart (2007), « Vessel Collisions with Whales: The Probability of Lethal Injury Based on Vessel Speed », *Marine Mammal Science* 23(1) : pp. 144-156, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1111/j.1748-7692.2006.00098.x>>. Voir aussi P.B. Conn et G. Silber (2013), « Vessel speed restrictions reduce risk of collision-related mortality for North Atlantic right whales », *Ecosphere* 4(4) : pp. 1-16, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1890/ES13-00004.1>>.

415. D.E. Kelly et al. (2021), « Assessing the lethality of ship strikes on whales using simple biophysical models », *Marine Mammal Science* 37 : pp. 251-267, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1111/mms.12745>>; L. Garrison et al. (2025), « The effects of vessel speed and size on the lethality of strikes of large whales in U.S. waters », *Frontiers in Marine Science* 11, à l'adresse : <<https://doi.org/10.3389/fmars.2024.1467387>>

416. H. Blondin et al. (2025), « Vessel strike encounter risk model informs mortality risk for endangered North Atlantic right whales along the United States east coast », *Scientific Reports* 15 : p. 736, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1038/s41598-024-84886-z>>.

417 « Les blessures observées chez les baleines heurtées par des navires se répartissent en deux catégories distinctes : 1) les traumatismes perforants, souvent dus au contact avec l'hélice, et 2) les traumatismes contondants, vraisemblablement dus au contact avec la coque du navire » [traduction]. R. Campbell-Malone et al. (2008), « Gross and Histologic Evidence of Sharp and Blunt Trauma in North Atlantic Right Whales (*Eubalaena glacialis*) Killed by Vessels », *Journal of Zoo and Wildlife Medicine* 39(1) : pp. 37-55, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1638/2006-0057.1>>.

418. NOAA Fisheries (2023), « North Atlantic Right Whale Calf Stranded Dead in Florida », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/3Sozst6>>; Georgia Department of Natural Resources, Wildlife Resources Division (2022), « Looking Back: Capt. Recalls Whale Collision », à l'adresse : <<https://bit.ly/4kBpWPu>>.

419. NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale Updates: Dead Female Right Whale (1950) Off Virginia », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/3Z4HmcL>>.

420. Id.

421. Id.

Photo 10. Baleineau d'Infinity présentant des blessures visibles causées par une hélice après avoir été tué par un bateau



Source : Tucker Joenz, Florida Fish and Wildlife Conservation Commission, en vertu du permis n° 18786 de la NOAA.

206. Le 6 janvier 2024, NOAA Fisheries a été informée de la présence d'une baleine noire de l'Atlantique Nord repérée trois jours plus tôt avec un baleineau blessé au large de la Caroline du Sud⁴²². La mère du baleineau a été identifiée comme étant Juno (n° 1612), la première baleine noire femelle à mettre bas cette saison (elle avait été vue pour la première fois avec son baleineau le 28 novembre 2023 au large de Georgetown, en Caroline du Sud⁴²³). Le couple mère-baleineau avait été vu pour la dernière fois avant la blessure le 9 décembre 2023, au large d'Amelia Island, en Floride⁴²⁴.
207. Le baleineau présentait de graves blessures à la tête causées par les hélices, considérées comme des « blessures graves » auxquelles il avait peu de chances de survivre. Les spécialistes ont examiné les photographies et la vidéographie aérienne pour déterminer si la taille des lacérations causées par l'hélice sur le baleineau pouvait fournir une indication sur la taille et le type du navire. « Sur la base de cette évaluation, les estimations préliminaires indiquent que le navire impliqué dans l'incident mesurait probablement entre 11 et 17 m (35 et 57 pieds) de long⁴²⁵ » [traduction]. Le 26 février 2024, le baleineau a été observé au large de la côte de la Géorgie avec sa mère, et saignait des blessures causées par la collision avec le navire⁴²⁶. Le 3 mars 2024, exactement deux mois après avoir été vu blessé pour la première fois, il a été retrouvé mort au Cumberland Island National Seashore en Géorgie⁴²⁷.

422. NOAA Fisheries, « North Atlantic Right Whale Updates: 2024 Calf of Juno (Right Whale 1612) », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4khKX1>>.

423. Id.

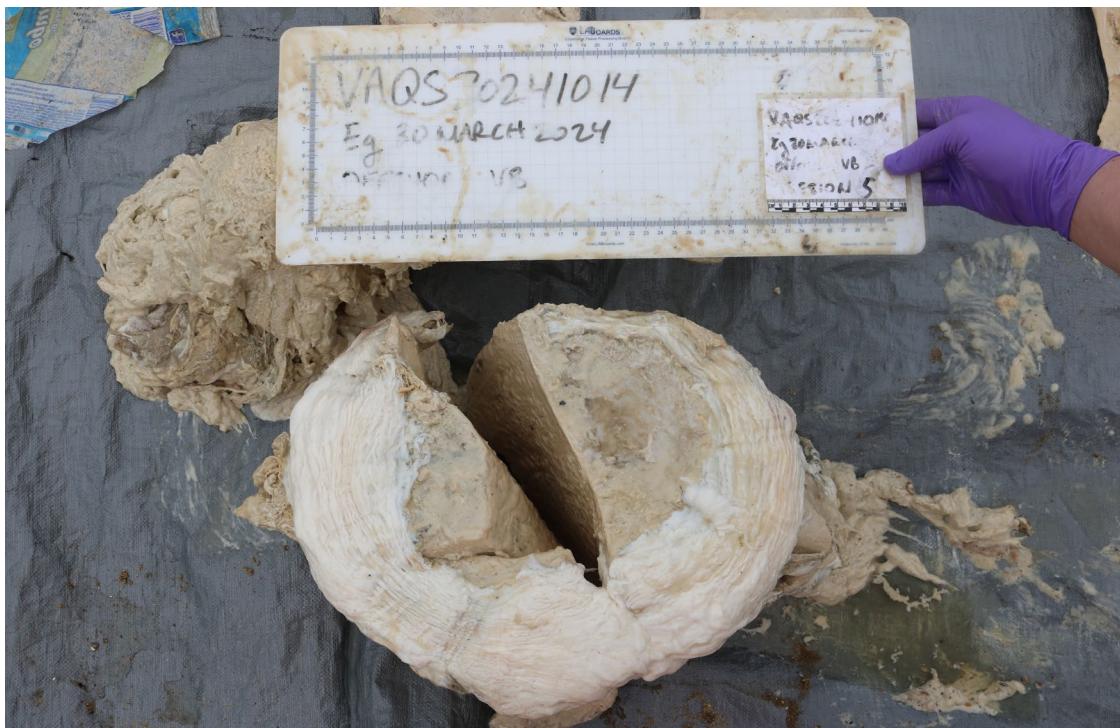
424. Id.

425. Id.

426. Id.

427. Id.; L. Cohen, « First North Atlantic right whale baby born this season suffered “slow, agonizing death” after vessel strike, NOAA says », CBS News (5 mars 2024), à l'adresse : <<http://bit.ly/436E4JP>>.

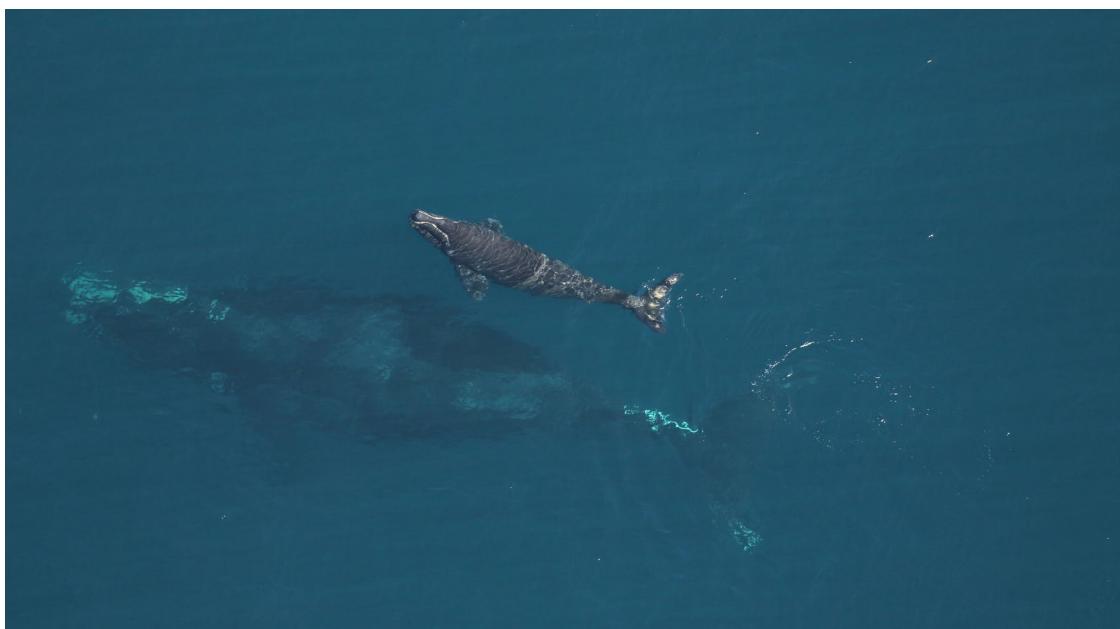
Photo 11. Vertèbre de la baleine noire femelle no 1950, tuée par une collision avec un navire



Une vertèbre du bas du dos de la baleine est fracturée en son centre. Les spécialistes ont examiné cette vertèbre et d'autres lésions de la colonne vertébrale de la baleine, et ont déterminé qu'un traumatisme contondant causé par un navire avait entraîné la mort de la baleine.

Source : Virginia Aquarium and Marine Science Center, en vertu du permis n° 24359 de la NOAA.

Photo 12. Juno (n° 1612) avec son baleineau le 9 décembre 2023 au large d'Amelia Island, en Floride



Source : Florida Fish and Wildlife Conservation Commission, en vertu du permis n° 26919 de la NOAA.

Photo 13. Le baleineau de Juno avec des lacérations causées par une collision avec un navire le 26 février 2024



Source : Georgia Department of Natural Resources, en vertu du permis n° 24359 de la NOAA.

208. Un dernier exemple montre le risque à long terme lié aux blessures causées par les collisions avec les navires, en particulier pour les baleines noires femelles. Le 12 janvier 2005, une femelle adulte (n° 2143) est morte des suites de blessures causées par une hélice lors d'une collision avec un navire survenue alors qu'elle n'était qu'un baleineau, blessures qui avaient cicatrisé, mais qui se sont rouvertes en raison de sa gestation⁴²⁸.

4.2.3 Enchevêtrement dans des engins de pêche

209. Des scientifiques ont simulé la façon dont les baleines noires s'enchevêtrent dans les orins de bouées verticaux des pêcheries⁴²⁹. Grâce à un simulateur, il est possible de voir comment une baleine noire peut réagir lorsqu'elle touche une corde et comment elle peut tourner instinctivement sur elle-même, enroulant la corde autour de son corps. Cela permet de comprendre comment les enchevêtements se produisent et comment, en tentant de se libérer d'un engin, les animaux peuvent s'enchevêtrer davantage. Il devient ainsi plus difficile pour eux de se défaire de l'engin par leurs propres moyens.
210. Dans certains cas, l'enchevêtrement entraîne la noyade immédiate et la mort de l'animal. Si l'animal est pris dans un engin dont il ne peut se défaire, ou s'il ne peut remonter à la surface pour respirer, il se noie, généralement par asphyxie plutôt que par inhalation d'eau⁴³⁰.

428. Annexe 7 : Cas connus de mort et de blessures graves causées par des collisions de baleines noires de l'Atlantique Nord avec des navires dans les eaux sous la juridiction des États-Unis (ou aperçues pour la première fois dans ces eaux) depuis 1999 jusqu'en 2021 et tel que rapporté en juillet 2022.

429. New England Aquarium (2018), « Simulation : Right Whale Entanglement Event », à l'adresse : <<https://bit.ly/4kxtPoV>>; L.E. Howle et al. (2019), « Simulation of the entanglement of a North Atlantic right whale (*Eubalaena glacialis*) with fixed fishing gear », *Marine Mammal Science* 35(3) : pp. 760-778, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1111/mms.12562>>.

430. M.J. Moore et J. Van der Hoop (2012), « The painful side of trap and fixed net fisheries: chronic entanglement of large whales », *Journal of Marine Biology* 2012 : p. 230653, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1155/2012/230653>>.

Photo 14. Baleine noire dont le rostre est enchevêtré et qui semble traîner un casier



Source : Florida Fish and Wildlife Conservation Commission, en vertu du permis n° 594-1759 de la NOAA.

211. D'autres enchevêtrements sont plus compliqués : les animaux peuvent survivre plus ou moins longtemps en traînant des engins de pêche avant de mourir des suites d'une émaciation, étant donné l'énergie dépensée pour traîner un engin. L'enchevêtrement peut également empêcher la baleine de se nourrir, car la tête est souvent la partie du corps enchevêtrée⁴³¹.
212. Un enchevêtrement chronique (c.-à-d. lorsque l'animal est capable de continuer à nager) peut entraîner des blessures graves au fil du temps. Par exemple, lorsqu'une corde est enroulée autour de « plus d'une partie du corps, comme les fanons, et enroulée plusieurs fois autour d'une nageoire, le mouvement de nage continue de l'animal entraîne une laceration chronique jusqu'aux os des membres⁴³² » [traduction]. L'animal peut développer des blessures, notamment « où la corde s'incise chroniquement dans l'os⁴³³ » [traduction], ce qui peut entraîner de graves lésions tissulaires et des infections.
213. Les enchevêtrements mortels dans des engins de pêche peuvent causer de l'émaciation, des blessures ou des infections et entraîner la mort de l'animal au bout de six mois, en moyenne⁴³⁴.

431. Id.

432. Id.

433. M.J. Moore et al. (2004), *supra* à l'adresse : <<https://doi.org/10.47536/jcrm.v6i3.762>>.

434. M.J. Moore et al. (2006), « Fatally entangled right whales can die extremely slowly », OCEANS 2006, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1109/OCEANS.2006.306792>>.

Photo 15. Baleine noire avec les nageoires enchevêtrées



Source : Florida Fish and Wildlife Conservation Commission, en vertu du permis n° 932-1905 de la NOAA.

214. Même lorsqu'elles se libèrent des engins de pêche, les baleines noires souffrent de douleurs et de blessures causées par leur enchevêtrement. En fonction du poids de l'engin, de l'intensité de la lutte de la baleine pour essayer de s'en libérer, ou de la force et de la configuration des cordes qui enchevêtrent la baleine, entre autres facteurs, la corde peut provoquer de profondes lacérations de la peau, du lard et des muscles, parfois même jusqu'à l'os sous-jacent⁴³⁵. L'incidence des enchevêtrements graves est plus élevée chez les baleineaux et les juvéniles, ce qui suggère qu'ils sont plus susceptibles que les adultes de souffrir de blessures profondes dues à l'enchevêtrement⁴³⁶.
215. Les plus récentes et plus complètes données disponibles sur les enchevêtrements de grandes baleines en général aux États-Unis sont celles pour 2022, publiées en janvier 2024. Ces données font état de 67 cas confirmés de baleines nouvellement enchevêtrées en 2022, dont 65 animaux vivants et 2 animaux morts au moment du signalement⁴³⁷. Ce nombre de 67 nouveaux cas est qualifié d'« estimation prudente » – il ne tient compte que des cas d'enchevêtrement confirmés, mais pas d'autres observations signalées. En outre, le rapport reconnaît que « de nombreuses baleines enchevêtrées ne sont pas détectées (c.-à-d. qu'elles ne sont pas observées alors qu'elles sont enchevêtrées et qu'elles meurent en mer⁴³⁸) » [traduction].

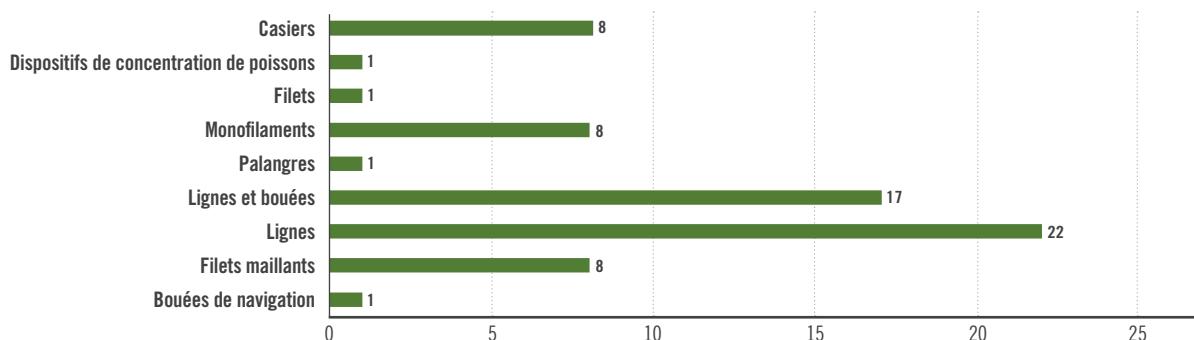
435. M.J. Moore et J. Van der Hoop (2012), *supra* à l'adresse : <<https://doi.org/10.1155/2012/230653>>; voir aussi S. Dolman et M. J. Moore (2017), « Welfare Implications of Cetacean Bycatch and Entanglements », dans A. Butterworth (dir.), *Marine Mammal Welfare*, Springer, Cham, pp. 41-65.

436. A. Knowlton et. al. (2012), « Monitoring North Atlantic right whale Eubalaena glacialis entanglement rates: A 30 yr retrospective », *Marine Ecology Progress Series* 466 : pp. 293-302, à l'adresse : <<https://bit.ly/4kvBeoa>>.

437. NOAA Fisheries (2024), *National Report on Large Whale Entanglements Confirmed in the United States in 2022*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), p. 1, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HeNoDB>>.

438. Id. pp 1-2.

Figure 19. Sources d'enchevêtrement de grandes baleines confirmées aux États-Unis (2022)



Source : NOAA Fisheries (2024), National Report on Large Whale Entanglements Confirmed in the United States in 2022, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), p. 8, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HeNoDB>>.

216. En ce qui concerne les sources d'enchevêtrement, le rapport indique que 27 des 67 cas confirmés, soit 40 %, mettaient en cause des engins de pêche commerciale ou récréative⁴³⁹. Les 40 cas restants, soit 60 %, mettaient en cause des lignes qui ne pouvaient être liées hors de tout doute à une pêcherie ou à une autre source, mais il est probable que certains des cas avec des lignes étaient liés à des activités de pêche⁴⁴⁰. En 2023, 32 des 60 cas confirmés d'enchevêtrement (soit environ 50 %) concernaient des engins de pêche commerciale ou récréative et, en 2024, 46 des 95 cas confirmés (soit environ 48 %) concernaient des engins de pêche commerciale ou récréative⁴⁴¹.
217. Il n'y a eu aucun nouvel enchevêtrement confirmé de baleine noire observé aux États-Unis en 2022, mais le rapport note que « de nombreuses baleines noires de l'Atlantique Nord enchevêtrées les années précédentes portaient probablement encore des traces de ces enchevêtremens en 2022⁴⁴² » [traduction]. Le rapport indique que le nombre annuel d'enchevêtremens de baleine noire sur une période de 15 ans (2007-2021) est de $4,3 \pm 2,2^{443}$. Les données plus récentes montrent que quatre baleines noires ont été empêtrées dans les eaux sous la juridiction des États-Unis en 2023 et quatre autres ont été empêtrées dans ces eaux en 2024⁴⁴⁴.
218. NOAA Fisheries enregistre le lieu où l'enchevêtrement a été observé pour la première fois, mais précise que cet emplacement n'est pas un indicateur fiable du lieu d'enchevêtrement. Une baleine peut se déplacer de ce lieu avant d'être observée⁴⁴⁵.
219. Bien qu'aucun nouvel enchevêtrement confirmé de baleine noire n'ait été observé aux États-Unis en 2022, la baleine noire n°5120 a été vue sans engin le 1^{er} mai 2022 dans les eaux sous la juridiction des États-Unis, puis a été vue gravement enchevêtrée le 31 août 2022 dans le golfe du Saint-Laurent. La femelle de 3 ans est morte et s'est échouée à Martha's Vineyard, dans le Massachusetts, le 28 janvier 2024. La NOAA Fisheries a déterminé que n°5120 était morte d'un enchevêtrement chronique dans un engin pour la pêche au homard d'Amérique et portant la marque d'un engin de pêche de l'État du Maine. L'État de Maine a exprimé son désaccord, affirmant que l'engin ne pouvait pas être définitivement lié à la pêche dans ses eaux, et a suggéré que l'animal aurait pu s'emmêler dans les eaux sous la juridiction fédérale⁴⁴⁶.

439. Id. p. 8.

440. Id.

441 NOAA Fisheries (2025), *National Report on Large Whale Entanglements Confirmed in the United States in 2023*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), p. 1, à l'adresse : <<https://bit.ly/4nAjOnP>>; NOAA Fisheries (2025), *National Report on Large Whale Entanglements Confirmed in the United States in 2024*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), p. 1, à l'adresse : <<https://bit.ly/47N2njn>>.

442. NOAA Fisheries (2024), *National Report on Large Whale Entanglements Confirmed in the United States in 2022*, *supra* p. 4, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HeNoDB>>.

443. Id.

444. *Supra* note 441.

445. NOAA Fisheries (2024), *National Report on Large Whale Entanglements Confirmed in the United States in 2022*, *supra* p. 1, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HeNoDB>>.

446. Cf NOAA Fisheries (2024), *2022 Atlantic Large Whale Entanglement Report*, National Marine Fisheries Service, Greater Atlantic Region, Protected Resources Division, Gloucester (MA), p. 47-56, à l'adresse : <<https://bit.ly/4mYlPyc>>; Department of Marine Resources, State of Maine (lettre au Greater Atlantic Regional Fisheries Office, National Oceanic and Atmospheric Administration, 5 janvier 2025), à l'adresse : <<https://bit.ly/46zEdHX>>.

220. Tous les cas connus d'enchevêtrement de baleines noires entre 1980 et 2022 ont également fait l'objet d'études de cas détaillées par des chercheurs. Elles comprennent des renseignements, dans la mesure où ils sont connus, sur le cycle de vie de la baleine, le moment et la durée de l'enchevêtrement, le nombre d'enchevêtements antérieurs, le type d'engin et ses composants, des photographies et un dessin de la configuration de l'engin et de l'enchevêtrement⁴⁴⁷. Les chercheurs qui ont élaboré ces études de cas notent que « les baleines noires portant des engins attachés à leurs corps ne représentent qu'un sous-ensemble des enchevêtements subis par les baleines noires⁴⁴⁸ » [traduction]. Au total, 1 880 enchevêtements ont été documentés entre 1980 et 2022 et 146 de ces cas (7,8 %) étaient liés à des engins de pêche⁴⁴⁹.
221. Les enchevêtements dans les engins de pêche peuvent poser le plus grand nombre de problèmes pour le rétablissement complet de la population de baleines noires. C'est à cause de leurs effets synergiques sur les animaux individuels et la population dans son ensemble, étant donné qu'une proportion élevée de la population est victime d'enchevêtements⁴⁵⁰. Les enchevêtements dans des engins de pêche entraînent divers effets à court et à long terme. Les animaux qui survivent au traumatisme initial de l'enchevêtrement en subissent des effets persistants. Ces effets comprennent une diminution du taux de natalité, une malnutrition chronique, des périodes prolongées de souffrance, et, pour certains animaux, la mort⁴⁵¹. Cette série de menaces et de défis fait l'objet d'études portant sur la cause principale de la réduction de la taille et de la baisse du taux de reproduction des baleines noires au fil du temps.
222. On estime que les enchevêtements expliquent en partie pourquoi les baleines noires de l'Atlantique Nord ont des intervalles de mise bas plus longs (actuellement de six à dix ans) que lors des décennies précédentes. Selon les estimations actuelles, 89 % des femelles ont été enchevêtrées au moins une fois dans leur vie⁴⁵². La probabilité qu'une femelle se reproduise après un enchevêtrement peut être corrélée avec le niveau d'enchevêtrement (léger, modéré, grave) et, pour une jeune femelle, la probabilité d'entrer dans la population reproductrice après un enchevêtrement diminue même après un enchevêtrement léger⁴⁵³.
223. Néanmoins, certains animaux, comme Monarch (n° 2460), qui a été enchevêtrée au moins trois fois, y compris un enchevêtrement grave qui a laissé beaucoup de cicatrices près de sa queue, ont continué à se reproduire⁴⁵⁴. En 2025, elle a donné naissance à son cinquième baleineau connu. Dans son ensemble, sa progéniture s'est enchevêtrée au moins sept fois, et son petit né en 2007 (n° 3710) a été retrouvé mort à l'âge de deux ans⁴⁵⁵. Il est également à noter que Monarch fait partie de l'un des deux couples mère-baleineau mentionnés ci-dessus qui ont été observés en dehors des aires de mise bas du sud-est en 2025⁴⁵⁶. Un autre cas célèbre est celui de la baleine noire Snow Cone (n° 3560), qui a mis bas pendant qu'elle était enchevêtrée en 2021, mais qui n'a pas été aperçue depuis octobre 2022, date à laquelle elle a été aperçue pour la dernière fois dans un état de santé déclinant et sans son baleineau⁴⁵⁷.

447. Consortium for Wildlife Bycatch Reduction (2025), « Case Studies in North Atlantic Right Whale Fishing Gear Entanglements », à l'adresse : < <https://bit.ly/4jopQtd> >.

448. Id.

449. Id.

450. J. van der Hoop et al. (2016), « Entanglement is a costly life-history stage in large whales », *Ecology and Evolution* 7(1) : pp. 92-106, à l'adresse : < <https://doi.org/10.1002/ece3.2615> >; J. Reed et al. (2024), « Disentangling the influence of entanglement on recruitment in North Atlantic right whales », *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences* 291(2018), à l'adresse : < <https://doi.org/10.1098/rspb.2024.0314> >; N. J. Crum et al. (2025), « Unobserved Individual and Population Level Impacts of Fishing Gear Entanglements on North Atlantic Right Whales », *Animal Conservation* 0 : pp 1-11, à l'adresse : < <https://doi.org/10.1111/acv.13016> >. Note : Ces études comprenaient des données provenant de l'ensemble de l'aire de répartition de l'espèce dans la région Atlantique.

451. S.M. Sharp et al. (2019), *supra* à l'adresse : < <https://bit.ly/43FbLp> >.

452. J. Reed et al. (2024), « Disentangling the influence of entanglement on recruitment in North Atlantic right whales », *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences* 291(2018) : p. 20240314, à l'adresse : < <https://doi.org/10.1098/rspb.2024.0314> >.

453. Id.

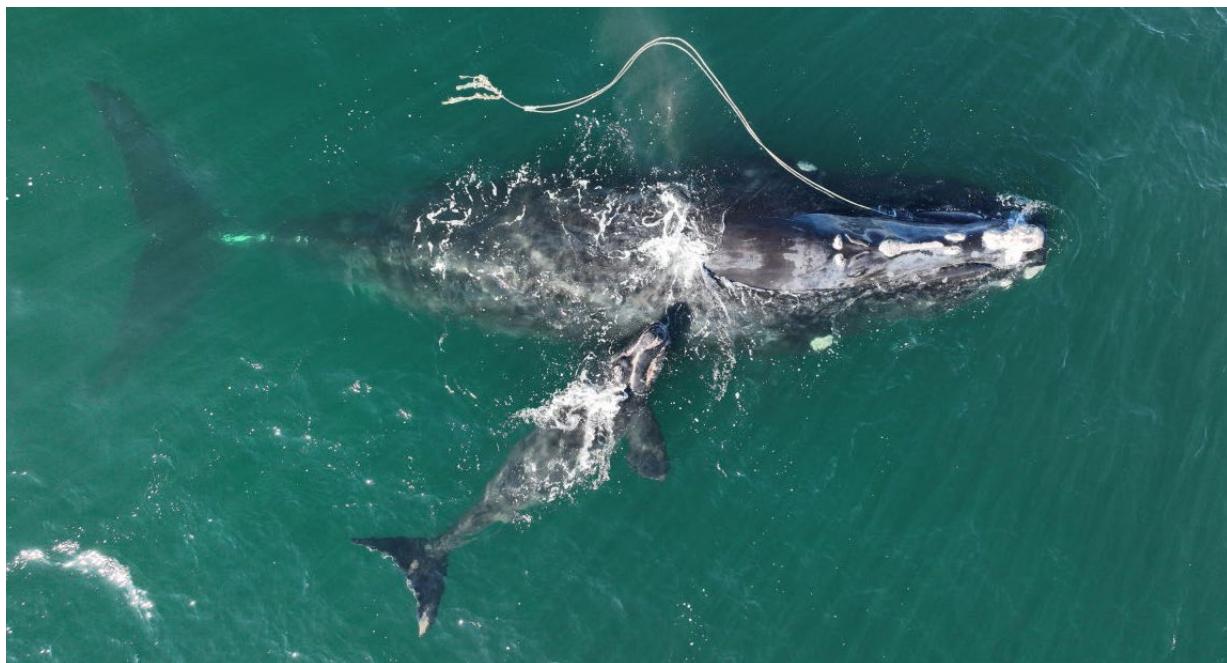
454. NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale Calving Season 2025 », *supra* à l'adresse : < <https://bit.ly/3HbHzqx> >.

455. Id.

456. Id.

457. NOAA Fisheries (2024), *National Report on Large Whale Entanglements...*, *supra* à l'adresse : < <https://bit.ly/3HeNoDB> >.

Photo 16. Snow Cone (n° 3560) avec son baleineau au large de l'Île de Cumberland, en Géorgie, le 2 décembre 2021



Source : Georgia Department of Natural Resources, en vertu du permis n° 20556 de la NOAA.

224. Outre l'analyse quantitative et l'évaluation des chiffres, les spécialistes ont examiné les questions de bien-être animal liées aux utilisations et aux méthodes maritimes qui provoquent une douleur intense, une incapacité prolongée et une longue période de souffrance avant la mort d'un animal enchevêtré⁴⁵⁸. Ce travail qualitatif examine des paramètres physiques indicateurs de stress, tels que la chimie du sang (incluant les niveaux d'hormones)⁴⁵⁹, ainsi que des comportements observés, la dépense d'énergie liée aux enchevêtrements et les effets potentiels sur la reproduction⁴⁶⁰.
225. Les recherches sur les hormones présentes dans les fanons ont révélé des niveaux élevés de cortisol, ce qui prouve que les baleines subissent un stress dû aux blessures graves causées par les enchevêtrements⁴⁶¹. Selon de nouvelles recherches sur la génétique et le stress causé par les enchevêtrements, les baleines noires présentent des marqueurs en corrélation avec une inflammation chronique et une mauvaise cicatrisation des plaies, en particulier dans leur bouche (site fréquent d'enchevêtrement), ainsi que des marqueurs en corrélation avec la dépression et le stress post-traumatique chez l'humain. Tous ces marqueurs affectent l'épigénétique (l'expression des gènes⁴⁶²).

458. Voir par ex M.J. Moore et J. Van der Hoop (2012), *supra* à l'adresse : <<https://doi.org/10.1155/2012/230653>>.

459. M.J. Moore et al. (2021), « Assessing North Atlantic right whale health: threats, and development of tools critical for conservation of the species », *Diseases of Aquatic Species* 143 : pp. 205-226, à l'adresse : <<https://doi.org/10.3354/dao03578>>.

460. A. Knowlton et al. (2022), Fishing gear entanglement threatens recovery of critically endangered North Atlantic right whales », *Conservation Science and Practice* 4(8) : e12736, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1111/csp2.12736>>.

461. N. Lysiak et al. (2018), « Characterizing the Duration and Severity of Fishing Gear Entanglement on a North Atlantic Right Whale (*Eubalaena glacialis*) Using Stable Isotopes, Steroid and Thyroid Hormones in Baleen », *Frontiers in Marine Science* 5(168), à l'adresse : <<https://doi.org/10.3389/fmars.2018.00168>>.

462. K. Chadwick, Saint Mary's University, *The North Atlantic Right Whale – Stressing about their future*, présentation lors de la réunion annuelle du North Atlantic Right Whale Consortium (24 octobre 2024). Il convient de noter que cette étude porte sur un petit échantillon de 12 spécimens, car les chercheurs utilisent des échantillons historiques de baleines avant des incidents d'enchevêtrement connus et recueillent ensuite des échantillons des mêmes baleines après les incidents d'enchevêtrement connus.

226. Des recherches sont également en cours pour déterminer si, et comment, les enchevêtrements endommagent les fanons (« perturbation des fanons »), de sorte que, même après le désenchevêtrement ou si la baleine est capable de se libérer de l'engin, des trous peuvent se former dans les fanons, ou des dommages aux fanons peuvent entraîner des problèmes d'alimentation à long terme⁴⁶³. Cela pourrait expliquer en partie le mauvais état corporel des baleines noires, qui affecte leur potentiel de reproduction ainsi que leur bien-être et peut-être leur survie à long terme⁴⁶⁴.
227. Comme indiqué précédemment, les baleines noires de l'Atlantique Nord sont aujourd'hui nettement plus petites (en ce qui concerne la longueur et la masse) comparativement aux données historiques et à l'histoire récente⁴⁶⁵. Leurs réserves en énergie sont inférieures aux prévisions en raison du coût énergétique lié au fait de traîner des engins de pêche et de la diminution des réserves qui en résulte. Ainsi, avec un taux métabolique basal plus bas, le coût énergétique relatif de chaque enchevêtrement est plus élevé que ce que l'on pensait auparavant⁴⁶⁶. Les effets synergiques de toutes les menaces et de tous les facteurs susmentionnés requièrent davantage d'études.

463. Voir R.H. Lambertsen et al. (2005), « Functional morphology of the mouth of the bowhead whale and its implications for conservation », *Journal of Mammalogy* 86(2) : pp. 342-352, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1644/BER-123.1>>.

464. Voir J.C. Hütt et al. (2023), « Uncertain bioenergetics of North Atlantic right whales », *Marine Ecology Progress Series* 725 : pp. 167-184, à l'adresse : <<https://doi.org/10.3354/meps14461>>.

465. J. Stewart et al. (2021), supra à l'adresse : <<https://doi.org/10.1016/j.cub.2021.04.067>> (« [Une] baleine née en 2019 devrait atteindre une longueur maximale inférieure d'environ 1 m à celle d'une baleine née en 1981... Cela correspond à une diminution de 7,3 % de la longueur maximale du corps... » [traduction]).

466. J. van der Hoop et al. (2013), « Behavioral impacts of disentanglement of a right whale under sedation and the energetic cost of entanglement », *Marine Mammal Science* 30(1) : pp. 282-307, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1111/mmss.12042>>; voir aussi J. van der Hoop et al. (2016), « Entanglement is a costly life-history stage in large whales », *Ecology and Evolution* 7(1) : pp. 92-106, à l'adresse : <<https://doi.org/10.1002/ece3.2615>>.

5. Mesures prises par les États-Unis pour appliquer les lois environnementales visées

228. Comme indiqué plus haut, l'ESA et la MMPA prévoient des mesures légales protégeant les baleines noires de l'Atlantique Nord, comme l'obligation des États-Unis de faire respecter l'interdiction de prises illégales de baleines noires de l'Atlantique Nord. Les États-Unis doivent aussi appliquer les dispositions réglementaires prévues dans le cadre de la MMPA et de l'ESA, afin d'assurer le respect des exigences visant à réduire le plus possible les prises de baleines noires. Les dispositions pertinentes comprennent la VSR et les règlements sur la pêche mettant en œuvre l'ALWTRP. Certains règlements ne sont pas cités dans la communication et ne sont donc pas examinés dans le cadre du présent dossier factuel, bien qu'ils soient pertinents pour la protection de l'espèce. Il existe notamment des règlements distincts qui interdisent de s'approcher à moins de 457 m (500 verges) d'une baleine noire sans permis et qui exigent qu'un navire prenne des mesures d'éventuellement s'il se trouve à moins de 457 m d'une baleine noire⁴⁶⁷.
229. La NEPA est une loi procédurale, et les organismes fédéraux doivent se conformer à ses exigences lorsqu'ils proposent d'entreprendre des mesures fédérales majeures susceptibles d'avoir un effet significatif sur l'environnement humain. Lorsque la NOAA Fisheries a proposé la Règle sur la réduction des risques, il a été déterminé qu'il s'agissait d'une mesure fédérale majeure susceptible d'avoir un impact significatif sur l'environnement humain, et l'organisme a donc préparé une EIE pour la règle proposée⁴⁶⁸.
230. Le présent chapitre du dossier factuel fournit d'abord des renseignements généraux sur la politique des États-Unis et les mesures prises par le gouvernement pour appliquer la MMPA et l'ESA. Il donne ensuite plus de détails sur les mesures prises par les États-Unis pour faire appliquer la VSR, pour faire appliquer les règlements de l'ALWTRP et pour se conformer aux exigences de la NEPA relativement à l'élaboration d'une EIE pour la Règle sur la réduction des risques.

5.1 Politiques et méthodes d'application

231. L'OLE, l'OGC, l'USCG et les États ayant des ententes communes d'application (JEA) sont principalement responsables de l'application de la MMPA et de l'ESA. Leurs rôles, structures et politiques d'application sont décrits ci-bas.

5.1.1 Structure et personnel de l'OLE de la NOAA

232. Deux divisions de l'OLE sont responsables de l'application de la MMPA, de l'ESA, de l'ALWTRP et de la VSR dans la zone d'intérêt concernée par le présent dossier factuel. La *Northeast Division* (NED, Division Nord-Est) est responsable de vingt États du Nord-Est, notamment la Virginie, le Maine et le Minnesota, y compris les Grands Lacs, et couvre plus de 100 000 milles marins (NM) carrés de la zone économique exclusive (ZEE) des États-Unis, trois refuges marins nationaux, 110 ports d'entrée internationaux et 265 ports nationaux⁴⁶⁹. La *Southeast Division* (SED, Division Sud-Est) est responsable de 350 000 NM carrés de la ZEE « couvrant l'Atlantique Sud, le golfe du Mexique ainsi que les Caraïbes », ce qui comprend la côte ouest de la Floride; les côtes de l'Alabama, du Mississippi de la Louisiane et du Texas, Porto Rico et les îles Vierges américaines⁴⁷⁰.

467. Interdictions spéciales concernant les mammifères marins menacés d'extinction (*Special Prohibitions for Endangered Marine Mammals*), 50 C.F.R., art. 224.103(c). Il existe des exceptions limitées à ces exigences réglementaires.

468. 84 Fed. Reg. 37822 (2 août 2019).

469. NOAA Fisheries (2023), *Fiscal Year 2020 Annual Report: NOAA Office of Law Enforcement*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), p. 15, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HdAzcJ>> [Rapport EF 2020 OLE NOAA].

470. Rapport EF 2020 OLE NOAA, p. 21.

233. NOAA Fisheries joue un rôle de premier plan dans l'application de la MMPA et de l'ESA, puisque les principales fonctions d'application des lois de l'OLE consistent à assurer la durabilité des pêches et à protéger les espèces sauvages marines ainsi que leurs habitats. Entre autres fonctions, l'OLE « mène des activités d'enquête, de patrouille [et] de diffusion auprès de l'industrie au sujet des règlements⁴⁷¹ » [traduction].
234. L'OLE emploie des agents spéciaux, des agents d'application de la loi et du personnel qui apportent leur soutien aux missions et aux enquêtes. Les agents spéciaux sont des enquêteurs criminels, tandis que les agents d'application de la loi sont des agents en uniforme qui effectuent des patrouilles, mènent des inspections et fournissent aux pêcheurs commerciaux de l'aide en matière de conformité. De l'exercice financier (EF) 2016 à l'EF 2020, la SED et la NED ont employé plus d'agents spéciaux que d'agents d'application de la loi⁴⁷².
235. Au cours de l'EF 2020, la NED a employé 18 agents spéciaux, 12 agents d'application de la loi, 8 employés de soutien aux enquêtes et 1 employé contractuel⁴⁷³. Au cours de l'EF 2020, la SED a employé 19 agents spéciaux, 13 agents d'application de la loi, 4 employés de soutien aux enquêtes et 3 employés contractuels⁴⁷⁴.
236. La formation des agents d'application de la loi et des agents spéciaux a lieu au *Federal Law Enforcement Training Center* (Centre fédéral de formation des forces de l'ordre) en Géorgie⁴⁷⁵. Les agents d'application de la loi suivent une formation initiale de 28 semaines; celle des agents spéciaux dure 30 semaines⁴⁷⁶. Les deux formations comprennent le *Marine Law Enforcement Training Program* (programme de formation sur l'application du droit maritime), qui dure quatre semaines, et le *NOAA Field Training and Evaluation Program* (programme de formation et d'évaluation sur le terrain de la NOAA), qui dure 12 semaines⁴⁷⁷. Le *Marine Law Enforcement Training Program* met l'accent sur « l'exploitation sécuritaire et adéquate des navires de patrouille maritime, avec une formation particulière aux activités d'application des lois⁴⁷⁸ » [traduction]. Chaque année, les agents participent également à une formation de perfectionnement d'une semaine⁴⁷⁹.
237. Pour ce qui est de l'équipement, dès l'EF 2020, la NED comptait deux bateaux de 10 m (34 pieds) et 34 véhicules. La SED comptait huit bateaux, de 7 à 10 m (de 24 à 34 pieds), et 44 véhicules⁴⁸⁰. La SED procédait au remplacement de ses quatre bateaux de 7 m (24 pieds) par de nouveaux bateaux de patrouille de 8 m (26 pieds)⁴⁸¹.
238. Dans le dernier rapport annuel de l'OLE pour l'EF 2020, il est indiqué que 45,1 M\$ USD ont été affectés à l'application des lois et à la surveillance pour l'ensemble de ses programmes de protection des ressources marines⁴⁸². De ce montant, l'OLE a consacré 5,6 M\$ USD à la NED, et 5,4 M\$ USD à la SED⁴⁸³.

471. Voir l'EIE définitive, vol. II, p. 344, à l'adresse : <<https://bit.ly/4gCn7fs>>, décrivant la NED de l'OLE.

472. NOAA Fisheries (2017), *Fiscal Year 2016 Annual Report: NOAA Office of Law Enforcement*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), pp. 17, 25, à l'adresse : <<https://bit.ly/3ZCmGLj>>; NOAA Fisheries (2018), *Fiscal Year 2017 Annual Report: NOAA Office of Law Enforcement*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), pp. 14, 22, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HgMLJO>>; NOAA Fisheries (2020), *Fiscal Year 2018 Annual Report: NOAA Office of Law Enforcement*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), pp. 16, 22, à l'adresse : <<https://bit.ly/43jc4DA>>; NOAA Fisheries (2021), *FY 2019 Annual Report: NOAA Office of Law Enforcement*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), pp. 19, 27, à l'adresse : <<https://bit.ly/44YiNUK>>; rapport EF 2020 OLE NOAA, pp. 15, 21.

473. Rapport EF 2020 OLE NOAA, p. 15.

474. Id. p. 21.

475. Id. p. 5.

476. Id.

477. Id.

478. Federal Law Enforcement Training Centers (2025), « *Marine Law Enforcement Training Program* », à l'adresse : <<https://bit.ly/4dM74L9>>.

479. Rapport EF 2020 OLE NOAA, p. 5.

480. Id. p. 4.

481. Id.

482. Id. p. 3.

483. Id. p. 5.

239. Les priorités de l'OLE en matière d'application des lois pour la période de 2023 à 2027 sont les suivantes pour la NED et la SED : « Effectuer des patrouilles, des activités de diffusion et des enquêtes pour promouvoir la conformité aux règlements, et contrecarrer et détecter les violations [...] des règlements sur la vitesse des navires concernant les baleines noires de l'Atlantique Nord [et] le non-respect de l'*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan*⁴⁸⁴ » [traduction].

5.1.2 Politique sur les sanctions et procédures de la NOAA

240. La section de l'application des lois de l'OGC de la NOAA publie des politiques et délivre des autorisations concernant les sanctions en cas de violation. La *Policy for the Assessment of Civil Administrative Penalties and Permit Sanctions* (Politique en matière d'évaluation des sanctions administratives au civil et des sanctions relatives aux permis, ci-après « la politique sur les sanctions ») de la NOAA fournit des directives pour l'évaluation des sanctions administratives au civil et des sanctions relatives aux permis⁴⁸⁵. La politique sur les sanctions poursuit divers objectifs, tels que l'application équitable et cohérente des lois, la dissuasion des contrevenants par des sanctions appropriées, et la mise en conformité rapide et durable pour protéger les ressources naturelles⁴⁸⁶ » [traduction].

241. Un agent dispose de plusieurs options pour répondre à une violation potentielle. Pour certaines infractions mineures, y compris certaines violations de l'ESA et de la MMPA, l'OLE peut donner des contraventions ou avis de correction, des avertissements écrits ou offrir des règlements par voie simplifiée (ci-après : « règlements simplifiés »)⁴⁸⁷. Avec une contravention de correction, l'auteur de l'infraction peut la corriger dans un certain délai sans encourir de sanctions⁴⁸⁸. Les avertissements écrits ne donnent pas lieu à une sanction civile, mais ils entraînent la création d'un dossier et « peuvent servir de base pour traiter plus sévèrement une infraction ultérieure⁴⁸⁹ » [traduction]. En revanche, les règlements simplifiés exigent le paiement d'une amende⁴⁹⁰.

242. La NOAA compare les règlements simplifiés à des contraventions⁴⁹¹. Plutôt que de signaler une violation mineure à l'OGC (par exemple, une violation récréative de basse catégorie, la tenue de registres ou l'élaboration de rapports), un officier ou un agent d'application de la loi de la NOAA remet une offre de règlement simplifié directement à l'auteur sur les lieux de l'infraction manifeste ou peu de temps après⁴⁹². L'offre de règlement simplifié comprend une explication de la violation et une amende réduite⁴⁹³.

484. NOAA Office of Law Enforcement (2023), *Enforcement Priorities 2023-2027*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), pp. 8 et 11, à l'adresse : <<https://bit.ly/44RtDM6>>.

485. Voir généralement Politique sur les sanctions, à l'adresse : <<https://bit.ly/4kcPqT8>>.

486. Id. p. 1, à l'adresse : <<https://bit.ly/4kcPqT8>>.

487. Id. p. 2; voir aussi NOAA Office of General Counsel (2022), *National Summary Settlement & Fix-It Schedule*, National Oceanic and Atmospheric Administration, États-Unis, à l'adresse : <<https://bit.ly/43q1ZDm>> [Tableau national des règlements simplifiés], autorisant les avis de correction et les règlements simplifiés pour certaines violations de la MMPA et de l'ESA.

488. Politique sur les sanctions, p. 2.

489. NOAA Office of General Counsel (2025), « Frequently Asked Questions – Enforcement », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4dABSyx>>.

490. Politique sur les sanctions, pp. 2-3.

491. Réponse à la demande d'information, p. 8.

492. Politique sur les sanctions, p. 2; Compromis sur la sanction civile (*Compromise of Civil Penalty*), 15 C.F.R., art. 904.106, établissant que la NOAA « peut compromettre, modifier, remettre ou atténuer [...] toute sanction civile infligée ou susceptible d'être infligée » [traduction]. Il est à noter que l'OLE a reçu un pouvoir délégué de l'OGC pour formuler des offres de règlement simplifié. Voir généralement NOAA Office of General Counsel to NMFS Office of Law Enforcement, mémoire (23 mai 2013), « Delegation of Summary Settlement Authority », à l'adresse : <<https://bit.ly/45PIUgN>> [Note de service sur les règlements simplifiés].

493. Note de service sur les règlements simplifiés, pp. 2-3.

243. Selon la NOAA, les règlements simplifiés profitent à l'organisme en lui permettant de prendre rapidement des mesures d'application des lois, ce qui « augmente l'effet dissuasif » et permet à l'organisme de rediriger des ressources aux violations plus graves⁴⁹⁴. En tant que « mécanisme nécessitant moins de ressources », les règlements simplifiés permettent également à la NOAA de donner suite aux violations moins graves qui « pourraient autrement ne pas être traitées en raison de contraintes budgétaires ».⁴⁹⁵ De même, les règlements simplifiés peuvent intéresser les auteurs des infractions, puisque les amendes prévues pour ces derniers sont typiquement inférieures à celles prévues par la politique sur les sanctions de la NOAA⁴⁹⁶.
244. Les agents émettant les sanctions doivent être autorisés et formés pour émettre des règlements simplifiés⁴⁹⁷. L'OGC établit le *National Summary Settlement & Fix-It Schedule* (tableau national des règlements simplifiés et des avis de correction, ci-après « le tableau national des règlements simplifiés »), qui comprend la liste des violations pouvant donner lieu à un règlement simplifié⁴⁹⁸. Un règlement simplifié peut ne pas être approprié, même si la violation figure dans le tableau, s'il existe des facteurs aggravants ou si le contrevenant a des antécédents judiciaires⁴⁹⁹.
245. Avant de remettre une offre de règlement simplifié, l'agent ou officier doit tenir compte de facteurs aggravants et d'antécédents judiciaires, qui peuvent lui permettre de déterminer si le recours à un règlement simplifié est déconseillé, voire interdit⁵⁰⁰. Selon les directives de la NOAA, si l'agent « peut vérifier l'existence de violations antérieures sur les lieux de la violation, et que son règlement simplifié est par ailleurs justifié, l'agent peut immédiatement remettre une offre de règlement simplifié sur place⁵⁰¹ » [traduction]. Dans le cas contraire, une offre de règlement simplifié doit être remise dans la semaine qui suit la violation⁵⁰². L'auteur de l'infraction dispose alors de 30 jours pour y répondre⁵⁰³. S'il rejette l'offre ou n'y répond pas, le dossier est renvoyé à l'OGC pour qu'il prenne d'autres mesures d'application des lois⁵⁰⁴.
246. Plusieurs violations de la MMPA et de l'ESA peuvent faire l'objet d'une offre de règlement simplifié. En ce qui concerne le présent dossier factuel, la première fois qu'une personne omet d'utiliser les engins exigés par l'ALWTRP, qu'elle s'approche illégalement de baleines noires ou qu'elle ne prend pas les mesures d'évitement requises en présence de baleines noires, sa violation peut faire l'objet d'un règlement simplifié tel que décrit ci-bas⁵⁰⁵. Cependant, les occurrences subséquentes de ces violations ne peuvent pas faire l'objet d'un règlement simplifié.

494. Réponse à la demande d'information, p. 8 (« Les règlements simplifiés permettent également une application de la loi « en temps réel » liant directement une sanction à une violation, augmentant ainsi l'effet dissuasif... » [traduction]); voir aussi Note de service sur les règlements simplifiés, p. 2.

495. Id.

496. Id.

497. Note de service sur les règlements simplifiés, pp. 2-3, à l'adresse : <<https://bit.ly/45PIUgN>>.

498. Politique sur les sanctions, pp. 2-3; voir aussi Tableau national des règlements simplifiés s.

499. Réponse à la demande d'information, p. 8.

500. Note de service sur les règlements simplifiés, p. 4, à l'adresse : <<https://bit.ly/45PIUgN>>, « [...] les règlements simplifiés ne sont pas appropriés si l'affaire implique l'un des facteurs aggravants suivants : manque de coopération de la part de l'auteur de l'infraction; interférence avec les agents autorisés; dissimulation délibérée de preuves; défaut de fournir des dossiers ou des accès pour déterminer la conformité; violations antérieures importantes par l'auteur de l'infraction; dommages importants à la ressource; avantages économiques importants pour un contrevenant; violations multiples [...] ou tout autre facteur incompatible avec les objectifs du *Summary Settlement Program* [Programme de règlements simplifiés] visant à résoudre rapidement les infractions mineures » [traduction].

501. Id. Il convient de noter que si l'agent n'est pas en mesure de vérifier les violations antérieures sur place, la vérification doit être effectuée « le plus tôt possible » [traduction].

502. Id.

503. Id. p. 6.

504. Id. p. 7.

505. Tableau national des règlements simplifiés, pp. 6, 8.

247. Selon le tableau national des règlements simplifiés, le fait de ne pas utiliser les engins exigés par les règlements de réduction des prises, incluant les règlements de l'ALWTRP, peut faire l'objet d'une amende recommandée de 500 \$ USD⁵⁰⁶. À titre comparatif, la politique sur les sanctions désigne les violations de la MMPA en matière d'engins comme une infraction de niveau III⁵⁰⁷; les amendes pour une violation non intentionnelle peuvent être de 2 500 à 5 000 \$ USD⁵⁰⁸.
248. L'approche illégale d'une baleine noire ou l'absence de mesures nécessaires pour l'éviter peut faire l'objet d'un règlement simplifié au montant de 500 \$ USD pour les bateaux de plaisance et de 1 000 \$ USD pour les navires commerciaux⁵⁰⁹. À titre comparatif, la politique sur les sanctions désigne cette violation comme une infraction de niveau I pour les bateaux de plaisance et une infraction de niveau II pour les navires commerciaux⁵¹⁰. Les sanctions peuvent aller d'un avertissement écrit à une amende de 1 500 \$ USD pour les bateaux de plaisance commettant une violation par négligence, et de 3 000 \$ à 5 000 \$ USD pour les navires commerciaux commettant une violation par négligence, le montant des sanctions augmentant en cas de violation intentionnelle⁵¹¹.
249. Pour les incidents plus graves, l'OLE renvoie directement le dossier à l'OGC pour qu'il détermine s'il y a lieu de porter une accusation ou de rejeter l'affaire⁵¹². L'OGC peut donner un avertissement écrit, un *Notice of Violation and Assessment Administrative of Penalty* (NOVA, avis de violation et d'évaluation de l'amende) d'une sanction, un *Notice of Permit Sanction* (NOPS, avis de sanction de permis) ou un *Notice of Intent to Deny Permit* (NIDP, avis de refus de permis), selon les circonstances⁵¹³. En outre, si l'avocat de l'OGC détermine qu'il y a une violation criminelle « suffisamment importante », l'affaire est alors transmise au Bureau du procureur des États-Unis, au sein du département de la Justice, pour les poursuites pénales⁵¹⁴. Le département de la Justice des États-Unis est chargé d'engager des poursuites pénales à l'encontre d'une personne ou d'une entité ayant enfreint les lois fédérales sur la conservation des espèces marines⁵¹⁵.
250. Selon la politique sur les sanctions, le montant de base de la sanction pour toute violation est fonction de sa gravité et du degré de culpabilité du contrevenant présumé⁵¹⁶. Les facteurs susceptibles de modifier à la hausse ou à la baisse le montant de la sanction sont les suivants : antécédents d'infractions, mesures prises de bonne foi pour se conformer après l'infraction et autres considérations, telles que l'incidence économique de la sanction et la capacité à payer⁵¹⁷.

506. Id. p. 6. Parfois, la NOAA semble facturer moins de 500 \$USD. Voir par ex NOAA OLE NED (2022), *Council Report – First Quarter, FY 2023*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), p. 13, à l'adresse : <<https://bit.ly/3Fxjgmj>>, indiquant un montant de règlement simplifié de 250 \$USD pour les violations de l'ALWTRP en matière d'engins.

507. Politique sur les sanctions, annexe 3 : Offense Level Guidance, p. 58.

508. Id. p. 28.

509. Tableau national des règlements simplifiés.

510. Politique sur les sanctions, annexe 3 : Offense Level Guidance, p. 52.

511. Id. p. 27. Les sanctions augmentent en cas de violation téméraire ou intentionnelle.

512. Id. p. 3.

513. Id.

514. Id.

515. Voir généralement Environment and Natural Resources Division, U.S. Department of Justice (2025), « Environmental Crimes Section », à l'adresse : <<https://bit.ly/3HgGc9W>>.

516. Politique sur les sanctions, pp. 4-5.

517. Id. p. 10-13, « Les éléments susceptibles d'atténuer ou d'aggraver une sanction peuvent également comprendre : des antécédents de conformité; l'incidence économique d'une sanction imposée à une entreprise; l'abrogation ultérieure d'un règlement; les mesures correctives prises par l'auteur de l'infraction; les indications d'une tendance, d'une façon d'agir, d'un stratagème commun ou d'un complot, et le rôle du contrevenant dans l'activité; et la nécessité de réduire les incitatifs économiques à commettre une violation lorsque les avantages économiques l'emportent sur les coûts potentiels d'une sanction » [traduction].

251. La politique sur les sanctions stipule que les sanctions relatives aux permis « peuvent entraîner des conséquences financières négatives pour des parties autres que le ou les contrevenants présumés (p. ex. : les équipages et employés, les transformateurs et commerçants, et les marchés commerciaux⁵¹⁸) » [traduction]. En conséquence, la politique de la NOAA prévoit que « les sanctions relatives aux permis ne sont généralement appropriées que dans les cas impliquant des violations de gravité modérée à majeure » et que « la révocation du permis est [...] appropriée dans les cas extraordinaires⁵¹⁹ » [traduction].
252. Lorsque la NOAA perçoit des amendes, des sanctions et des biens confisqués, ceux-ci sont déposés dans un fonds de confiscation d'actifs. Au fil des ans, la NOAA s'est efforcée d'améliorer la transparence concernant sa manière de dépenser ces fonds. Aujourd'hui, elle identifie et comptabilise deux fonds de confiscation d'actifs dans son budget annuel : le *Sanctuaries Enforcement Asset Forfeiture Fund* (Fonds de confiscation d'actifs pour l'application des lois sur les refuges) et le *Fisheries Asset Forfeiture Fund* (Fonds de confiscation d'actifs pour les pêcheries⁵²⁰).
253. Le *Sanctuaries Enforcement Asset Forfeiture Fund* reçoit le produit des sanctions civiles et des demandes de confiscation pour violation des règlements sur les refuges de la NOAA. Les montants perçus sont consacrés à la protection des ressources dans le refuge où la violation a eu lieu. La NOAA a affecté 600 000 \$ USD de ce fonds dans son budget pour l'EF 2024⁵²¹.
254. Le *Fisheries Asset Forfeiture Fund* est basé sur une disposition de la *Magnuson-Stevens Fishery Conservation and Management Act* (MSA, Loi Magnuson-Stevens sur la conservation et la gestion des pêcheries), qui autorise la NOAA à financer certaines dépenses liées à l'application des lois à partir des amendes, sanctions et produits des confiscations de biens perçus pour des violations de la MSA, de la MMPA, de la *National Marine Sanctuaries Act* (Loi sur les refuges marins nationaux) ou de toute autre loi sur les ressources marines appliquée par l'organisme. La NOAA a affecté 2 118 000 \$ USD de ce fonds dans son budget pour l'EF 2024⁵²².
255. La *Policy on Prohibited and Approved Uses of the Asset Forfeiture Fund* (Politique sur les utilisations interdites et approuvées du fonds de confiscation d'actifs) de la NOAA énonce les utilisations autorisées et interdites des fonds provenant des amendes, sanctions et confiscations de biens en lien avec les violations des lois sur les ressources marines, telles que la MMPA⁵²³. Dans un cas précis, la NOAA a établi des codes budgétaires distincts pour séparer les amendes et les sanctions perçues pour des violations du *Northeast Multispecies Fishery Management Plan* (Plan de gestion des pêches plurispécifiques du Nord-Est), afin de s'assurer que ces fonds soient dépensés en Nouvelle-Angleterre⁵²⁴. Les utilisations approuvées vont de l'aide en matière de conformité au « remboursement à d'autres organismes fédéraux ou d'État pour des services liés à l'application des lois fournis dans le cadre d'un accord conclu avec la NOAA », et comprennent les « dépenses directement liées à des enquêtes particulières et à des procédures d'application des lois [...] », la « formation des partenaires d'États et fédéraux concernant les lois et règlements fédéraux relevant de la compétence de la NOAA » et les « coûts liés à l'examen des mesures d'application antérieures dans leur ensemble [...] »⁵²⁵ [traduction].

518. Id. p. 7.

519. Id.

520. Politique de NOAA sur les utilisations interdites et approuvées du fonds de confiscation d'actifs (*NOAA Policy on Prohibited and Approved Uses of the Asset Forfeiture Fund*), 76 Fed. Reg. 16386 (23 mars 2011).

521. NOAA (2023), *FY2024 Budget Summary*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Washington (district de Columbia), pp. 29, 30, 96, à l'adresse : <<https://bit.ly/3FQyuD2>>.

522. Id. pp. 40, 97.

523. 76 Fed. Reg. 16386 (23 mars 2011).

524. Id. p. 16387.

525. Id.

5.1.3 Garde côtière des États-Unis et forces de l'ordre d'États

256. L'USCG effectue principalement des patrouilles en mer, mais elle effectue également des patrouilles aériennes. L'USCG et les États ayant des ententes communes d'application (JEA) travaillent en partenariat avec NOAA Fisheries pour faire respecter notamment l'ESA et la MMPA, y compris la VSR et l'ALWTRP. Trois districts de l'USCG (zones d'opérations géographiquement délimitées avec des structures de commandement régionales distinctes) ont la responsabilité principale de protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord le long de la côte de l'Atlantique : district du Nord-Est (anciennement le district 1 et allant du nord du New Jersey jusqu'au Maine); district de l'Est (anciennement le district 5 et longeant la Caroline du Sud et le New Jersey); et le district du Sud-Est (anciennement le district 7 et allant de la Floride jusqu'en Caroline du Sud⁵²⁶). Les baleines noires de l'Atlantique Nord s'éloignent rarement de leur habitat habituel pour se rendre dans les zones relevant de la compétence du district Central (anciennement district 8, du nord-ouest de la Floride au Texas)⁵²⁷.
257. En raison de sa capacité unique à faire respecter les lois en mer, « la Garde côtière est le principal organisme du pays chargé de faire respecter en mer les règlements qui protègent les espèces inscrites [...] » [traduction]. Elle travaille en étroite collaboration avec la NOAA et d'autres partenaires pour faire respecter ces lois. En 2014, l'USCG a publié *Ocean Guardian* (Gardien de l'océan) – une stratégie nationale actualisée pour l'application des lois sur les ressources marines vivantes⁵²⁹ – et *Ocean Steward* (Gérant de l'océan) – « le cadre de la Garde côtière pour l'application des lois et la conservation des ressources marines protégées⁵³⁰ » [traduction]. La stratégie *Ocean Guardian* fixe quatre objectifs : (1) assurer le respect des lois sur les ressources marines vivantes par des programmes ciblés d'application des lois, de dissuasion et d'éducation; (2) administrer efficacement par des actions internes le programme des ressources marines vivantes; (3) disposer d'une main-d'œuvre efficace dans le domaine des ressources marines vivantes; et (4) établir des partenariats productifs dans le domaine des ressources marines vivantes⁵³¹. Le cadre *Ocean Steward* souligne qu'une présence efficace, une application des lois ciblée, des partenariats, un engagement renforcé et une diffusion efficace sont des aspects fondamentaux d'une application efficace des lois⁵³². Le Secrétariat n'a pas été en mesure de confirmer si ces documents continuent à guider le travail de l'USCG en ce qui concerne les ressources marines vivantes et les ressources marines protégées. Le Secrétariat n'a pas non plus trouvé de stratégie ou de cadre de politique plus récent susceptible de remplacer *Ocean Guardian* ou *Ocean Steward*.
258. La plupart du personnel d'application de la loi de l'USCG (et d'autres agents d'application de la loi) est formé afin d'acquérir les compétences fondamentales en matière d'application de la loi à la *Maritime Law Enforcement Academy* (MLEA, Académie d'application de la loi maritime) à Charleston, en Caroline du Sud⁵³³. Le *Basic Boarding Officer Course* (Cours de base d'officier d'arraisonnement) de la MLEA vise à préparer les officiers d'arraisonnement à « faire respecter les lois et les traités en mer⁵³⁴ » [traduction]. Il se déroule sur 24 jours de formation et le programme comprend une formation sur les règlements en matière de pêche commerciale⁵³⁵. La MLEA supervise également deux centres régionaux de formation sur les pêches dans

526. Id.

527. Voir Garde côtière des États-Unis, « La Garde côtière renomme ses districts géographiques opérationnels », Communiqué de presse, *United States Coast Guard News*, (3 juillet 2025), à l'adresse : <www.news.uscg.mil/Press-Releases/Article/4234537/coast-guard-renames-geographic-operational-districts>. La juridiction du district Sud-Est de la Garde côtière (anciennement le district 7) comprend également Porto Rico et 34 nations et territoires étrangers.

528. USCG, Living Marine Resources (2014), *Ocean Steward*, Washington (district de Columbia), p. 1, à l'adresse : <<https://cec.org/files/sem/20250602/abc001.pdf>>.

529. USCG, Living Marine Resources (2014), *Ocean Guardian*, Washington (district de Columbia), à l'adresse : <<https://bit.ly/3Z0DpYE>>.

530. USCG, Living Marine Resources (2014), *Ocean Steward*, *supra* p. 1, à l'adresse : <<https://cec.org/files/sem/20250602/abc001.pdf>> (citations internes omises).

531. USCG, Living Marine Resources (2014), *Ocean Guardian*, *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/3Z0DpYE>>.

532. USCG, Living Marine Resources (2014), *Ocean Steward*, *supra* pp. 7-9, à l'adresse : <<https://cec.org/files/sem/20250602/abc001.pdf>> (citations internes omises).

533. USCG Force Readiness Command (2025), « Maritime Law Enforcement Academy », à l'adresse : <<https://bit.ly/45tJMre>>.

534. USCG (2025), « Basic Boarding Officer Course (BBOC) », à l'adresse : <<https://bit.ly/4jovQ5g>>.

535. Id.

l'Atlantique : le *Northeast Regional Fishery Training Center* (Centre régional de formation sur les pêcheries du Nord-Est), situé à Cape Cod, et le *Southeast Regional Fishery Training Center* (Centre régional de formation sur les pêcheries du Sud-Est), situé à Charleston. Ces centres de formation s'appuient sur le programme de formation de la MLEA pour « dispenser [...] une formation sur les règlements en vigueur en matière de pêche, les lois sur la conservation et les priorités du partenariat⁵³⁶ » [traduction].

259. Malgré en avoir fait la demande, le Secrétariat n'a pas été en mesure d'obtenir des données sur le nombre d'officiers d'arraisonnement de l'USCG formés et autorisés à faire respecter les règlements régionaux sur la pêche ni sur le niveau d'activité et sur les heures de ressources alloués à l'application des lois sur les ressources marines vivantes ou les ressources marines protégées par les différentes plateformes opérationnelles aériennes et flottantes. Dans leurs observations sur le dossier factuel provisoire, les États-Unis ont expliqué que ces données ne sont pas disponibles pour être diffusées publiquement et que l'USCG effectue des patrouilles et des activités liées aux ressources marines protégées à la fois en tant que missions indépendantes et en conjonction avec d'autres patrouilles et missions de routine, ce qui rend difficile la ventilation du nombre spécifique d'heures de ressources allouées à ces activités⁵³⁷.
260. Bien que le présent dossier factuel se concentre sur l'application de la MMPA et de l'ESA par l'entremise de la VSR et les règlements de l'ALWTRP, l'USCG met en œuvre d'autres programmes ou y participe afin de réduire la mortalité et les blessures graves chez les baleines noires. Par exemple, elle a mis en place⁵³⁸ et gère les *Mandatory Ship Reporting Systems* (MSR, Systèmes de déclaration obligatoire pour les navires) WHALESNORTH et WHALESOUTH, qui obligent les bateaux de 300 tonnes brutes ou plus à signaler leur entrée dans deux zones désignées que fréquentent les baleines noires⁵³⁹. Lorsqu'ils signalent leur présence, les navires reçoivent un message indiquant les lieux où des baleines noires ont été récemment observées. En 2022, l'USCG a indiqué que six sanctions pour violation du MSR avaient été imposées au cours des dix dernières années. Elle a aussi indiqué un taux de conformité observé de 66 % avec les mesures de MSR⁵⁴⁰.
261. En ce qui concerne les États, l'OLE a conclu des JEA avec tous les États de l'Atlantique, à l'exception de la Caroline du Nord⁵⁴¹. Selon la NOAA, « les partenariats avec les États sont un important facteur de l'efficacité des activités régionales d'application des lois⁵⁴² » [traduction]. Pour l'EF 2020, le budget du *Cooperative Enforcement Program* (Programme d'application collaborative) s'élevait à 18,5 M\$ USD, sur un budget total de 74 M\$ USD, soit 25 % du budget de la NOAA consacré à l'application des lois⁵⁴³. Dans leur réponse, les États-Unis notent que « ces partenariats [avec des organismes d'application de la loi] aident à promouvoir la conformité aux lois et aux règlements fédéraux qui relèvent de la NOAA », notamment « afin d'accroître [la] présence, [la] visibilité et [les] interactions [de la NOAA] avec l'industrie réglementée⁵⁴⁴ ». Comme l'explique la NOAA, « ce programme d'application collaborative permet à l'OLE de se concentrer sur les enquêtes et la résolution des infractions les plus graves en intégrant les activités de surveillance et d'inspection découlant des exigences fédérales dans le travail des États partenaires et des

536. USCG (2025), « Regional Fisheries Training Centers », à l'adresse : <<https://bit.ly/3Z2W8CN>>.

537. SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*), Observations des États-Unis sur le dossier factuel provisoire en vertu de l'article 24.28(5) de l'ACEUM (11 août 2025) [Observations des États-Unis sur le dossier factuel provisoire].

538. Systèmes de déclaration obligatoire pour les navires (*Mandatory Ship Reporting Systems*), 64 Fed. Reg. 29229 (1^{er} juin 1999), codifié au titre 33 C.F.R., arts. 169.100-169.140. Ces systèmes ont été adoptés par l'Organisation maritime internationale dans la résolution MSC.85(70) (7 décembre 1998).

539. Systèmes de déclaration pour les navires (*Ship Reporting Systems*), 33 C.F.R., arts. 169.100-169.140; voir aussi NOAA et USCG (2019), *Right Whale Mandatory Ship Reporting System*, à l'adresse : <<https://bit.ly/4dCEgoo>>.

540. K. Moore, Atlantic Area Living Marine Resources Program Manager, USCG, *Vessel/Whale Strike Reduction: United States Coast Guard - Ready, Relevant, Responsive*, Marine Mammal Commission Panel, diapositive 15 (avril 2022), à l'adresse : <<https://bit.ly/4kC9zSr>>.

541. Réponse, p. 23.

542. EIE définitive, vol. II, p. 344, à l'adresse : <<https://bit.ly/4gCn7fs>>.

543. Rapport EF 2020 OLE NOAA, p. 3, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HdAzcJ>>.

544. Réponse, p. 22.

partenaires territoriaux responsables de l'application de la loi et de l'USCG⁵⁴⁵ » [traduction]. En outre, de nombreux pêcheurs possèdent des permis de pêche dans les eaux de compétence fédérale et dans les eaux d'États, et certains d'entre eux peuvent pêcher dans les deux zones à tout moment. Les JEA offrent aux agents d'États la souplesse nécessaire pour répondre à cette réalité, en patrouillant à la fois dans les eaux d'États et dans les eaux de compétence fédérale.

262. Les JEA sont mises en œuvre au moyen d'accords annuels⁵⁴⁶, et « la NOAA élaborer les priorités de chaque JEA en collaboration avec les partenaires concernés, qui varient selon les régions et les États⁵⁴⁷ ». Selon la NOAA, les États suivants disposent d'un financement au titre de la VSR dans le cadre de leurs JEA : Rhode Island, Massachusetts, New York, New Jersey, Delaware, Maryland et Virginie⁵⁴⁸.
263. Les agents de l'USCG et les agents responsables de l'application de la loi dans les États transmettent généralement les *Enforcement Action Reports* (Rapports sur les mesures d'application de la loi), qui énumèrent les violations présumées, les faits et les auteurs des infractions, à l'OLE, qui détermine la mesure d'application de la loi appropriée⁵⁴⁹. En fait, lorsque les agents de l'USCG appliquent des lois dont l'application relève de différents organismes ou départements, comme la MMPA, ils sont « réputés agir en tant qu'agents⁵⁵⁰ » [traduction] de l'organisme ou du département en question.

5.1.4 Position générale en matière d'application des lois

264. Si les effectifs actuels s'inscrivent dans la continuité d'une tendance historique selon laquelle l'OLE concentre ses ressources sur les agents spéciaux et le personnel d'enquête, ils représentent également une augmentation significative du nombre d'agents responsables de l'application de la loi en uniforme dans les bureaux régionaux au cours de la dernière décennie⁵⁵¹. En 2010, l'*Office of Inspector General* (Bureau de l'inspecteur général) du département du Commerce des États-Unis et les membres du Congrès ont remis en question l'allocation des ressources de l'OLE en faveur des agents spéciaux (enquêteurs criminels), compte tenu des allégations d'« application sévère et injuste, en particulier dans la région du Nord-Est de la NOAA⁵⁵² » [traduction] et du fait que très peu d'incidents aboutissent à des accusations criminelles. À l'époque, 90 % des effectifs de l'OLE étaient des agents spéciaux (enquêteurs criminels), et il n'y avait pas d'agents responsables de l'application de la loi en uniforme dans le Nord-Est⁵⁵³. Depuis, le nombre d'agents chargés d'appliquer la loi à l'échelle nationale a augmenté pratiquement chaque année, passant de 18 en 2010⁵⁵⁴ à 71 en 2020⁵⁵⁵. Tel qu'indiqué par l'OLE dans son rapport annuel pour l'EF 2020, la NED et la SED de l'OLE comptaient au total 25 agents responsables de l'application de la loi, et 37 agents spéciaux couvrant « les 20 États du Nord-Est, de l'État de Virginie au Maine, et puis le Minnesota, incluant les Grands Lacs » et « l'Atlantique Sud, le golfe du Mexique et les Caraïbes⁵⁵⁶ ».

545. NOAA (2024), *Budget Estimates: Fiscal Year 2025*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), p. NMFS-88.

546. EIE définitive, vol. II, p. 344, à l'adresse : <<https://bit.ly/4gCn7fS>>.

547. Réponse à la demande d'information, p. 2.

548. Id.

549. Note de service sur les règlements simplifiés, p. 3, à l'adresse : <<https://bit.ly/45PIUgN>>.

550. 14 U.S.C., art. 522(b)(1).

551. *Voir généralement* U.S. Department of Commerce Office of Inspector General (2010), *Review of NOAA Fisheries Enforcement Programs and Operations*, Washington (district de Columbia), à l'adresse : <<https://bit.ly/3HfuAE1>>.

552. Id., note de transmission du 21 janvier 2010.

553. Id. p. 4.

554. NOAA Fisheries (2017), *Fiscal Year 2016 Annual Report...*, supra p. 3, à l'adresse : <<https://bit.ly/3ZCmGLj>>.

555. Rapport EF 2020 OLE NOAA, p. 2, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HdAzcJ>>.

556. Id. p. 15, 21.

265. Lors du passage du Secrétariat de la CCE, les intervenants et les experts locaux ont affirmé que l'OLE manquait de ressources et de personnel, et que chaque agent desservait de vastes zones géographiques, en particulier en ce qui concerne l'application des règlements de l'ALWTRP. Les intervenants et les pêcheurs de homards consultés disent voir plus fréquemment des agents responsables de l'application de la loi de l'État et interagir plus souvent avec ces derniers, que ce soit sur l'eau ou lors d'événements de sensibilisation⁵⁵⁷. La NOAA elle-même a noté que, au fil des ans, l'OLE « a accru sa capacité à surveiller les pêcheries dans les eaux d'États grâce à la mise en œuvre de [JEA] avec les partenaires des États, et a coordonné les mesures d'application des lois dans les eaux de compétence fédérale en collaboration avec l'USCG⁵⁵⁸ » [traduction]. Cela dit, les intervenants ont indiqué au Secrétariat que les capacités et ressources des États en matière d'application des lois varient également, et qu'ils peuvent faire face à des priorités concurrentes. Par exemple, ce ne sont pas tous les États qui disposent de navires capables de tirer et récupérer des engins de pêche et de patrouiller plus au large⁵⁵⁹. En outre, au moins un expert a noté que, lorsque les baleines noires sont nombreuses dans les eaux de l'État du Massachusetts, les forces de l'ordre de l'État concentrent souvent leurs ressources dans ces eaux et ne peuvent pas patrouiller simultanément à des fréquences habituelles dans les eaux de compétence fédérale voisines⁵⁶⁰.
266. Les intervenants et les experts locaux ont également affirmé que le *Living Marine Resources enforcement program* (Programme d'application de la loi sur les ressources marines vivantes) de l'USCG manquait de ressources. Un expert a fait remarquer que les agents de l'USCG de la côte est passent généralement trois à quatre ans à un poste avant de recevoir de nouveaux ordres, qui les mènent souvent à un autre endroit. Il en résulte un cycle de rééducation et des ruptures de continuité qui nuisent à la connaissance institutionnelle des activités de conservation de la baleine noire au sein de l'USCG⁵⁶¹. Dans leurs observations sur le dossier factuel provisoire, les États-Unis ont expliqué que les défis associés au changement et à la réassignation de personnel du service actif existent à presque tous les niveaux de l'USCG, ne se limitant pas aux membres en uniforme travaillant sur la côte est et assignés aux ressources marines vivantes. Les États-Unis expliquent que les rotations font partie inhérente de la structure du service militaire. L'USCG emploie également du personnel civil, ce qui contribue à la continuité puisque leurs ordres ne changent pas tous les deux ans⁵⁶².
267. Lors de la visite de terrain effectuée par le Secrétariat de la CCE, un grand groupe de baleines noires se trouvait dans la baie de Cape Cod et dans les environs, y compris dans le canal de Cape Cod, un canal de 27 km (17 milles) dont la gestion est assurée par le *United States Army Corps of Engineers* (Corps des ingénieurs de l'armée des États-Unis⁵⁶³). Le canal a été fermé aux grands navires commerciaux de 6 h 30 à 7 h 50, le 15 avril 2025, après qu'une baleine noire eut été repérée entre les ponts Bourne et Sagamore⁵⁶⁴. Tôt le lendemain matin, le 16 avril, des pêcheurs locaux ont signalé avoir vu des baleines noires dans l'embouchure du canal, mais ils n'ont pas vu les forces de l'ordre patrouiller à ce moment-là et ont noté que le canal restait ouvert.

557. Entretiens menés durant le passage du Secrétariat de la CCE (du 14 au 17 avril 2025).

558. EIE définitive, vol. II, p. 344, à l'adresse : <<https://bit.ly/4gCn7fS>>.

559. Entretiens menés durant le passage du Secrétariat de la CCE (du 14 au 17 avril 2025).

560. Id.

561. Entretiens menés durant la visite du Secrétariat de la CCE (du 14 au 17 avril 2025).

562. Observations des États-Unis sur le dossier factuel provisoire.

563. H. McCarron, « Whales briefly halt ship traffic in Cape Cod Canal: 85 endangered whales seen in past week », *Cape Cod Times* (15 avril 2025), à l'adresse : <<https://bit.ly/4dzgfyL>>.

564. Id.

268. Le Secrétariat n'a pas reçu d'informations de la part de la Partie sur les niveaux cibles pour la conformité observée, les rencontres à quai, la présence en mer et le taux de contact, ou encore la portée, la fréquence et l'efficacité de la formation en lien avec l'ALWTRP et la VSR pour le personnel responsable de l'application de la loi⁵⁶⁵. Dans leurs observations sur le dossier factuel provisoire, les États-Unis ont expliqué que les garde-côtes contribuent à l'application de l'ALWTRP en mer au moyen de navires et d'aéronefs de l'USCG. Les garde-côtes jouent un rôle consultatif dans le cadre de l'ALWTRT en appuyant son développement et son application. Outre les mesures d'application, l'USCG contribue aux composantes non réglementaires de l'ALWTRP et de ses espèces protégées par le biais d'interventions en cas d'échouage et de désenchevêtrement⁵⁶⁶.

5.2 Mesures prises pour faire respecter la VSR

269. L'auteur allègue que les États-Unis omettent d'appliquer efficacement la *Vessel Speed Rule* (VSR, Règle sur la vitesse des navires). Cette règle vise à réduire les blessures graves et la mortalité chez les baleines noires, ainsi qu'à faire respecter l'interdiction de capturer des espèces en voie de disparition prévue par l'ESA et à atteindre l'objectif de taux de mortalité nul prévu par la MMPA. L'auteur note que les collisions avec les navires restent la principale cause de mortalité des baleines noires de l'Atlantique Nord; il affirme en outre que les États-Unis n'intendent pas suffisamment de procédures civiles ou pénales compte tenu du nombre d'infractions potentielles⁵⁶⁷.
270. La VSR est entrée en vigueur le 9 décembre 2008 et prescrit une limite de vitesse de 10 noeuds aux bateaux d'une longueur de 19,8 m (65 pieds) ou plus lorsqu'ils naviguent dans des zones de gestion saisonnière (ZGS) actives. Elle ne s'applique pas aux navires souverains ou militaires.
271. L'auteur cite les rapports de l'OGC de la NOAA sur les procédures d'application au civil pour des infractions à la VSR depuis 2010. Il met en évidence une année et cinq périodes de six mois au cours desquelles aucune procédure d'application au civil n'a été intentée (au total, 3,5 années sur les 11 années déclarées)⁵⁶⁸. L'auteur juxtapose ces données à sa propre analyse de conformité qui indique des milliers d'infractions par année et constate une non-conformité « généralisée⁵⁶⁹ » [traduction]. L'auteur allègue que « plusieurs » de ces infractions sont « flagrantes » [traduction], avec des vitesses maximales atteignant 40 noeuds⁵⁷⁰.
272. Les États-Unis affirment que « la vitesse des navires a globalement diminué dans les ZGS depuis l'adoption de la VSR par la NOAA », en partie grâce à un « déploiement approprié (et transparent) de ses ressources en matière d'enquêtes et de poursuites⁵⁷¹ ». Les États-Unis concluent que « les documents accessibles au public sont clairs : la NOAA applique la VSR⁵⁷² ». La réponse de la Partie souligne la nature multidimensionnelle des mesures qu'elle prend pour faire appliquer la VSR, y compris la diffusion, la formation et d'autres formes d'information dirigées aux communautés réglementées afin de les inciter à respecter la règle. La Partie déclare qu'« 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 » et que « les amendes et sanctions constituent un outil, mais généralement en dernier recours⁵⁷³ ». La Partie répond également que l'USCG a tenté à plus de 300 reprises de contacter des navires en temps réel depuis 2014 afin d'encourager le respect de la VSR⁵⁷⁴.

565. Voir l'annexe 4 : Demande d'information au gouvernement des États-Unis.

566. Observations des États-Unis sur le dossier factuel provisoire.

567. Communication révisée, p. 3, au paras 7-8, à l'adresse : <<https://bit.ly/43cQpge>>.

568. Id. p. 3, au para 7.

569. Id. p. 3, au para 8.

570. Id. p. 4, au para 8.

571. Réponse, p. 19.

572. Id.

573. Réponse, p. 18.

574. Id.

273. Néanmoins, les États-Unis « reconnaîssent qu'il existe des problèmes liés à la VSR qui doivent être examinés⁵⁷⁵ ». En particulier, la réponse soulève la question de l'exception de sécurité et reconnaît l'affirmation de l'auteur selon laquelle « un nombre non précisé⁵⁷⁶ » de navires peuvent légalement avoir recours à l'exception de sécurité. Toutefois, les États-Unis n'abordent pas directement la question de savoir combien de navires le font de manière justifiée et combien peuvent tenter d'y avoir recours illégalement. Une analyse plus détaillée des différents types de mesures d'application des lois et des indicateurs pertinents sur l'application est présentée ci-dessous.
274. L'OLE et l'OGC de la NOAA, ainsi que le GCES sont les principaux responsables de l'application de la VSR⁵⁷⁷. L'USCG applique également la règle en « étroite collaboration » avec la NOAA. Ces entités prennent une série de mesures connexes pour faire respecter la VSR. Tout d'abord, *NOAA Fisheries* informe le public sur la VSR afin de sensibiliser aux restrictions de vitesse et d'améliorer la conformité. Ensuite, l'OLE effectue des patrouilles et surveille à distance la conformité à la VSR, puis il peut envoyer des lettres d'aide en matière de conformité aux opérateurs de navires qui ont dépassé la limite de vitesse de 10 noeuds. Cette mesure a pour double objet de mieux informer les navigateurs sur la règle et de les avertir des mesures d'application des lois potentielles s'ils dépassent à nouveau la limite de vitesse dans une ZGS active⁵⁷⁸. Puis, l'OGC peut donner un NOVA lorsqu'un opérateur de navire a « démontré un manquement substantiel ou répété à la règle de vitesse⁵⁷⁹ » [traduction]. Dans les cas « moins graves » [traduction], l'OGC et l'OLE peuvent remettre un avertissement écrit⁵⁸⁰.
275. De plus, l'USCG peut communiquer par radio en temps réel avec les navigateurs depuis la côte afin de leur rappeler la VSR. La conformité aux appels radio d'information est signalée à *NOAA Fisheries*⁵⁸¹. La Partie a indiqué que :
- L'USCG transmet également à la NOAA les violations potentielles aux règles de vitesse identifiées lors de patrouilles indépendantes. En outre, l'USCG fournit des informations pour appuyer les enquêtes de la NOAA, notamment sur l'identité des propriétaires des navires et sur tout contact antérieur avec des navires susceptibles d'avoir dépassé les règles de vitesse⁵⁸².
276. La NOAA s'appuie sur le *Nationwide Automatic Identification System* (NAIS, Système national d'identification automatique) de l'USCG⁵⁸³ pour obtenir de l'information sur certains navires ne pratiquant pas la pêche⁵⁸⁴, ainsi que sur d'autres bases de données de navires » [traduction] pour vérifier la conformité à la VSR⁵⁸⁵. Système automatisé de suivi des navires, le système d'identification automatique (SIA) utilise des émetteurs-récepteurs pour fournir des renseignements (l'identité du navire, son type, sa position, son cap, sa vitesse, son état de navigation et d'autres informations relatives à la sécurité) aux autres navires et aux

575. Réponse, p. 19.

576. Id. pp. 18-19.

577. *Vessel Speed Rule Assessment*, p. 30.

578. Id.

579. Id.

580. Id.

581. Id. pp. 30-31.

582. Dans leurs observations sur le dossier factuel provisoire, les États-Unis ont expliqué que la capacité de l'USCG et de la *NOAA Fisheries* à établir des cas de VSR sur la seule base de l'examen des données du SIA libère les ressources limitées des Gardes côtes pour effectuer des arraisonnements en mer lorsque ceux-ci sont nécessaires pour recueillir des éléments de preuve. Observations des États-Unis sur le dossier factuel provisoire.

583. USCG (2025), « Nationwide Automatic Identification System », à l'adresse : <<https://bit.ly/4dBP2Lm>>.

584. L'USCG exige que la « plupart » des navires non militaires de plus de 19,8 m (65 pieds) soient équipés d'un dispositif SIA, et ces dispositifs sont « essentiels » [traduction] pour surveiller les déplacements des navires dans la ZGS. Exigences des navires et matière d'avis d'arrivée de départ, et système de surveillance automatique (*Vessel Requirements for Notices of Arrival and Departure, and Automatic Identification System*), 80 Fed. Reg. 5282, 5309 (30 janvier 2015); *Vessel Speed Rule Assessment*, p. 8.

585. *Vessel Speed Rule Assessment*, p. 8.

autorités côtières dans le cadre d'un réseau mondial exigé à l'origine par l'Organisation maritime internationale (OMI)⁵⁸⁶. Le SIA transmet des données toutes les 2 à 10 secondes, en fonction de la vitesse et de la vitesse angulaire de giration du navire; il émet des signaux plus fréquents lorsque le navire se déplace rapidement⁵⁸⁷. La NOAA reçoit ces données dans le cadre d'un accord interagence avec le centre Volpe du ministère des transports⁵⁸⁸.

277. En 2022, la NOAA a déclaré que l'OLE « a amélioré les capacités de suivi de la vitesse des navires en mer, a lancé des recherches sur de nouvelles technologies de suivi des navires et a commencé à étudier les options de surveillance terrestre et aérienne⁵⁸⁹ » [traduction]. Plus récemment, la NOAA a annoncé que l'OLE développe un programme d'aéronefs sans pilote qui utilise des drones pour la surveillance des navires transitant par les ZGS afin d'enquêter sur les violations à la VSR. Associés à des équipements radar, ces systèmes permettront à l'OLE d'identifier les navires, de surveiller les conditions météorologiques à l'intérieur des ZGS en temps réel et de capturer des vidéos du transit des navires⁵⁹⁰.
278. Comme deuxième source d'informations sur la vitesse des navires, *NOAA Fisheries* utilise un système de surveillance des navires (SSN) par satellite qui surveille « l'emplacement et les déplacements » [traduction] des bateaux de pêche commerciale tenus⁵⁹¹ d'avoir un émetteur-récepteur à bord⁵⁹². À l'échelle nationale, le système comprend plus de 4 000 bateaux⁵⁹³, dont environ 930 dans le nord-est et 1 236 dans le sud-est⁵⁹⁴. Une carte des données du SSN de 2015 à 2019 concernant les bateaux de pêche commerciale, toutes pêcheries confondues, le long de la côte est des États-Unis se trouve ci-dessous.
279. Étant donné que le partage d'informations en matière d'application des lois et de processus mis en place peut avoir un impact négatif sur les efforts déployés, plusieurs aspects liés à l'application de la loi et aux effectifs gouvernementaux ne sont pas partagés en continu avec le public: (1) le nombre d'heures que l'OLE de la NOAA, les organismes des États ayant des JEA ou l'USCG consacrent aux patrouilles dans les ZGS ou les zones de gestion dynamique (ZGD), ou leurs environs; (2) le nombre total d'heures de patrouille dans les ZGS ou les ZGD consacrées à la détection des violations à la VSR par rapport à d'autres efforts d'application des lois; (3) la mesure dans laquelle on dépend du NAIS ou du SSN pour détecter les infractions; (4) la mesure dans laquelle la NOAA a organisé ou soutenu d'une autre manière (y compris par un soutien financier aux organismes d'État ou aux organisations non gouvernementales [ONG]) des ateliers sur la conformité à la VSR, en personne ou à distance; et (5) les informations sur les procédures judiciaires actives ou en cours.

586. Organisation maritime internationale (2024), « Transpondeurs AIS », à l'adresse : <<https://bit.ly/45u9bRD>>.

587. Global Fishing Watch (2023), « AIS Explainer », p. 3, à l'adresse : <<https://bit.ly/4kHMP3C>>.

588. Réponse à la demande d'information, p. 2. La Réponse explique que certaines de ces données sont accessibles au public par l'intermédiaire du Bureau de gestion des énergies marines (Bureau of Ocean Energy Management), National Oceanic and Atmospheric Administration et USCG (2024), « AccessAIS », à l'adresse : <<https://marinecadastre.gov/accessais>>.

589. Modifications proposées à la VSR, p. 46932.

590. Réponse à la demande d'information, p. 4.

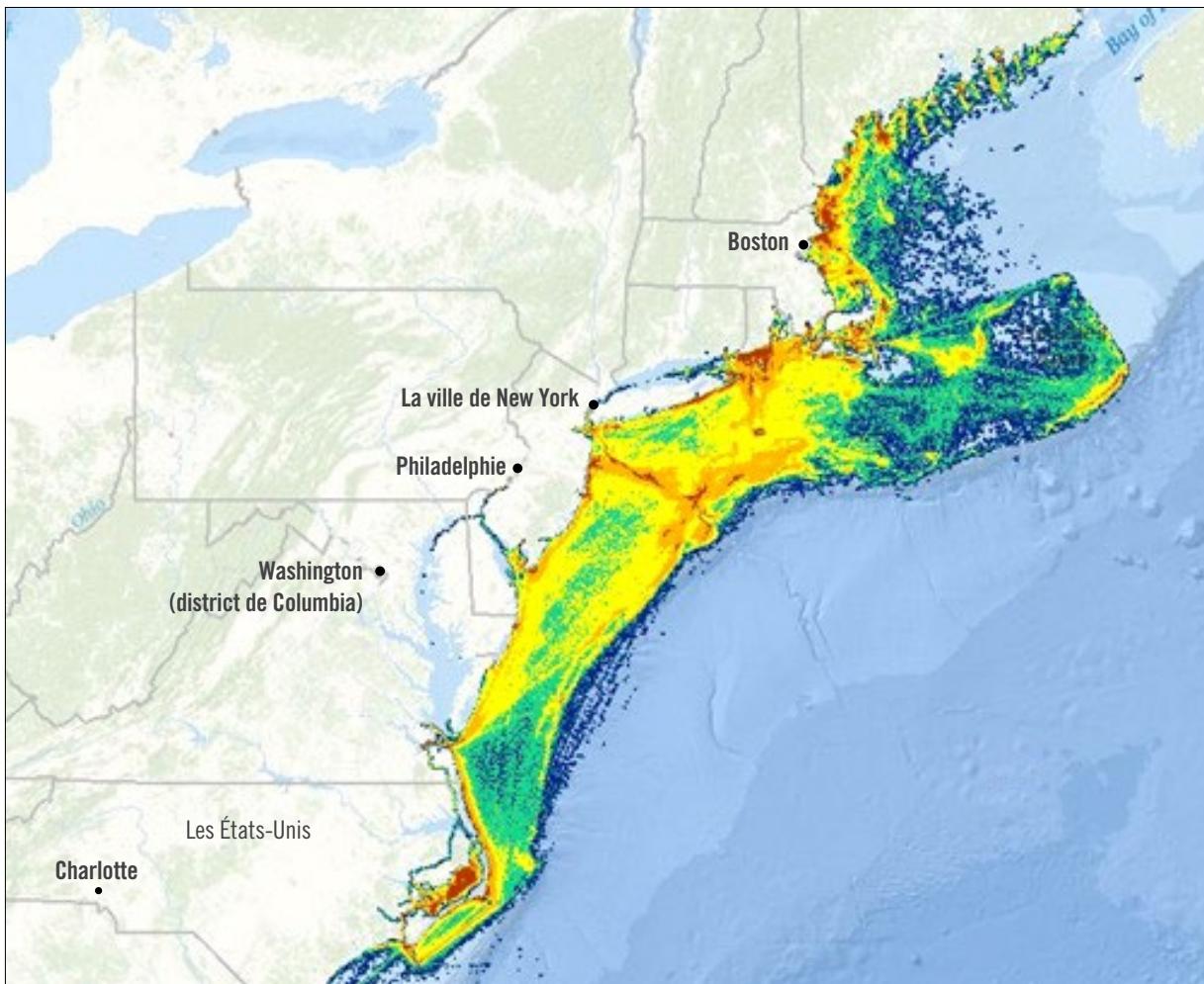
591. Exigences SSN et JEM pour les propriétaires ou exploitants des navires (*VMS and DAS requirements for vessel owners/operators*), 50 C.F.R., art. 648.10; NOAA Fisheries (2024), « Regional Vessel Monitoring Information », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/4kilXaB>>.

592. Rapport EF 2020 OLE NOAA, p. 7.

593. NOAA Fisheries (2024), « Enforcement: Vessel Monitoring », à l'adresse : <<https://bit.ly/4kCbCpB>>.

594. Rapport EF 2020 OLE NOAA, pp. 15, 21.

Figure 20. Activité et trajectoires des bateaux de pêche commerciale (2015-2019)



Source : Northeast Ocean Data (s. d.), « Commercial Fishing », à l'adresse : < <https://bit.ly/43ySGkC> >, montrant la carte de l'activité des bateaux (densité de navires de janvier 2015 à décembre 2019 avec une valeur supérieure ou égale à 5 nœuds et avec une valeur supérieure ou égale à 6 nœuds); le rouge représentant une très forte densité; l'orange, une forte densité; le jaune, une densité moyenne; le vert, une densité moyenne-faible et le bleu, une faible densité. Ces données caractérisent globalement la densité de l'activité des navires de pêche commerciale dans le Nord-Est des États-Unis, reflétant l'information détenue par la NOAA Fisheries en provenance des navires ayant l'obligation d'être équipés d'un SSN. Cet ensemble de données ne fait pas de distinction entre l'activité de pêche et le transit par navire. Par conséquent, les ports apparaissent comme des régions à forte densité, bien qu'il n'y ait que peu ou pas d'activité de pêche à ces endroits. Pour plus d'informations sur le traitement et le filtrage des données SSN brutes, veuillez consulter le site web de la source citée.

280. Malgré ces aspects inconnus, les États-Unis fournissent quelques informations publiques sur la conformité à la VSR et sur son application⁵⁹⁵. En 2023, NOAA Fisheries a lancé le *North Atlantic Right Whale Active Seasonal Speed Zone Vessel Traffic Dashboard* (tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse saisonnière active pour la baleine noire de l'Atlantique Nord, ci-après « le tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse »). Ce dernier permet de suivre la distance de déplacement des navires (« transit ») par classification de vitesse, zone de vitesse (ZGS), type de navire, et par mois⁵⁹⁶. La division du Nord-Est de l'OLE fournit des rapports trimestriels au *New England Fishery Management Council* (Conseil de gestion des pêches de la Nouvelle-Angleterre) sur les activités d'enquête et les violations⁵⁹⁷. La SED de l'OLE de la NOAA fournit des rapports trimestriels au *South Atlantic Fishery Management Council* (Conseil de gestion des pêches de l'Atlantique Sud) sur le nombre de mesures d'application des lois, le total des ententes de règlement, le nombre de dossiers ouverts par rapport aux dossiers clos et la description d'incidents précis⁵⁹⁸. Ces rapports peuvent également contenir des renseignements sur les dossiers transmis à l'OLE par les partenaires des États ayant des JEA et de l'USCG.
281. L'examen des mesures prises par les États-Unis pour faire appliquer la VSR commence par une évaluation de la conformité des ZGS obligatoires – y compris l'impact potentiel de l'exception de sécurité sur les taux de conformité – puis d'une discussion sur les stratégies et les données d'application des lois. Il se termine par une discussion sur les ZGD et les zones de navigation lente ainsi que sur d'autres questions pertinentes.
282. Les États-Unis estiment qu'environ 80 % de l'ensemble du trafic visé par la VSR respectait la limite de vitesse de 10 noeuds prévue dans les ZGS, entre 2018 et 2020⁵⁹⁹. NOAA Fisheries indique que les navires visés par la VSR ont effectué approximativement 50 000 voyages dans les ZGS lorsqu'elles étaient en vigueur, entre 2023 et 2024⁶⁰⁰. De même, le tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse indique que 82 % des navires visés ont respecté la règle au cours de la saison 2023-2024⁶⁰¹.

595. Dans la présente section, le terme « conformité » désigne le taux global de navigateurs naviguant à 10 noeuds ou moins. Certains opérateurs de navires naviguant à plus de 10 noeuds peuvent jouir d'une exception pour motifs de sécurité conformément à la VSR. Dans le même ordre d'idées, mais de manière distincte, le terme « application » englobe les mesures prises par le gouvernement à l'égard d'une partie ayant potentiellement enfreint la VSR.

596. Ce tableau de bord contient des statistiques agrégées sur le trafic maritime dans les ZGS actives de baleines noires de l'Atlantique Nord, telles qu'identifiées dans la VSR. Les statistiques ont été générées à partir d'une combinaison de données SIA terrestres et satellites. Dans la mesure du possible, la longueur et le type des navires ont été corrigés ou affinés à l'aide d'une base de données maritime validée, mais cette validation n'est pas exhaustive. Bien que le tableau de bord puisse fournir des statistiques sur les distances et les vitesses parcourues par les navires à l'intérieur des ZGS, il convient d'être prudent lors de l'interprétation des statistiques sur le trafic maritime en raison des mises en garde suivantes : le tableau de bord contient des données sur les navires qui sont soumis à la VSR et ceux qui ne le sont pas ; les navires soumis à des restrictions de vitesse obligatoires peuvent être exploités en vertu d'une exception pour des motifs de sécurité ; les informations sur la longueur et la classe des navires sont autodéclarées et ne peuvent pas toujours être validées ; et certaines classes de taille de navires incluses dans les données peuvent être considérablement sous-représentées en raison des exigences en matière d'export du SIA. Il convient également de noter que les données relatives aux types de navires exemptés de la règle (par exemple, navires militaires et des forces d'ordre) ont été omises. NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale Active Seasonal Speed Zone Vessel Traffic Dashboard », à l'adresse : <<https://bit.ly/43zeKM9>> [Tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse].

597. La NOAA fait des rapports trimestriels, tandis que l'USCG semble faire des rapports à des intervalles de 1 à 24 mois. Voir New England Fishery Management Council (2025), « Library », à l'adresse : <<https://bit.ly/44Yb60D>>.

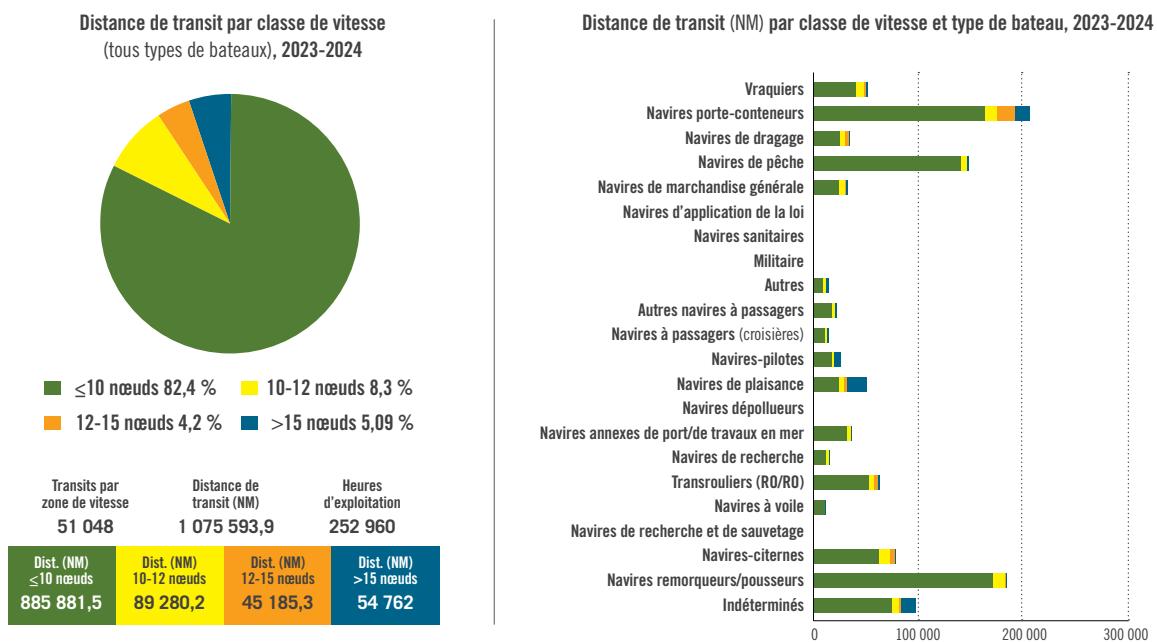
598. Voir NOAA Fisheries Office of Law Enforcement, Southeast Division (2024), *Fiscal Year 2024, Quarter 3 Fishery Management Council Report*, National Oceanic and Atmospheric Administration, St. Petersburg (FL), pp. 4-5, à l'adresse : <<https://bit.ly/3Hz0rQq>>. Parmi les huit catégories de violations, la VSR n'en fait pas partie.

599. *Vessel Speed Rule Assessment*, p. 12.

600. Voir le tableau A de l'annexe 8. Pour les statistiques présentées en 2023 et en 2024 à partir du tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse, les données ont été filtrées pour les navires de 19,8 m (65 pieds) ou plus afin de n'inclure que les navires visés par la VSR. En outre, les données de chaque ZGS ont été filtrées comme suit afin de n'inclure que les mois complets pour lesquels la ZGS était en vigueur : Block Island (de novembre à avril), Cape Cod (de janvier à avril, ce qui n'inclut pas la période de la ZGS du 1^{er} au 15 mai, car le tableau de bord ne permet de sélectionner que des mois complets), Grand chenal Sud (d'avril à juillet), Morehead City (de novembre à avril), New York et New Jersey (de novembre à avril), Norfolk (de novembre à avril), Caroline du Nord et Géorgie (de novembre à avril), Off Race Point (de mars à avril), Philadelphia (de novembre à avril), et Sud-Est (de décembre à mars, ce qui n'inclut pas les périodes de la ZGS du 15 au 30 novembre ni du 1^{er} au 15 avril). Ces données ont ensuite été recueillies en considération des paramètres pour chaque type de navire pour produire des statistiques pour l'ensemble de la saison 2023-2024 dans le tableau B. L'information a été consultée le 16 septembre 2025.

601. Tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse, à la figure 22, à l'adresse : <<https://bit.ly/43zeKM9>>. Les données de la saison 2024-2025 sont incomplètes au moment de la constitution du présent dossier factuel et la saison 2023-2024 reste donc la saison complète la plus récente.

**Figure 21. Vitesse et distance de transit dans la ZGS,
par classe de vitesse et par type de navire (2023-2024)**



À noter que cinq types de navires sont exclus de cette figure vu l'absence de données disponibles et le régime d'exception qui leur est applicable: les navires de charge « autre », les navires d'application de la loi, les navires militaires, les navires de contrôle de la pollution et les navires de recherche et de sauvetage.

Source : Tableau B de l'annexe 8.

283. NOAA Fisheries reconnaît qu'un nombre « considérable » de navires traversent les ZGS actives à une vitesse supérieure à 10 nœuds⁶⁰². Les navires non conformes à la VSR (environ 20 %) ont parcouru une distance d'environ 200 000 milles marins (NM) entre 2023 et 2024⁶⁰³. Notamment, le taux global de non-conformité (environ 20 %) et la distance de non-conformité sont restés les mêmes en 2018-2019, comme indiqué dans le *Vessel Speed Rule Assessment*⁶⁰⁴.
284. Au cours de la saison 2023-2024, 4,9 % (51 288 NM) de la distance totale parcourue par les navires dans les ZGS l'ont été à des vitesses supérieures à 15 nœuds⁶⁰⁵. Parallèlement, les États-Unis estiment que moins de 1 % des navires naviguent à une vitesse supérieure à 15 nœuds dans cinq des dix ZGS⁶⁰⁶. Dans le cadre de ces données agrégées, les différences de taux de conformité par type de navire et par région sont examinées plus en détail ci-dessous.
285. En 2023-2024, les bateaux de pêche et les voiliers présentaient les taux de conformité les plus élevés (95,6 et 96,3 %, respectivement)⁶⁰⁷. À l'inverse, les bateaux-pilotes et les embarcations de plaisance affichaient les taux de conformité les plus faibles (68,8 % et 41,7 %, respectivement)⁶⁰⁸. Les taux de conformité par type

602. *Vessel Speed Rule Assessment*, p. 12.

603. Tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse, à l'adresse : <<https://bit.ly/43zeKM9>>; tableau A de l'annexe 8.

604. *Vessel Speed Rule Assessment*, p. 12.

605. Tableau A de l'annexe 8. En divisant la distance parcourue à une vitesse de plus de 15 nœuds par la distance totale de transit.

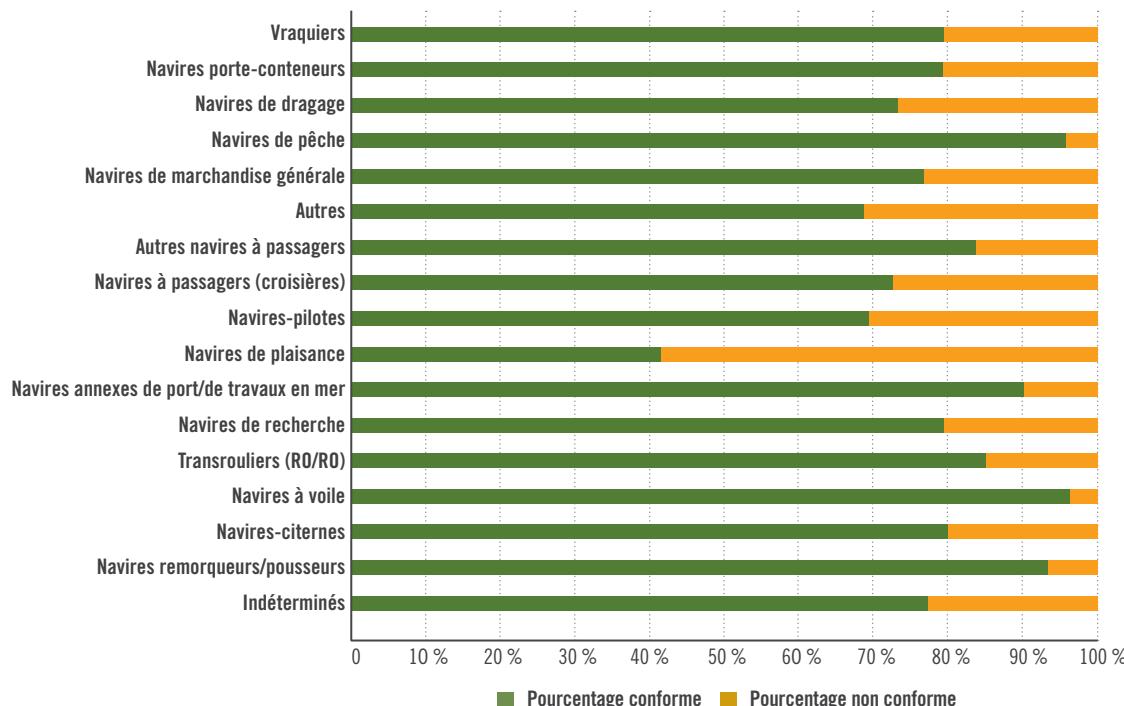
606. *Vessel Speed Rule Assessment*, p. 12.

607. Tableau B de l'annexe 8.

608. Id.

de navire sont présentés dans la figure 22 ci-dessous. Pour des taux de conformité en lien avec la distance parcourue, les quatre types de navires qui ont parcouru la plus grande distance non conforme sont les porte-conteneurs (42 360 NM), les embarcations de plaisance (plus de 29 000 NM), les navires « indéterminés » (près de 22 000 NM) et les pétroliers (environ 15 600 NM)⁶⁰⁹. En comparaison, les autres types de navires ont parcouru en moyenne environ 6 000 NM non conformes dans les ZGS⁶¹⁰.

Figure 22. Pourcentage de distance parcourue en conformité des normes par type de navire (2023-2024) dans toutes les ZGS



Source : Tableau B de l'annexe 8. À noter que cinq types de navires sont exclus de cette figure vu l'absence de données disponibles et le régime d'exception qui leur est applicable: les navires de charge « autre », les navires d'application de la loi, les navires militaires, les navires de contrôle de la pollution et les navires de recherche et de sauvetage.

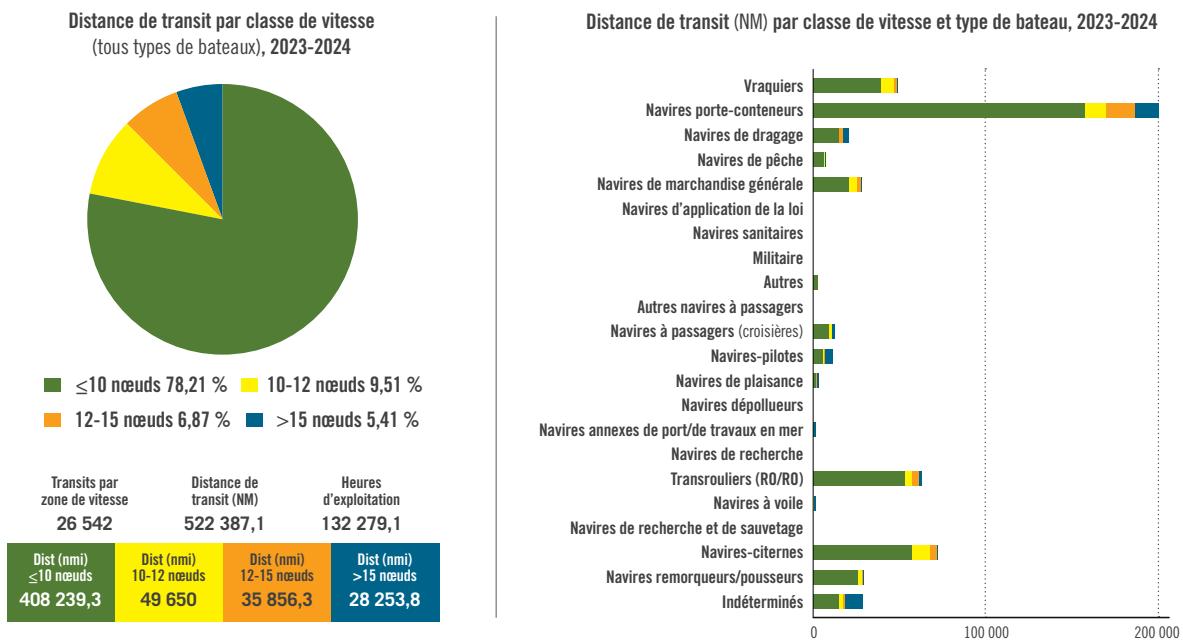
286. En outre, comme le montre la figure 23 ci-dessous, les navires de 106,7 m (350 pieds) et plus ont traversé les ZGS environ 27 000 fois, couvrant 28 300 NM, à une vitesse supérieure à 15 noeuds⁶¹¹. Seuls les mois de novembre à avril ont été analysés, car ils englobent la majeure partie de la période pendant laquelle les ZGS sont actives (à l'exclusion de la ZGS étendue du Grand chenal Sud et du demi-mois supplémentaire des ZGS de Cape Cod et du Sud-Est).

609. Id; NOAA Fisheries (2020), *Appendix A, North Atlantic Right Whale (Eubalaena glacialis) Vessel Speed Rule Assessment*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), p. 18 [Vessel Speed Rule Assessment, annexe A].

610. Voir Tableau B de l'annexe 8.

611. Figure 23.

**Figure 23. Navires de plus de 106,7 m (350 pieds) dans toutes les ZGS
(novembre 2023 à avril 2024)**



À noter que les données ont été filtrées pour (1) « 2023-2024 Seasonal Speed Zone Season » (zone de limite de vitesse saisonnière 2023-2024); (2) Mois : novembre 2023-avril 2024 ; (3) Classe de taille des navires : « 350+ pieds ». Information consultée le 16 septembre 2025.

Source : Tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse, à l'adresse : <<https://bit.ly/43zeKM9>>.

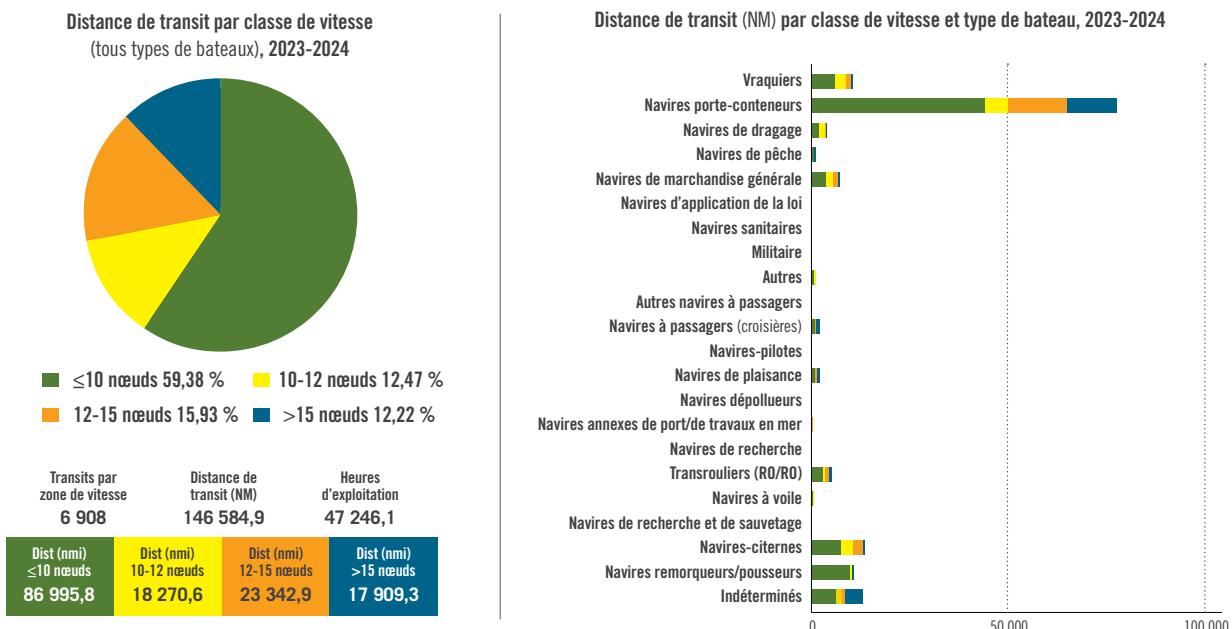
287. Plus de la moitié (17 900 NM) du trafic des navires de plus de 106,7 m (350 pieds) à une vitesse de 15 noeuds ou plus était concentré dans la ZGS de la Caroline du Nord et Géorgie. Les porte-conteneurs de plus de 106,7 m, en particulier, ont parcouru plus de 12 300 NM à une vitesse de 15 noeuds ou plus dans cette ZGS tel qu'illustré à la figure 24. Pour ce qui est des plus grandes distances totales non conformes parcourues par les grands navires de plus de 106,7 m, ce sont les ZGS de Norfolk et de Philadelphie qui occupent les deuxième et troisième rangs, respectivement, avec environ 3 000 NM parcourus dans les deux cas. Ces données provenant du tableau de bord et concernant la conformité des grands navires sont pertinentes en raison de la menace de légalité qu'ils représentent lorsqu'ils rencontrent une baleine noire en raison de leur taille et de leur poids, comme indiqué dans la section 4.2.2 ci-dessus.

288. Le tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse de la NOAA indique le nombre total de milles marins parcourus dans chaque ZGS en conformité et en non-conformité avec la VSR; en divisant ces deux nombres, on obtient un taux de voyages non conformes dans chaque ZGS. En appliquant ce taux, qui est une mesure du « taux de conformité », au nombre total de transits dans cette ZGS, on obtient l'estimation globale selon laquelle 8 738 transits ont enfreint la VSR entre 2023 et 2024⁶¹². En appliquant le taux de voyages effectués à une vitesse supérieure à 15 noeuds, on obtient une estimation de 2 530 transits effectués à cette vitesse⁶¹³.

612. Tableau A de l'annexe 8.

613. Id.

**Figure 24. Navires de plus de 106,7 m (350 pieds)
dans la ZGS de la Caroline du Nord et Géorgie (2023-2024)**



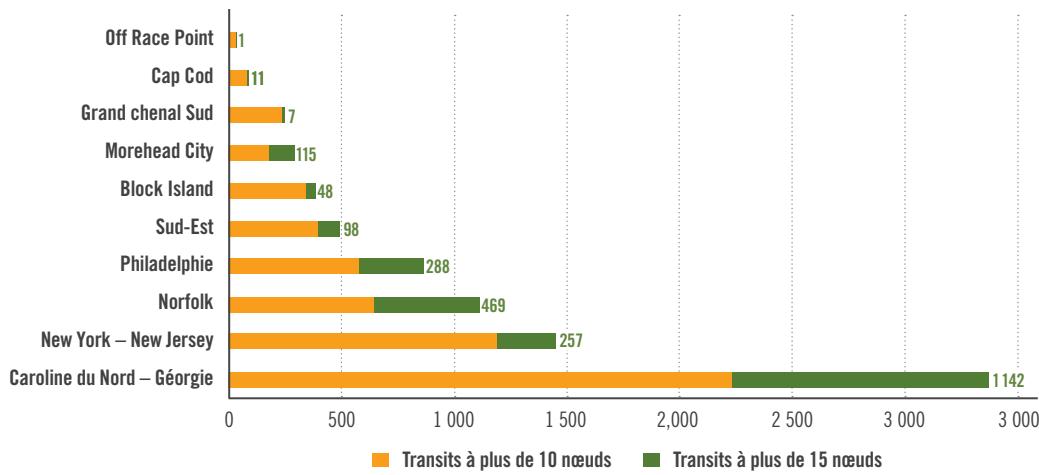
À noter que les données ont été filtrées pour (1) « 2023-2024 Seasonal Speed Zone Season » (zone de limite de vitesse saisonnière 2023-2024); (2) Mois : novembre 2023-avril 2024 ; (3) Zone de limite de vitesse : « North Carolina à Georgia »; (4) Classe de taille des navires : « 350+ pieds ». Information consultée le 16 septembre 2025.

Source : Tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse, à l'adresse : <<https://bit.ly/43zeKM9>>.

289. Ce calcul ne tient pas compte de la possibilité que certains navires enfreignent la VSR pendant une grande partie de leur transit dans une ZGS, ni de la possibilité que la vitesse non conforme soit due à l'exception de sécurité, ce qui signifierait que le calcul surestime le nombre de transits non conformes. Ce calcul ne tient pas non plus compte de la possibilité que la distance non conforme parcourue soit répartie entre des navires qui ont enfreint le VSR pendant de courtes périodes, ce qui entraînerait une sous-estimation du nombre de transits non conformes. Il ne s'agit pas non plus d'une estimation du nombre de navires non conformes, mais plutôt du nombre de voyages (transits); le tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse n'effectue aucun suivi public du nombre de navires distincts qui traversent chaque ZGS ou de combien répètent ces transits. Néanmoins, il s'agit d'une approximation du nombre de transits potentiellement non conformes dans les ZGS. Le taux estimé de déplacements non conformes au-delà de 10 et 15 nœuds est illustré dans la figure 25 ci-dessous.

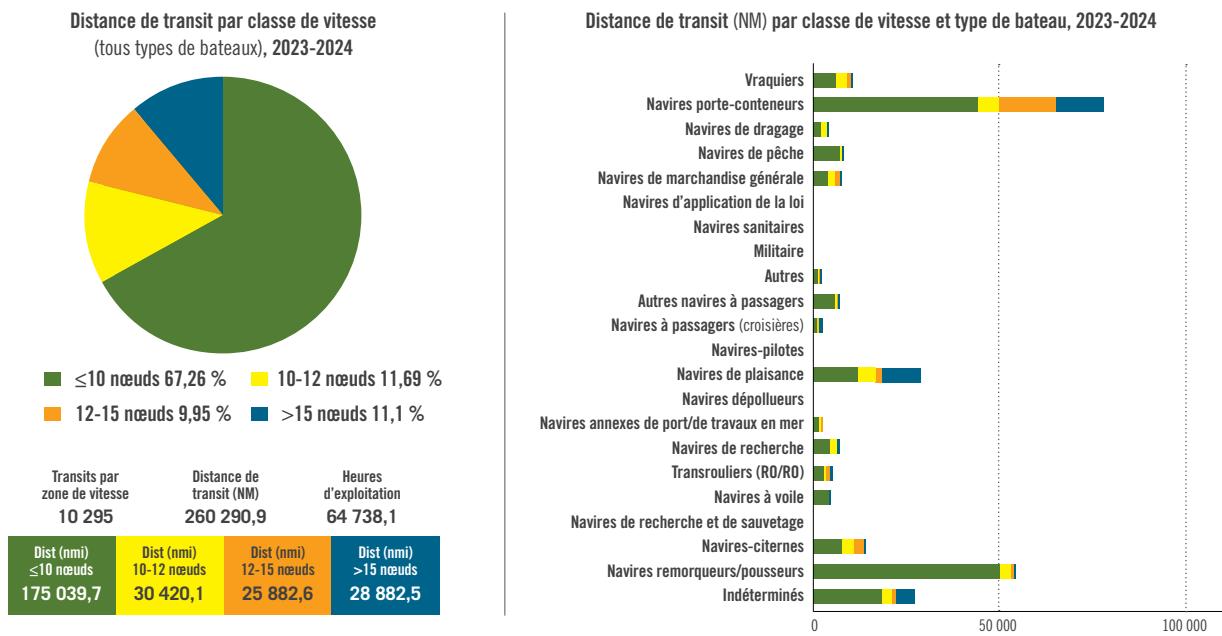
290. La conformité varie également en fonction de la ZGS. Afin d'explorer les différences dans les taux de conformité, des informations détaillées de la saison 2023-2024 sont fournies ci-dessous pour quatre ZGS : celles de la Caroline du Nord et Géorgie, de New York et New Jersey, et de Norfolk, qui ont enregistré le plus grand nombre de transits de navires, et celle du Sud-Est, qui est le seul lieu de mise bas connu pour les baleines noires. Tous les transits de navires et les distances de transit mentionnés ci-dessous concernent des navires soumis à la VSR.

Figure 25. Estimation du nombre de transits non conformes (à plus de 10 et 15 nœuds) par ZGS, 2023-2024



Source : Tableau A de l'annexe 8.

Figure 26. Données du tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse de la ZGS de la Caroline du Nord et Géorgie (2023-2024)

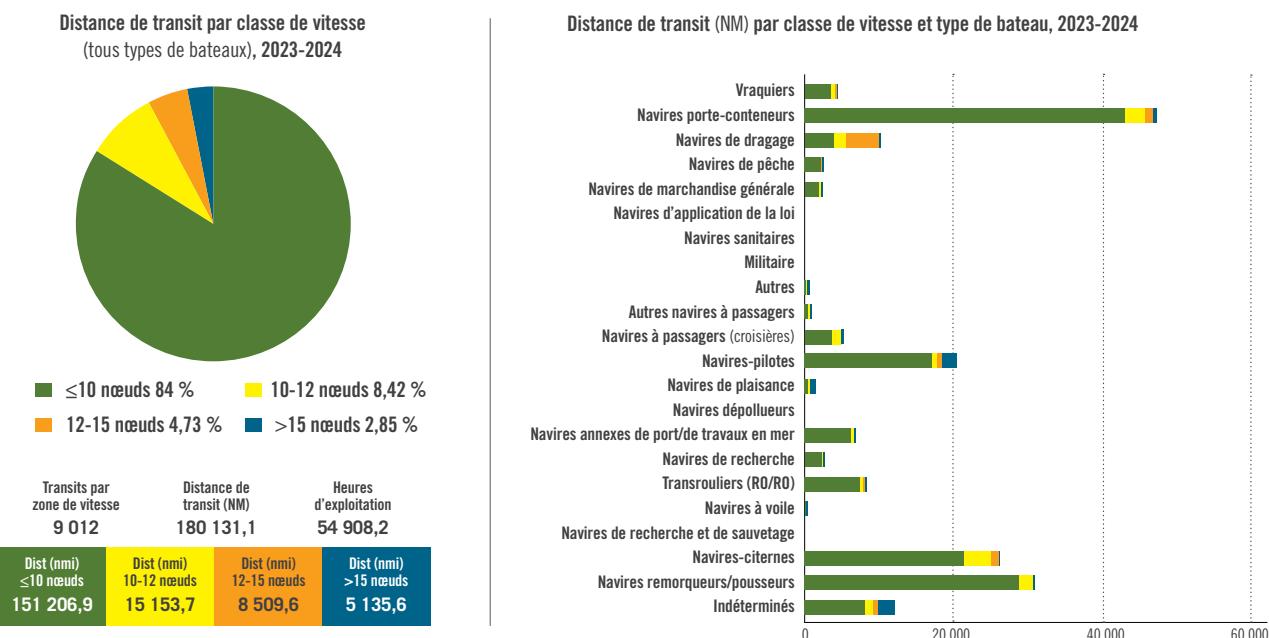


À noter que les données ont été filtrées pour (1) « 2023-2024 Seasonal Speed Zone Season » (zone de limite de vitesse saisonnière 2023-2024); (2) Mois : novembre 2023-avril 2024 ; (3) Zone de limite de vitesse : « North Carolina à Georgia »; (4) Classe de taille des navires : « 65-350 pieds », « 350+ pieds ». Information consultée le 16 septembre 2025.

Source : Tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse, à l'adresse : <<https://bit.ly/43zeKM9>>.

291. La ZGS de la Caroline du Nord et Géorgie présente le plus haut taux de non-conformité de toutes les ZGS : 33 %⁶¹⁴. Cette ZGS a enregistré la plus grande distance de transit (260 000 NM) et le plus grand nombre de voyages de navires (environ 10 200⁶¹⁵). Il s'agit donc de la plus grande distance de transit non conforme de toutes les ZGS : 85 250 NM. C'est également dans cette ZGS que s'effectue le plus haut taux de voyages à une vitesse supérieure à 15 noeuds : 11,1 %⁶¹⁶. Ce trafic est attribuable à une proportion élevée de transits d'embarcations de plaisance, de porte-conteneurs et de navires « indéterminés ». Comme le montre la figure 25, on estime à 3 372 le nombre de voyages non conformes à la VSR, dont un tiers (1 142 voyages) à des vitesses supérieures à 15 noeuds.

Figure 27. Données du tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse de la ZGS de New York et New Jersey (2023-2024)



À noter que les données ont été filtrées pour (1) « 2023-2024 Seasonal Speed Zone Season » (zone de limite de vitesse saisonnière 2023-2024); (2) Mois : novembre 2023-avril 2024 ; (3) Zone de limite de vitesse : « New York »; (4) Classe de taille des navires : « 65-350 pieds », « 350+ pieds ». Information consultée le 16 septembre 2025.

Source : Tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse, à l'adresse : <<https://bit.ly/43zeKM9>>.

292. Le taux de non-conformité dans la ZGS de New York et New Jersey était de 16 %. Cette ZGS a enregistré la deuxième distance de transit en importance (180 000 NM) et plus de 9 000 transits de navires⁶¹⁷. Environ 52 % des distances non conformes ont été parcourues à des vitesses comprises entre 10 et 12 noeuds et 17,8 %, à des vitesses supérieures à 15 noeuds. Les types de navires dans cette ZGS comprennent une forte représentation de porte-conteneurs, de remorqueurs et de bateaux-pilotes, de pétroliers et de navires de dragage. Cette ZGS comptait environ 1 447 voyages à une vitesse de plus de 10 noeuds, et 257 à une vitesse de plus de 15 noeuds⁶¹⁸.

614. Id.

615. Id.; figure 26.

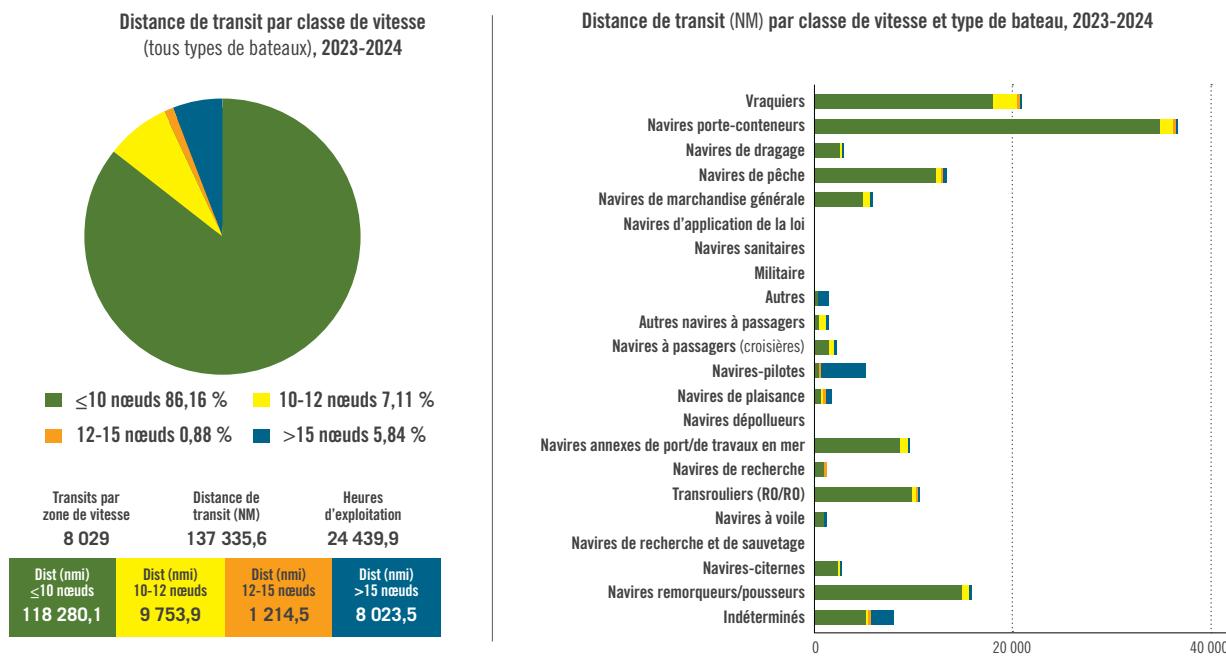
616. *Vessel Speed Rule Assessment*, annexe A, p. 12; *Vessel Speed Rule Assessment*, p. 12; tableau A de l'annexe 8.

617. Tableau A de l'annexe 8.

618. Figures 25 et 26.

293. Le taux de non-conformité de la ZGS de Norfolk était de 13,9 %. Cette ZGS a enregistré plus de 8 000 transits de navires, couvrant 137 000 NM, et on estime que 1 100 de ces transits n'étaient pas conformes à la VSR. Ce sont les porte-conteneurs qui ont voyagé le plus dans cette ZGS, suivis par les vraquiers, et les remorqueurs et pousseurs. Toutefois, les bateaux-pilotes et les navires « indéterminés » représentaient la majeure partie du trafic non conforme de Norfolk. Selon les données, une grande majorité des bateaux-pilotes se sont déplacés à des vitesses supérieures à 15 noeuds. Cette ZGS a enregistré environ 469 transits à des vitesses supérieures à 15 noeuds, ce qui représente 5,8 % de la distance de transit et le deuxième rang parmi toutes les ZGS pour cette variable.

Figure 28. Données du tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse de la ZGS de Norfolk (2023-2024)

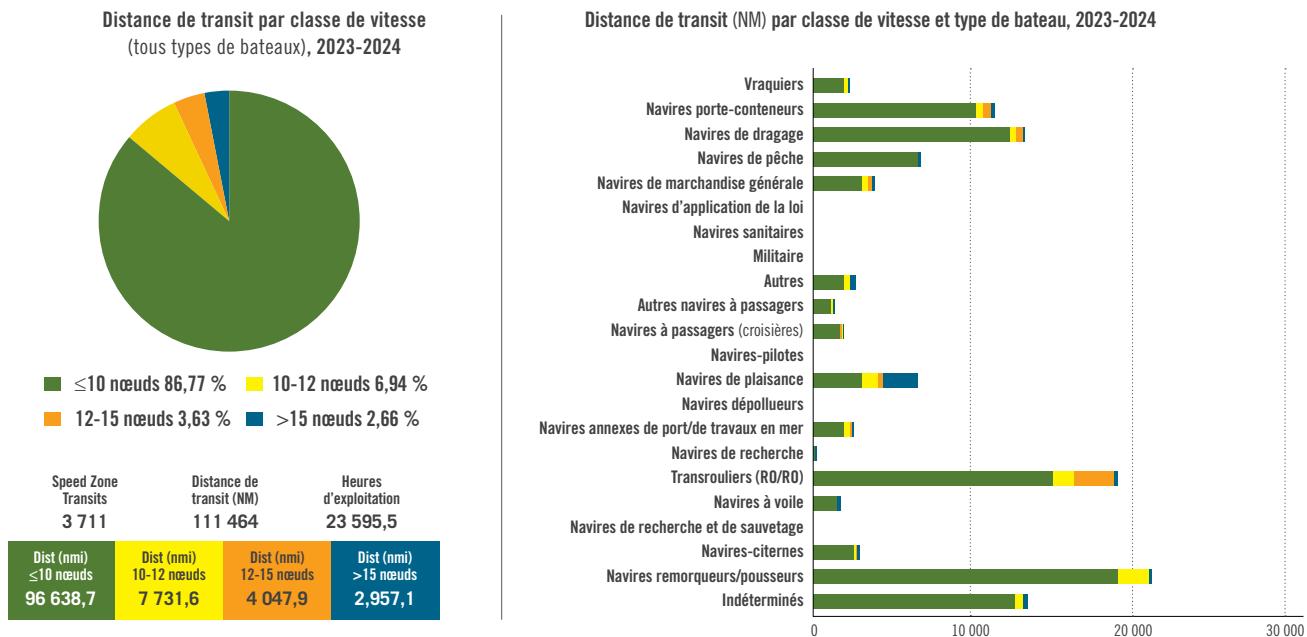


À noter que les données ont été filtrées pour (1) « 2023-2024 Seasonal Speed Zone Season » (zone de limite de vitesse saisonnière 2023-2024); (2) Mois : novembre 2023-avril 2024 ; (3) Zone de limite de vitesse : « Norfolk »; (4) Classe de taille des navires : « 65-350 pieds », « 350+ pieds ». Information consultée le 16 septembre 2025.

Source : Tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse, à l'adresse : <<https://bit.ly/43zeKM9>>.

294. Le taux de non-conformité global de la ZGS du Sud-Est est de 13,3 %. Cette ZGS a enregistré 3 711 transits de navires, couvrant 111 464 NM; on estime que 494 de ces transits n'étaient pas conformes à la VSR. Elle comportait une proportion élevée de remorqueurs, de navires rouliers, de porte-conteneurs, de bateaux de dragage et d'embarcations de plaisance. En outre, 2,7 % des voyages ont eu lieu à des vitesses supérieures à 15 noeuds, ce qui signifie que 98 transits estimés ont eu lieu à des vitesses supérieures à 15 noeuds.

Figure 29. Données du tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse de la ZGS du Sud-Est (2023-2024)



À noter que les données ont été filtrées pour (1) « 2023-2024 Seasonal Speed Zone Season » (zone de limite de vitesse saisonnière 2023-2024); (2) Mois : novembre 2023-mars 2024 ; (3) Zone de limite de vitesse : « Southeast » (Sud-Est); (4) Classe de taille des navires : « 65-350 pieds », « 350+ pieds ». Information consultée le 16 septembre 2025.

Source : Tableau de bord du trafic maritime de la zone de vitesse, à l'adresse : <<https://bit.ly/43zeKM9>>.

295. La conformité dans les ZGS peut également être calculée différemment selon les entités, y compris dans les rapports des ONG et les travaux de recherche universitaires. Par exemple, l'auteur, Oceana, a produit son propre rapport sur la vitesse des navires et la conformité à la VSR⁶¹⁹. Selon la méthodologie d'Oceana, un navire est considéré comme ayant enfreint la VSR lorsqu'il se déplace à une vitesse de plus de 10 nœuds pendant deux signaux du SIA⁶²⁰. Cela signifie essentiellement que, selon Oceana, un navire n'est pas conforme si un segment de son transit à l'intérieur d'une ZGS dépasse 10 nœuds. Cette approche ne tient pas compte de la possibilité que le navire soit engagé dans une exception de sécurité légale. Oceana a déterminé que la ZGS de la Caroline du Nord et Géorgie présentait le plus haut taux de non-conformité, soit environ 87,5 %⁶²¹, que le taux de non-conformité dans la ZGS du Sud-Est était d'environ 72 %⁶²² et que le taux de non-conformité le plus bas se trouvait dans la ZGS du Grand chenal Sud, soit environ 37,6 %⁶²³. Oceana a également trouvé que les navires de charge sont le type de navire le moins conforme dans les ZGS, avec seulement environ 50 % des navires traversant les ZGS en conformité avec la VSR⁶²⁴. Oceana distille ces nombres

619. Oceana (2021), *Speeding Toward Extinction: Vessel Strikes Threaten North Atlantic Right Whales*, Washington (district de Columbia), à l'adresse : <<https://bit.ly/43k78OE>> [Speeding Toward Extinction].

620. Id. p. 46, « Oceana a calculé la proportion de navires non conformes dans une zone donnée en divisant le nombre de MMSI [identités du service mobile maritime] avec au moins un signal du SIA dépassant 10 nœuds, par le nombre total de MMSI détectées dans la zone au cours de la période concernée. Les données ont été filtrées pour n'inclure que les navires ayant enregistré au moins deux signaux du SIA pendant le transit dans une zone de restriction de vitesse » [traduction].

621. Id. p. 22, reflétant des taux de non-conformité de 89,6 % de novembre 2017 à juillet 2018; de 87,3 % de novembre 2018 à juillet 2019; et de 85,7 % de novembre 2019 à juillet 2020.

622. Id., reflétant des taux de non-conformité de 72,2 % de novembre 2017 à juillet 2018; de 74,8 % de novembre 2018 à juillet 2019; et de 69,2 % de novembre 2019 à juillet 2020.

623. Id., reflétant des taux de non-conformité de 37,1 % de novembre 2017 à juillet 2018; de 36,5 % de novembre 2018 à juillet 2019; et de 39,2 % de novembre 2019 à juillet 2020.

624. Id. p. 36.

dans son tableau relatif aux navires non conformes par an. Pour la saison 2018-2019, ces valeurs allaient de 54 navires (Off Race Point) à 1 185 navires (ports de New York et New Jersey⁶²⁵). En outre, Oceana signale qu'environ deux tiers des navires se déplaçant à une vitesse de plus de 10 noeuds – à la fois dans les ZGS et les ZGD – sont des navires de pavillon étranger⁶²⁶.

296. En revanche, la NOAA « utilise la vitesse moyenne pondérée du navire en fonction de la distance pour identifier les sections des transits qui dépassent 10 noeuds et considère la distance totale parcourue à une vitesse inférieure ou égale à 10 noeuds comme la meilleure mesure de la conformité apparente⁶²⁷ » [traduction]. Cela signifie essentiellement que la NOAA analyse la vitesse moyenne d'un navire sur l'ensemble de son transit dans une ZGS pour calculer son taux de conformité⁶²⁸.
297. Comme autre exemple, un article publié en 2014 a examiné la conformité dans les ZGS au cours des cinq premières années d'application de la VSR. Cet article a révélé que la proportion des voyages conformes dans les ZGS est passée de 42,7 % en 2008 à 73,1 % en 2013⁶²⁹. La vitesse moyenne non conforme dans les ZGS actives s'est maintenue autour de 12 noeuds pendant les cinq années⁶³⁰.
298. NOAA Fisheries reconnaît une « limitation importante » [traduction] de ses évaluations de la conformité, car le réseau du NAIS ne permet aucun suivi ni aucune détection des exceptions de sécurité⁶³¹. À titre de rappel, conformément à la VSR, les opérateurs de navires qui ont recours à cette exception de sécurité doivent inscrire dans le journal de bord une note détaillant « les raisons de l'exception, la vitesse à laquelle le navire est manœuvré, la latitude et la longitude de la zone, ainsi que l'heure et la durée de l'exception⁶³² » [traduction]. Un journal de bord est un registre officiel de l'exploitation d'un navire et de certaines activités à bord, généralement tenu par l'opérateur du navire⁶³³. Les opérateurs de navire ne sont pas tenus de déposer ou de présenter les journaux de bord, mais ils doivent les conserver pendant un certain temps en vue d'une éventuelle vérification par les inspecteurs ou les autorités⁶³⁴. Comme il n'existe pas de registre central des informations contenues dans les journaux de bord, toute vérification des notes relatives au recours à l'exception de sécurité doit être effectuée au cas par cas.
299. Par conséquent, on ne sait pas combien de cas qui pourraient constituer des violations de la VSR sont des exceptions légales, et combien sont des violations injustifiées. Les États-Unis ont reconnu que le recours à l'exception de sécurité pouvait donner lieu à des abus :

625. Id. p. 22. Oceana utilise également les données SIA par l'entremise de la plateforme de *Global Fishing Watch* (GFW, Surveillance mondiale des pêches). Les deux entités ont utilisé leurs propres techniques pour estimer les informations inconnues sur les navires (les renseignements sur les bateaux immatriculés sont autodéclarés), et désagrégé le type et la taille des navires. Comparer *Speeding Toward Extinction*, p. 46, utilisant « l'apprentissage automatique pour déduire sa longueur sur la base de ses schémas de déplacement. La classe du navire est attribuée par le réseau neuronal de GFW, qui se sert des données comportementales et d'immatriculation pour déterminer la classe à laquelle appartient chaque navire » [traduction], avec *Vessel Speed Rule Assessment*, annexe A, figure 3, détaillant la matrice de décision pour déduire le type et la longueur du navire.

626. *Speeding Toward Extinction*, p. 9.

627. Modifications proposées à la VSR, p. 46932.

628. Oceana utilise également les données SIA par l'intermédiaire de la plateforme de GFW. Les deux entités ont utilisé leurs propres techniques pour estimer les informations inconnues sur les navires (les renseignements sur les bateaux immatriculés sont autodéclarés), et désagrégé le type et la taille des navires. Cf *Speeding Toward Extinction*, p. 46, utilisant « l'apprentissage automatique pour déduire sa longueur sur la base de ses schémas de déplacement. La classe du navire est attribuée par le réseau neuronal de GFW, qui se sert des données comportementales et d'immatriculation pour déterminer la classe à laquelle appartient chaque navire » [traduction], avec *Vessel Speed Rule Assessment*, annexe A, figure 3, détaillant la matrice de décision pour déduire le type et la longueur du navire.

629. G. Silber et al. (2014), « Compliance with vessel speed restrictions to protect North Atlantic right whales », *PeerJ*, 2(e399) : pp. 5-6, 8, à l'adresse : <<https://bit.ly/43PfQVe>>, effectuant le suivi à la fois du moment où un navire suivi par le SIA a enfreint la limite de vitesse et de la proportion de la distance totale de transit dans une ZGS parcourue à des vitesses supérieures à 10 noeuds.

630. Id.

631. *Vessel Speed Rule Assessment*, p. 9.

632. VSR, 50 C.F.R., art. 224.105(c).

633. Journal de bord et exigences d'admission (*Logbook and entry requirements*), 46 U.S.C., art. 11301. Les entrées dans le journal de bord d'un navire doivent être exactes et la saisie de fausses informations peut être illégale en vertu de la loi fédérale si le journal de bord est examiné dans le cadre d'une enquête. Voir Fraude et fausse déclarations (*Fraud and false statements*), 18 U.S.C., art. 1001.

634. Voir *par ex* Journaux de bord et registres (*Logbooks and records*), 46 C.F.R., art. 35.07-5.

[traduction]

L'organisme manque actuellement de données sur l'ampleur du recours des navires à l'exception de sécurité, mais certaines indications laissent croire que certains navires pourraient invoquer de graves contraintes de manœuvrabilité sans raison valable. Il n'existe pas de mécanisme efficace permettant à l'organisme de recueillir ces données à partir des entrées du journal de bord requises pour le recours à l'exception de sécurité⁶³⁵.

300. Toutefois, lorsqu'un opérateur de navire invoque l'exception de sécurité, la Partie déclare que ces recours à l'exception de sécurité « font l'objet d'une enquête approfondie par l'OLE et sont traités au cas par cas⁶³⁶ ». La Partie signale que parmi les 119 dossiers fermés où des NOVA ont été émis entre 2015 et la date de publication, les intimés ont invoqué l'exception de sécurité dans 39 de ces 119 cas. La Partie décrit les navires impliqués dans ces cas comme suit : « 24 cas concernaient des navires de plaisance ; dix concernaient des navires de haute mer affectés au transport maritime ; deux concernaient des navires affrétés/de pêche ; un concernait un traversier ; un concernait un navire de transfert d'équipage ; et un concernait un voilier⁶³⁷ ».
301. La Partie explique que le GCES évalue tous les éléments de preuve disponibles pour déterminer si l'exception de sécurité s'applique. Ces preuves peuvent inclure les journaux de bord du navire, les déclarations du capitaine et de l'équipage, les données des bouées météorologiques de la NOAA, les avis de recherche de l'USCG, les données océaniques, atmosphériques et météorologiques⁶³⁸, ainsi que les caractéristiques du navire⁶³⁹. En outre,
- le GCES a sollicité l'apport de capitaines de navires dans des cas spécifiques pour servir de témoins experts lors des négociations d'ententes de règlement et afin de fournir une évaluation objective de la question de savoir si les conditions et circonstances spécifiques d'un déplacement donné justifient le recours à l'exception de sécurité afin d'éclairer les négociations d'ententes de règlement.
302. La Partie déclare que le GCES peut refuser d'inculper certains opérateurs de navires si des éléments de preuve justifiant le recours à l'exception de sécurité sont disponibles avant le dépôt d'accusations. Si les preuves à l'appui ne sont disponibles qu'après le dépôt d'accusations, le GCES peut rejeter ou modifier certains chefs d'accusation. Si le recours à l'exception de sécurité n'est pas justifié, le GCES poursuivra ou réglera l'affaire conformément à la législation applicable et à la politique de la NOAA. Dans tous les cas, les parties inculpées ont le droit d'être entendues par un juge administratif, devant lequel elles peuvent invoquer l'exception de sécurité comme moyen de défense ; le juge administratif évalue alors de manière indépendante si le recours à cette exception était justifié⁶⁴⁰.
303. Pour résoudre ce problème, il a été suggéré dans le *Vessel Speed Rule Assessment* que NOAA Fisheries « [...] étudie les modifications à apporter au libellé de la réglementation, y compris la possibilité d'une notification électronique simultanée des exceptions de sécurité⁶⁴¹ » [traduction]. Cette approche a ensuite été proposée dans des modifications à la VSR en 2022, qui n'ont jamais été achevées. Les modifications proposées auraient obligé l'opérateur d'un navire à « soumettre par voie électronique un rapport précis et complet sur les exceptions de sécurité à NMFS [...] dans les 48 heures suivant l'exception [...] en décrivant en détail les circonstances l'entourant et sa nécessité⁶⁴² » [traduction].

635. *Vessel Speed Rule Assessment*, p. 37.

636. Réponse à la demande d'information, p. 4.

637. Id. pp. 2-3.

638. Id. p. 4 (« L'OLE recueille des preuves concernant les conditions qui peuvent justifier l'utilisation de l'exception de sécurité. Par exemple, l'OLE a utilisé un profileur de courant acoustique à effet Doppler pour recueillir des données sur les courants dans les chenaux de navigation lors des patrouilles. Ces informations peuvent être utilisées, en conjonction avec d'autres informations, pour évaluer si le recours à l'exception de sécurité était justifié... ») [traduction].

639. Id.

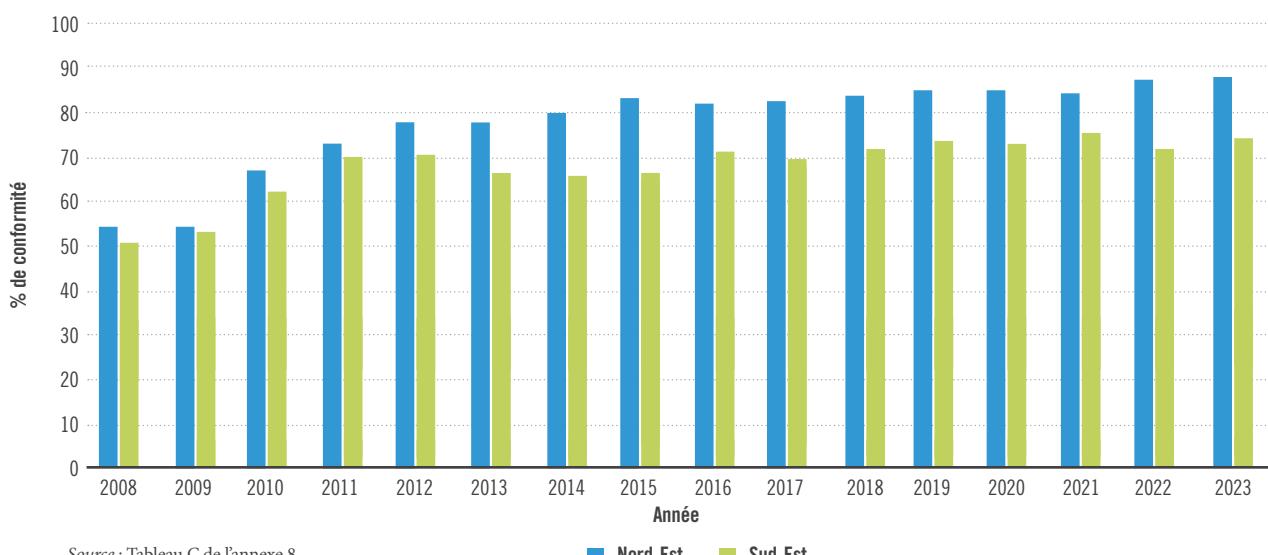
640. Id. at 3.

641. Id.

642. Modifications proposées à la VSR, p. 46936.

304. Certains organismes de conservation ont pointé vers l'absence de données transparentes sur la conformité et l'ambiguïté concernant l'utilisation de l'exception de sécurité⁶⁴³. Certaines personnes ont dit au personnel du Secrétariat qu'elles savaient pertinemment que des exploitants de navires ont à bord des autocollants préimprimés « exception de sécurité » à coller dans leur journal de bord. Des études ont soulevé la question de la précision des transmissions du SIA, excluant parfois des données de leurs analyses et notant que les désignations de type de navire peuvent également être erronées, ce qui constitue un défi de plus dans l'évaluation de la conformité⁶⁴⁴.
305. De façon anecdotique, le Secrétariat a entendu dire que l'incitation à accélérer de vitesse peut provenir de l'industrie du transport maritime ou d'autres contrats et incitations liés à la demande. En effet, l'amende contractuelle pour livraison tardive d'une cargaison ou la valeur de la cargaison peut largement dépasser le coût potentiel d'une infraction. Ainsi, certaines compagnies et certains opérateurs, face à cette analyse coûts-avantages, choisissent de prendre le risque d'enfreindre la VSR.
306. De façon générale, la conformité à la VSR a augmenté au fil du temps depuis sa mise en œuvre. La figure 30 ci-dessous présente un aperçu historique de la conformité à la VSR de 2008 à 2024 dans les ZGS actives, avec des statistiques présentées pour chaque région de la NOAA (Nord-Est et Sud-Est). La région du Nord-Est de la NOAA comprend les ZGS d'Off Race Point, du Grand chenal Sud, de Cape Cod, de Block Island, de New York et New Jersey, et de Philadelphie, tandis que la région du Sud-Est comprend les ZGS de Morehead City, de la Caroline du Nord et Géorgie, et du Sud-Est.

Figure 30. Taux de conformité à la VSR dans les ZGS actives (2008-2023)



Source : Tableau C de l'annexe 8.

■ Nord-Est ■ Sud-Est

643. Id.; Conservation Law Foundation, Center for Biological Diversity, Defenders of Wildlife, Whale and Dolphin Conservation, *Re: Comments on the Proposed Amendments to the North Atlantic Right Whale Vessel Strike Reduction Rule (NOAA-NMFS-2022-0022)* (31 octobre 2022), à l'adresse : <<https://bit.ly/4l2Dj7l>>, « Les commentateurs soutiennent également la proposition d'amélioration du processus de documentation d'une exception de sécurité, étant donné que le protocole d'information existant n'est pas suffisamment détaillé pour permettre de déterminer les circonstances entourant une exception et d'évaluer les situations dans lesquelles un opérateur de navire pourrait ne pas avoir de motifs raisonnables de recourir à une exception de sécurité » [traduction].

644. M.D. Robards et al. (2016), « Conservation science and policy applications of the marine vessel Automatic Identification System (AIS): A review », *Bulletin of Marine Science* 92(1) : pp. 75-103, à l'adresse : <<https://doi.org/10.5343/bms.2015.1034>>, discutant de certains des défis liés à l'utilisation des données SIA pour des applications stratégiques de conservation. Voir aussi B. Calder et K. Schewhr (2009), « Traffic Analysis for the Calibration of Risk Assessment Methods », document technique présenté à l'US Hydrographic Conference 2009 (du 11 au 14 mai 2009), à l'adresse : <<https://bit.ly/3SlIdCRp>>, décrivant comment 52 % des messages individuels d'un échantillon de données ont dû être rejettés de l'analyse du comportement des navires en raison de préoccupations concernant l'exactitude des messages; G. Silber et S. Bettridge, NOAA Technical Memorandum NMFS-OPR-44 (juillet 2010), *Vessel Operations in Right Whale Protection Areas in 2009*, pp. 5-7, à l'adresse : <<https://bit.ly/43WRCY>>, constatant que certaines données SIA étaient inexactes et discutant de la manière dont les données ont été corrigées avant la réalisation de l'analyse.

307. Il convient également de noter qu'en 2008-2009, année d'entrée en vigueur de la VSR, la proportion de transits dans les ZGS à plus de 15 noeuds dans la région du Sud-Est était de 8 %. Entre 2009-2012, cette proportion a baissé entre 4 et 6 %; elle s'est stabilisée à 8 % ou plus depuis et a même atteint un pic de 13,3 % en 2017. Ainsi, 16 ans après l'entrée en vigueur de la règle, 8 % des transits dans les ZGS de la région du Sud-Est se font toujours à une vitesse de plus de 15 noeuds, alors que la distance totale parcourue a doublé au cours de la même période, passant de 15 700 à 34 000 NM⁶⁴⁵.
308. En examinant les données de 2008 à 2020, NOAA Fisheries a conclu que « la conformité s'est généralement stabilisée au cours des dernières années (autour de 79 à 81 %) et qu'une part importante du trafic maritime (près de 200 000 NM) continue de transiter par les ZGS actives à des vitesses supérieures à 10 noeuds⁶⁴⁶ » [traduction]. Elle note en particulier que « la conformité est généralement plus élevée dans les quatre ZGS situées les plus au nord, tandis que les vitesses particulièrement excessives des navires (supérieures à 12 noeuds) constituent un problème dans la ZGS de la Caroline du Nord et Géorgie⁶⁴⁷ » [traduction].
309. En ce qui concerne l'application de la VSR, la Partie utilise « divers outils d'application de la loi (la sensibilisation, l'éducation [et] le soutien en matière de conformité [...])⁶⁴⁸ ». Les mesures d'information et d'éducation du public comprennent des panneaux dans les marinas côtières et près des rampes de mise à l'eau pour renseigner les navigateurs sur les baleines noires et sur l'importance de ralentir à 10 noeuds ou moins en présence de baleines⁶⁴⁹. Les mesures éducatives comprennent également des avis publics, des segments radiophoniques et des articles écrits; des messages sur les bouées; de l'information relayée aux bateaux de 300 tonnes brutes ou plus au moyen des *Mandatory Ship Reporting Systems*; de l'information transmise aux marins par le biais d'avis aux navigateurs diffusés par l'USCG et d'avis spéciaux aux navigateurs locaux; des *Right Whale Protection Program Notebooks* (cahiers du programme de protection de la baleine noire); des modules de formation pour les marins marchands; des ressources de formation informatique; et des présentations orales au personnel des ports, aux comités de sécurité des ports et à d'autres personnes⁶⁵⁰. En outre, le guide de conformité de NOAA Fisheries fournit des cartes, des coordonnées et des délais pour les ZGS et mentionne les ZGD⁶⁵¹. De plus, pour encourager la conformité à la VSR, il existe un programme de bulletins de conformité pour les compagnies maritimes, ainsi que le programme de garde côtière Qualship21 et la désignation E-Zero, qui récompensent le respect des mesures de protection des baleines⁶⁵².

645. Tableau C de l'annexe 8.

646. *Vessel Speed Rule Assessment*, p. 12.

647. Id.

648. Réponse, p. 16.

649. Christin B. Khan (2018), « Right Whale Signs », à l'adresse : <<https://bit.ly/4mXt5Lb>>.

650. G. Silber et S. Bettridge, NOAA Technical Memorandum NMFS-OPR-48 (février 2012), *An Assessment of the Final Rule to Implement Vessel Speed Restrictions to Reduce the Threat of Vessel Collisions with North Atlantic Right Whales*, pp. 17-27, à l'adresse : <<https://repository.library.noaa.gov/view/noaa/4207>>.

651. NOAA Fisheries (2021), *Compliance Guide for Right Whale Ship Strike Reduction Rule*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD) à l'adresse : <<https://bit.ly/3SIP1Mn>>.

652. Voir par ex « The Right Whale Corporate Responsibility Project », à l'adresse : <<https://bit.ly/3ZppuLM>>, un programme de bulletins de conformité visant à encourager les compagnies maritimes à adhérer à la VSR; USCG, Port State Control Division (2025), « The Qualship21 Program & E-Zero Designation », à l'adresse : <<https://bit.ly/4kQinEx>>.

310. Le Secrétariat a demandé des renseignements sur les activités d'éducation et d'information de la NOAA et de l'USCG⁶⁵³, mais n'a reçu aucune réponse. Au-delà des mesures d'éducation, les mesures et programmes d'application de la loi déclarés par la Partie comprennent des patrouilles et de la surveillance, des lettres d'avertissement, des poursuites civiles, des poursuites pénales et des appels radio d'information.
311. L'USCG peut faire des appels radio aux contrevenants potentiels à la VSR pour les encourager à s'y conformer. L'USCG a commencé ces contacts en février 2009. De 2009 à 2012, elle a étendu cette pratique dans six des dix ZGS, et ce, seulement lorsqu'elle était en déplacement pour une autre raison, dans le cadre d'un contrôle ou d'une patrouille⁶⁵⁴. La Partie a informé le Secrétariat que l'USCG a effectué « plus de 200 » appels de ce type entre 2014 et 2021, soit une moyenne de 28,6 par an⁶⁵⁵.
312. L'OLE effectue des patrouilles dans les eaux et surveille à distance les navires par voie électronique pour s'assurer qu'ils respectent la VSR⁶⁵⁶. Il envoie aussi des lettres d'aide en matière de conformité aux exploitants de navires identifiés comme des contrevenants potentiels à la VSR. Ces lettres les « encourage[nt] à s'y conformer volontairement⁶⁵⁷ » et sont informatives, fournissant des renseignements sur la violation potentielle et un rappel de la restriction de vitesse⁶⁵⁸. Les données disponibles sur le nombre de lettres envoyées semblent varier et indiquer une hausse au fil du temps, selon différents aperçus des données. Entre septembre 2009 et janvier 2010, l'OLE a envoyé 85 lettres⁶⁵⁹; entre novembre 2021 et avril 2022, il a envoyé plus de 250 lettres⁶⁶⁰. En août 2022, la NOAA a indiqué qu'elle avait envoyé environ 400 lettres⁶⁶¹ cette année-là. Plus récemment, la Partie a affirmé que l'OLE a envoyé environ 2 200 lettres entre 2018 et août 2025.
313. Le Secrétariat a demandé des renseignements sur le moment où les lettres ont été envoyées et leur répartition géographique⁶⁶², mais n'a pas reçu l'information sollicitée.
314. En ce qui concerne l'efficacité des lettres d'aide en matière de conformité, une étude portant sur la période 2008-2013 a révélé que les opérateurs de navires ont parcouru des ZGS en n'étant pas conformes à la VSR sur 66 % de leur distance de transit *avant* de recevoir une lettre d'aide en matière de conformité, puis sur 33,3 % de leur distance de transit après réception de la lettre⁶⁶³.
315. La NOAA a déclaré qu'elle « intente des procédures administratives au civil pour avoir un effet dissuasif général et particulier. Les violations de la règle de vitesse actuelle peuvent donner lieu à d'importantes sanctions pécuniaires, qui ont un effet dissuasif sur les autres contrevenants potentiels⁶⁶⁴ » [traduction]. Pour intenter des procédures administratives au civil en cas de violation de la VSR, l'OLE de la NOAA évalue les violations potentielles et décide ensuite de recommander ou non une mesure d'application de la loi à l'OGC⁶⁶⁵. L'OGC peut alors remettre un avertissement écrit ou un NOVA⁶⁶⁶.

653. Voir l'annexe 4 : Demande d'information au gouvernement des États-Unis.

654. G. Silber et al. (2014), *supra* pp. 5-6, 8, à l'adresse : <<https://bit.ly/43PfQVe>>.

655. Réponse, p. 18. Dans une observation des États-Unis sur le dossier factuel provisoire, la Partie a indiqué avoir recensé plus de 300 contacts depuis 2014, ce qui porte la moyenne à 27,3 par an. Observations des États-Unis sur le dossier factuel provisoire.

656. NOAA Fisheries, « Office of Law Enforcement », à l'adresse : <<https://bit.ly/4kw3CXa>>.

657. Réponse, p. 18.

658. G. Silber et al. (2014), *supra* p. 4, à l'adresse : <<https://bit.ly/43PfQVe>>.

659. Id. pp 5-6, 8.

660. Réponse, p. 18.

661. Modifications proposées à la VSR, p. 46932.

662. Voir l'annexe 4 : Demande d'information au gouvernement des États-Unis.

663. G. Silber et al. (2014), *supra* pp. 5-6, 8, à l'adresse : <<https://bit.ly/43PfQVe>>.

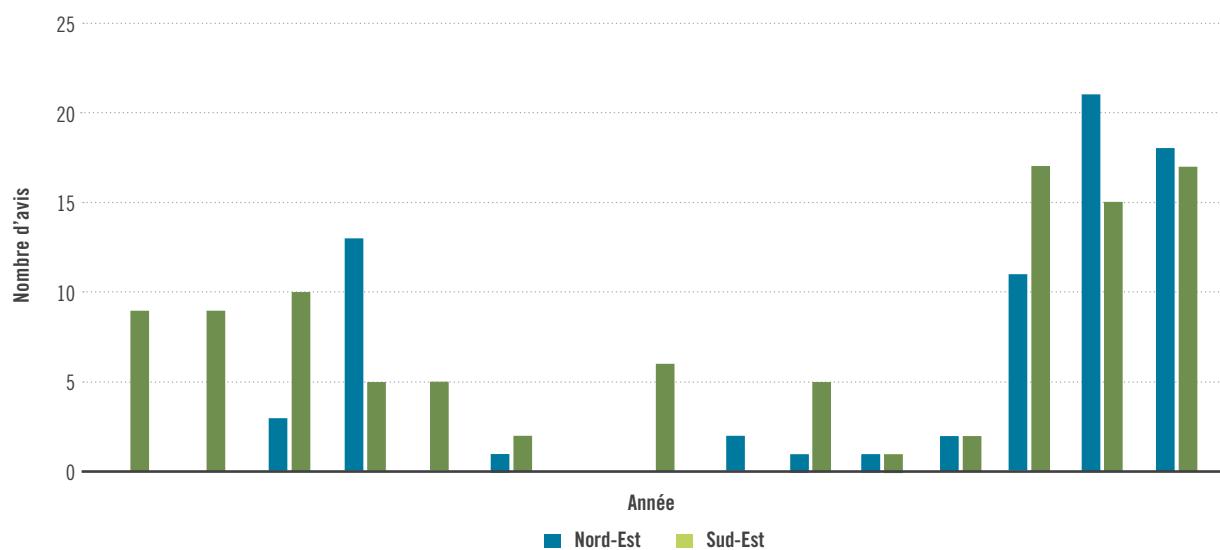
664. Modifications proposées à la VSR, p. 46932.

665. Politique sur les sanctions, p. 3.

666. Id. Il convient de noter que la politique sur les sanctions prévoit également la possibilité de donner un NOPS et un NIDP, mais ces mesures sont plus appropriées dans un contexte d'application de la loi sur la pêche. Il n'existe aucune trace de remise d'un NOPS ou d'un NIDP pour une ou plusieurs violations de la VSR. Il convient également de noter que l'instance des procédures au civil en lien avec la VSR a changé au fil du temps. De 2008 à 2011, les juges administratifs de l'USCG ont traité les dossiers de la NOAA (y compris les NOVA et les NOPS); par la suite, ces dossiers ont été traités par les juges administratifs de l'*Environmental Protection Agency* (EPA, Agence de protection de l'environnement). En ce qui concerne les procédures actuelles, les juges administratifs de l'EPA utilisent une base de données électronique accessible au public à l'adresse : <<https://bit.ly/3FurP19>>. La base de données permet d'effectuer des recherches en fonction de certaines lois, mais n'inclut pas la VSR comme catégorie distincte.

316. L'OGC fournit des informations publiques sur l'application de la loi sur son site web, lequel indique un total de 176 NOVA pour des violations de la VSR entre 2024 et 2010, la première année pour laquelle il existe des données publiques en ligne⁶⁶⁷. Dans sa réponse à la demande d'informations du Secrétariat de la CCE, la Partie a déclaré que la NOAA a émis 177 NOVA pour des violations de la VSR et a refusé de donner suite aux accusations dans huit cas, pour un total de 185 cas entre 2008 et 2025⁶⁶⁸. La Partie a également fourni des données indiquant que sur ces 177 NOVA, 11 cas ont abouti à des jugements par défaut et 152 cas ont été « payés en totalité », ce qui inclut le paiement d'un montant de règlement inférieur à celui établi initialement⁶⁶⁹. Pour plus d'informations sur le total des sanctions imposées et les montants perçus lors d'ententes de règlement, voir le paragraphe 320 ci-dessous. La Partie a également noté qu'au moins 119 NOVA ont été émis depuis 2015⁶⁷⁰.
317. Les données publiques disponibles séparent les NOVA par région, 73 ont été émis dans le Nord-Est et 103, dans le Sud-Est sur une période de 15 ans (2010-2024). Il convient de noter qu'en 2016, aucun NOVA n'a été donné pour des violations de la VSR, alors qu'il y en a eu trois ou moins en 2015, 2018 et 2020⁶⁷¹. Le nombre de NOVA émis par année et par région, sur la base des informations publiquement disponibles, est présenté ci-dessous à la figure 31⁶⁷².

Figure 31. Nombre de NOVA émis par année (2010-2024) et par région



Source : Données du NOAA Office of General Counsel (2025), « Enforcement Charging Information », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/45tOghy>> .

667. NOAA Office of General Counsel (2025), « Enforcement Charging Information », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/45tOghy>> .

668. Réponse à la demande d'information, p. 1.

669. Pièce jointe 1 de l'annexe 9: Réponse à la demande d'information.

670. Réponse à la demande d'information, pp. 1-2.

671. NOAA OGC (2025), « Enforcement Charging Information », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/45tOghy>> .

672. Dans trois cas, un NOVA a été donné, et d'autres violations datant d'années précédentes ont été découvertes à ce moment-là. Dans ces cas, les violations antérieures ne sont pas prises en compte en raison du manque d'informations sur leur nombre et de la date à laquelle elles ont eu lieu. Une seule violation est alors enregistrée pour l'année au cours de laquelle le NOVA initial a été donné. Les trois cas sont NE2000328, enregistré entre janvier 2021 et avril 2021; NE2203425, enregistré en février 2023; et SE2303207, enregistré en janvier 2024. Données disponibles à l'adresse : <<https://bit.ly/45tOghy>> .

318. Il existe quelques différences entre les informations accessibles au public présentées dans la Figure 31 et les données fournies par la Partie : ces dernières indiquent que cinq NOVA ont été émis en 2017 (contre six dans les données publiques), et 23 NOVA ont été émis en 2022 (contre 28 dans les données publiques)⁶⁷³. Certaines de ces différences pourraient résulter de la manière dont la Partie comptabilise les NOVA lorsque les accusations sont modifiées ultérieurement ou pourraient refléter le fait que certains NOVA ont été rejetés ultérieurement sans qu'il en soit fait mention dans les informations publiques relatives au dépôt d'accusations.
319. En examinant les dossiers des NOVA émis au fil des ans, il a été possible de constater que 21 NOVA avaient été émis, mais sans preuves qu'ils aient été réglés⁶⁷⁴. Sur les 21 NOVA, de 2011 à 2024, 11 proviennent du Sud-Est et 10, du Nord-Est.⁶⁷⁵ La Partie a répondu en fournissant des informations indiquant que cinq de ces cas ont été « clôturés », cinq ont été réglés et payés en totalité, et sept cas ont fait l'objet de paiement par défaut, ce qui a entraîné le paiement de la totalité du montant émis⁶⁷⁶. Trois cas sont encore en cours d'appel et un cas a été transmis au département du Trésor des États-Unis pour recouvrement de créance⁶⁷⁷.
320. Selon les données publiques, le montant total des sanctions civiles estimé pour des violations de la VSR entre 2010 et fin 2024 s'élève à quelque 4 M\$ USD (4 263 806 \$ USD), et le montant total perçu est de 3,251,725\$ USD⁶⁷⁸. La Partie affirme qu'entre 2010 et la fin de 2024, des NOVA d'un montant total de 4 185 556 \$ USD ont été émis et que 3 050 300 \$ USD ont été perçus⁶⁷⁹. Pour les années suivantes, tous les NOVA émis ont été réglés ou payés en totalité : 2012, 2013, 2014, 2015, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 et 2022. Les sanctions civiles imposées dans le cadre des NOVA sont rarement perçues dans leur intégralité; la quasi-totalité des cas de violation de la VSR sont réglés pour un montant inférieur à celui établi⁶⁸⁰. Par exemple, en 2024, les NOVA émis pour des violations de la VSR ont été réglés pour 57 à 90 % des montants établis, avec un montant moyen correspondant à 86 % du montant de la sanction établie⁶⁸¹. Cette différence est présentée pour 2010 à 2024 dans la figure 32 ci-dessous⁶⁸².
321. En ce qui concerne l'effet correctif de la réception d'un NOVA sur la conformité d'un navire à la VSR, une étude d'évaluation des navires entre 2008 et 2013 a révélé que 28 opérateurs de navires ont reçu un NOVA, dont 14 sont retournés traverser les ZGS au cours de 562 voyages, 40 % d'entre eux étant entièrement conformes à la VSR et 14,5 % de la distance totale de transit étant conformes⁶⁸³.

673. Cf la Pièce jointe 1 de l'annexe 9: Réponse à la demande d'information NOAA OGC (2025), « Enforcement Charging Information », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/45tOghy>>.

674. Numéros de dossier : SE2314666, NE2403441, NE2203327, NE2107875, NE2300747, SE2303316, NE2201536, NE2203319, NE1701878, SE1102522, NE1101492, NE1003296, SE1102515, SE1104155, SE1104238, SE1002589, SE1002592, SE1002932, SE1002934, SE1002936, SE1002968. NOAA Office of General Counsel (2025), « Enforcement Charging Information », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/45tOghy>>.

675. Id.

676. Les dossiers clos sont: SE1002592, SE1002934, SE1002936, SE1002968, et SE1002932. Ces dossiers n'ont abouti à aucun paiement. Les cinq cas pour lesquels le montant déterminé par entente de règlement a été perçu en totalité portent les numéros de dossier : NE2203319, NE2403441, SE1102515, SE1104155, et SE1104238. Les sept cas payés en totalité et pour lesquels le montant a été déterminé par défaut portent les numéros de dossier : NE1003296, NE1101492, NE1701878, NE2201536, SE2314666, SE1002589, et SE1102522. Pièce jointe 2 de l'annexe 9: Réponse à la demande d'information.

677. Id. Les dossiers NE2203327, NE2300747, et SE2303316 sont en attente d'appel et le dossier NE2107875 est devant le département du Trésor pour recouvrement de créance.

678. NOAA OGC (2025), « Enforcement Charging Information », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/45tOghy>>.

679. Pièce jointe 1 de l'annexe 9: Réponse à la demande d'information.

680. Pièce jointe 1 de l'annexe 9: Réponse à la demande d'information.

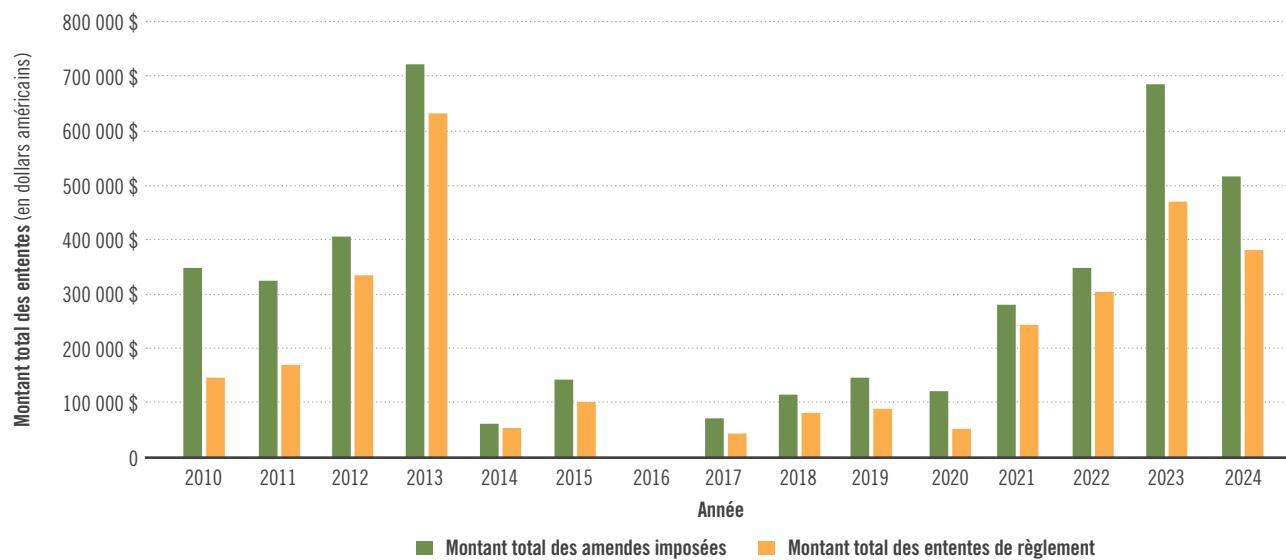
681. Id.

682. Dans le cas des trois NOVA qui ont été modifiés pour ajouter des chefs d'accusation supplémentaires (voir ci-dessus la note 672), le montant du règlement était supérieur au montant initial du NOVA, mais le nombre de chefs d'accusation supplémentaires et la date à laquelle ils ont été ajoutés n'étaient pas clairs dans tous les cas, de sorte que ces trois NOVA ont été saisis comme n'ayant été réglés que pour le montant initial total. Plus précisément, le cas SE2303207, qui a été réglé pour 22 500 \$ USD, a été considéré comme réglé pour 7500 \$ USD; le cas NE2203425, qui a été réglé pour 40 500 \$ USD, a été considéré comme réglé pour 20 000 \$ USD; et le cas NE2000328, qui a été réglé pour 288 000 \$ USD, a été considéré comme réglé pour 145 000 \$ USD. Le gouvernement a perçu 178 500 \$ US supplémentaires pour ces violations additionnelles, ce qui est reflété dans les totaux fournis au paragraphe 320, mais cela n'a pas pu être reflété avec précision dans la figure 32.

683. G. Silber et al. (2014), *supra* pp. 5-6, 8, à l'adresse : <<https://bit.ly/43PfQVe>>.

322. L'OLE de la NOAA peut renvoyer les violations de la VSR au ministère de la Justice des États-Unis pour qu'il impose des sanctions pénales⁶⁸⁴. La Partie a répondu qu'un cas, concernant des allégations de fausses inscriptions dans le journal de bord d'un navire, a été transféré à ce ministère en 2014⁶⁸⁵. Le Secrétariat n'a pas été en mesure de trouver des informations publiques concernant des poursuites criminelles en vertu de la VSR.

Figure 32. Montant total des amendes et montant total des ententes de règlements par année en dollars américains (2010-2024)



Source : Données du NOAA Office of General Counsel (2025), « Enforcement Charging Information », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/45tOghy>>.

323. Interrogée sur les capacités de la NOAA à enquêter et à déterminer quels sont les navires responsables des collisions avec les baleines noires, la Partie a répondu que :

La NOAA fournit un modèle de prévision rétrospective qui permet de retracer le cours de la dérive de la carcasse d'une baleine au fil du temps. Combiné à une autopsie, ce processus permet d'identifier la cause, le moment et la zone du décès. Grâce au suivi des navires par SIA et SSN, nous sommes en mesure de repérer des navires et leurs opérateurs, qui sont susceptibles d'être interrogés en cas de collision mortelle avec une baleine causée par un navire. Si un ou plusieurs navires d'intérêt sont identifiés à partir d'une modélisation rétrospective ou d'une autre analyse, l'OLE entame une enquête, tente de passer en entrevue le propriétaire/exploitant et, si possible, examine les journaux de bord, les rapports d'observation, les plans de transit et d'autres informations pertinentes afin de déterminer si le navire a été impliqué dans une interaction avec une baleine noire. En outre, le personnel de l'OLE analyse les conditions atmosphériques à l'aide des données des bouées disponibles dans la zone au moment du décès, afin de déterminer les éventuels facteurs atténuants qui pourraient contribuer à une interaction entre un navire et une baleine noire.

684. Voir ESA, 16 U.S.C., art. 1540(b) (modifié par 18 U.S.C., art. 3571(b)(5)), créant des sanctions pénales pour l'ESA allant jusqu'à 100 000 \$ USD d'amendes pénales et un an de prison; MMPA, 16 U.S.C., art. 1375(b)(1) (modifié par 18 U.S.C., art. 3571(b)(5)), créant des sanctions pénales pour la MMPA, qui reflètent les sanctions de l'ESA.

685. Réponse à la demande d'information, p. 2.

Malgré ces efforts, les seuls cas de collision entre un navire et une baleine noire pour lesquels nous connaissons avec certitude le navire impliqué sont ceux pour lesquels le navire a signalé la collision. D'autres événements ont fait l'objet d'une enquête, mais aucune de ces enquêtes n'a permis d'identifier un navire spécifique comme étant à l'origine d'une collision non signalée. D'autres efforts ont été entrepris pour évaluer la taille générale d'un navire impliqué dans une collision, mais aucun de ces efforts ne vise à identifier un navire en particulier à l'origine de l'incident ou n'est en mesure d'y parvenir⁶⁸⁶.

324. Dans sa réponse, la Partie a également confirmé qu' « aucun des quelque 177 NOVA émis par la NOAA pour des violations de la VSR n'a fait état d'une collision »⁶⁸⁷.
325. En 2022, dans des commentaires sur des propositions de modifications à la VSR qui n'ont jamais été adoptées, un groupe de l'industrie du transport maritime a déclaré qu'il trouvait que l'application de la VSR par la NOAA était davantage « robuste » [traduction] suivant son adoption et incohérente au cours des dernières années⁶⁸⁸.
326. Pour passer des ZGS aux ZGD, il convient de rappeler que les ZGD, également appelées « zones de navigation lente », sont des zones de vitesse volontaire établies en vue de réduire au minimum les prises de baleines noires par collision avec des navires, même en dehors du cadre obligatoire des ZGS.
327. Entre décembre 2008 et mai 2019, la NOAA a annoncé 195 ZGD ou zones de navigation lente, soit une moyenne de 17,8 par an⁶⁸⁹. Plus de la moitié de ces ZGD ou zones de navigation lente soit chevauchaient une ZGS active, soit contenaient une erreur dans la communication au public, comme l'absence de mention dans l'aviso aux navigateurs de l'USCG⁶⁹⁰. NOAA Fisheries a observé que les ZGD/zones de navigation lente « correspondent » [traduction] aux habitudes alimentaires des baleines noires, la majorité des ZGD/zones de navigation lente ayant été établies au large des côtes de la Nouvelle-Angleterre⁶⁹¹.
328. Plusieurs données démontrent le manque de coopération régulière des navigateurs avec les ZGD/zones de navigation lente volontaires. La NOAA a estimé qu'entre 2008 et 2019, même si les navires ralentissaient leur vitesse à un taux statistiquement significatif lorsqu'ils entraient dans une ZGD/zone de navigation lente, la vitesse moyenne de tous les navires dans les ZGD ou zones de navigation lente était de 11,22 noeuds⁶⁹². La vitesse moyenne des grands navires de haute mer (NHM) dans les ZGD ou zones de navigation lente était de 12,53 noeuds, ce qui était « particulièrement préoccupant » [traduction] étant donné qu'ils représentaient 35 % de la distance totale transitant par les ZGD/zones de navigation lente⁶⁹³. Dans seulement quatre des 86 ZGD ou zones de navigation lente étudiées, la vitesse moyenne des NHM était égale ou inférieure à 10 noeuds⁶⁹⁴.
329. L'auteur estime qu'en 2020, 65,3 % des navires (111 navires) qui ont traversé des ZGD ou zones de navigation lente situées dans le golfe du Maine naviguaient à une vitesse supérieure à 10 noeuds à un moment donné, et que 77,2 % des navires (692 navires) dans les ZGD ou zones de navigation lente du sud de la Nouvelle-Angleterre et 79,7 % (593 navires) dans le centre du littoral de l'Atlantique naviguaient à une vitesse supérieure à 10 noeuds⁶⁹⁵.

686. Réponse à la demande d'information, p. 9.

687. Réponse à la demande d'information, p. 2.

688. Chamber of Shipping of America (30 octobre 2022), *RE: Docket No. 220722-0162, Amendments to the North Atlantic Right Whale Vessel Strike Reduction Rule (FR August 1, 2022, pgs. 46921 – 46935)*, à l'adresse : < <https://bit.ly/3ZpxVqA> >.

689. *Vessel Speed Rule Assessment*, p. 15.

690. Id. pp. 15-16.

691. Id. p. 16.

692. Id.

693. Id. pp. 16-17.

694. Id.

695. *Speeding Toward Extinction*, p. 32.

330. Dans sa réponse, la Partie n'a pas fourni de statistiques sur la coopération des navigateurs dans les ZGD ou zones de navigation lente volontaires, et le tableau de bord en ligne de *NOAA Fisheries* pour la conformité à la VSR ne tient pas compte de la coopération dans ces zones. Toutefois, il a été révélé dans le *Vessel Speed Rule Assessment* que « certains navigateurs réduisent leur vitesse de manière coopérative dans les ZGD actives, mais pas suffisamment pour être en conformité si une restriction de vitesse de 10 noeuds devait être obligatoire⁶⁹⁶ » [traduction].
331. Il a été conclu dans le *Vessel Speed Rule Assessment* que « la réduction de la mortalité observée chez les baleines noires depuis 2008 est un signe prometteur, mais l'augmentation du nombre de blessures graves et non graves est préoccupante⁶⁹⁷ » [traduction]. Enfin, il a été noté que la VSR est l'une des nombreuses mesures qui contribuent à une réduction des collisions avec les navires : « La tendance à la baisse en matière de mortalité détectée chez les baleines noires à la suite de collisions avec des navires est encourageante et peut être le résultat de l'ensemble des programmes mis en place⁶⁹⁸ » [traduction].
332. En ce qui concerne les autres mesures de prévention des collisions avec les navires, une nouvelle initiative liée au SIA pour les ZGS a été récemment testée dans le refuge marin national de Stellwagen Bank, dans la baie de Cape Cod⁶⁹⁹. Le projet utilise le SIA pour détecter automatiquement les navires dans l'habitat de la baleine noire et leur envoyer des messages ciblés, les informant qu'ils entrent ou sortent d'une ZGS. Les alertes apparaissent directement sur les systèmes de navigation des navires. Un test récent a montré qu'au cours de 20 jours d'activité dans le refuge marin national de Stellwagen Bank, 83 % des navires ont ralenti à une vitesse de 10 noeuds après avoir reçu les alertes et sont restés conformes aux restrictions de vitesse⁷⁰⁰. À ce jour, des stations terrestres SIA qui détectent les navires et envoient les alertes ont été installées dans la baie de Cape Cod (Massachusetts), à Virginia Beach (Virginie), à Tybee Island (Géorgie), à Brunswick (Géorgie) et à Jacksonville (Floride), avec le soutien de l'USCG et de la NOAA. La couverture complète de toutes les ZGS, ZGD et zones critiques nécessiterait jusqu'à 130 stations sur la côte Est des États-Unis⁷⁰¹.
333. La *Inflation Reduction Act* (Loi sur la réduction de l'inflation), adoptée en 2022, a fourni 82 M\$ USD supplémentaires à *NOAA Fisheries* pour mieux suivre et protéger les baleines noires. L'organisme a précisé qu'il consacrera environ 20 M\$ USD à la prévention des collisions avec les navires et 5 M\$ USD à l'application de la loi. Le reste du financement irait à l'amélioration des activités de surveillance et des technologies de pêche à la demande⁷⁰².
334. Toujours en ce qui concerne la réduction de la vitesse des navires, l'autorité portuaire de New York et New Jersey a mis en place en 2013 un *Clean Vessel Incentive* (programme d'incitation à l'efficience énergétique des navires). Cette mesure concorde entièrement avec la ZGS de New York et New Jersey et prévoit une mesure incitative financière pour les navires naviguant à 10 noeuds ou moins, en raison de l'efficacité accrue du carburant à des vitesses réduites⁷⁰³.

696. *Vessel Speed Rule Assessment*, p. 17, en notant que cela était cohérent avec les résultats précédents de G. Silber et al. (2012), « Vessel operator response to a voluntary measure for reducing collisions with whales », *Endangered Species Research* 17 : pp. 245-254, à l'adresse : <<http://dx.doi.org/10.3354/esr00434>>.

697. Id. p. 28.

698. Id.

699. Fonds international pour la protection des animaux (2025), « Saving North Atlantic right whales: High-tech solutions to prevent vessel strikes », à l'adresse : <<https://bit.ly/4dWJUsl>>.

700. Id.

701. Id.

702. NOAA Fisheries (2025), « Priority Climate Change Investments Under the Inflation Reduction Act », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/43A5302>>; Inflation Reduction Act Tracker (2023), « NOAA Announces IRA Funding for Conservation of Endangered North Atlantic Right Whales », à l'adresse : <<https://bit.ly/4mwB7KZ>>. Voir aussi membre du Congrès Frank Pallone Jr., « Pallone Applauds Allocations for \$82 Million in Federal Funding for Whale Monitoring and Surveillance », communiqué de presse (18 septembre 2023), à l'adresse : <<https://bit.ly/43Gi9f9>>, détaillant que la majorité du financement devait être investie dans les capacités de surveillance des baleines, mais que 5 M\$ US iraient à « soutenir les mesures d'application de la loi, y compris grâce à de nouveaux équipements, tels que des unités Doppler, des aides de pointage radar et des unités côtières de surveillance marine, en plus des contrats pour leur exploitation » [traduction]; NOAA Fisheries (2025), « Advancing Technologies for North Atlantic Right Whale Recovery », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HgNk6c>>. Selon une source, *NOAA Fisheries* a obtenu la majorité de ses crédits à la fin de l'administration Biden. Inflation Reduction Act Tracker (2025), « IRA Section 40001 – Investing Coastal Communities and Climate Resilience », à l'adresse : <<https://bit.ly/43q9A4Q>>.

703. *Vessel Speed Rule Assessment*, p. 14.

5.3 Mesures prises pour appliquer la *Marine Mammal Protection Act* et la *Endangered Species Act*

335. Selon l'auteur, « au cours de la dernière décennie seulement, NMFS rapporte que 218 baleines noires de l'Atlantique Nord sont probablement mortes empêtrées dans des engins de pêche ou heurtées par des bateaux, soit environ 24 morts de baleines par an⁷⁰⁴ » [traduction]. L'auteur allègue en outre que :

[traduction]

D'après les dossiers gouvernementaux des procédures administratives au civil depuis mars 2010, le gouvernement des États-Unis semble avoir entièrement négligé l'application des lois relatives aux activités de pêche commerciale dans l'Atlantique pour protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord. Ces dossiers gouvernementaux ne font état d'aucune procédure administrative au civil liée à la pêche commerciale pour protéger les baleines noires [...]. Les enchevêtrements dans des engins de pêche sont nombreux; pourtant, il semble n'y avoir eu aucune procédure administrative au civil liée à la pêche et aux baleines noires au cours des 11 dernières années. Cette totale inaction constitue une omission d'appliquer efficacement la MMPA et l'ESA, et d'imposer les sanctions prévues pour protéger les baleines noires, de la part de NOAA Fisheries, de l'OLE et de l'OGC de la NOAA, et de l'USCG⁷⁰⁵.

336. Dans leur réponse, les États-Unis notent que « les règlements adoptés en vertu de l'ALWTRP [...] visent à protéger les baleines noires en réduisant le nombre de blessures graves et de morts imputables à l'enchevêtrement accidentel dans certains engins de pêche⁷⁰⁶ ». La Règle sur la réduction des risques vise à réduire de 60 % les risques dans les pêcheries de homard américain et de crabe nordique, qui sont responsables de 93 % des orins de bouées dans les zones où se trouvent les baleines noires⁷⁰⁷. En août 2022, alors que la Règle sur la réduction des risques était en vigueur depuis près d'un an, la NOAA Fisheries a déclaré que cette dernière avait permis de réduire les risques liés à la pêche d'environ 48%⁷⁰⁸.

337. La NOAA a déclaré que « depuis 1997, et à la suite des modifications apportées à l'ALWTRP, les activités d'application de la loi ont évolué pour répondre aux besoins d'application des diverses exigences de l'ALWTRP et de surveillance de la conformité grâce à une collaboration avec les organismes fédéraux ou d'États⁷⁰⁹ » [traduction]. Plus récemment, l'application de la Règle sur la réduction des risques a été un sujet de préoccupation au cours de l'élaboration de règles et du processus de la NEPA ayant mené à l'élaboration de cette règle. La NOAA a reconnu que le respect de la règle était « primordial pour le succès ou l'échec ultime de la règle dans la réduction de la mortalité et des blessures graves chez les baleines noires⁷¹⁰ » [traduction].

338. L'annexe 3.5 de l'EIE définitive pour la Règle sur la réduction des risques donne un aperçu de la « stratégie d'application et de surveillance de la conformité⁷¹¹ » [traduction] de la NOAA. À l'époque, en 2021, la NOAA a écrit que l'organisme était « en train d'élaborer un plan d'application de la loi en mer qui combine les pratiques d'application traditionnelles avec l'utilisation de nouvelles technologies pour soutenir l'application dans l'ensemble de la ZEE⁷¹² » [traduction]. La NOAA a mis l'accent sur cinq priorités pour une application efficace : (1) « maintenir et renforcer » [traduction] les effectifs de la NED responsables d'appliquer

704. Communication, p. 1, au para 2.

705. Communication, pp. 7-8, au para 28, incorporée par renvoi dans la communication révisée, p. 13, au para 43, n 102.

706. Réponse, p. 22.

707. Règle sur la réduction des risques proposée, pp. 51971, 51987.

708. NOAA Fisheries, National Oceanic and Atmospheric Administration, *ALWTRT Informational Webinar: Phase 1 Risk Reduction Update* (18 août 2022), à l'adresse : <<https://bit.ly/4o4Hmpb>>.

709. EIE définitive, vol. II, p. 344, à l'adresse : <<https://bit.ly/4gCn7fS>>.

710. Règle sur la réduction des risques, p. 51980.

711. EIE définitive, vol. II, p. 343, à l'adresse : <<https://bit.ly/4gCn7fS>>.

712. Id.

la loi; (2) maintenir les ententes communes d'application (JEA); (3) renforcer l'application de la loi en mer par d'autres méthodes, telles que les inspections par véhicule sous-marin téléguidé (VTG); (4) poursuivre la diffusion auprès de l'industrie; et (5) examiner les données existantes et élaborer des protocoles pour la collecte de données spatiales à haute résolution afin d'éclairer les priorités en matière d'application et un plan d'application global⁷¹³.

339. NOAA Fisheries a décrit le défi que représente la traçabilité des engins de pêche par rapport à des pêcheries particulières, notamment pour les enchevêtrements de baleines noires (non seulement ceux qui entraînent des blessures graves ou la mort), en déclarant ce qui suit :

[traduction]

[...] *La proportion de cas d'enchevêtrement qui ne peut pas être déterminée par pêcherie ou par lieu d'origine demeure élevée. Aucun engin n'est récupéré, ou la pêcherie d'origine ou le type d'engin de pêche ne peuvent être déterminés pour la majorité des enchevêtrements, notamment dans 80 % des incidents impliquant des baleines noires. Dans de nombreux cas, cela est dû au fait qu'aucun engin n'était présent sur les baleines noires présentant des signes évidents d'enchevêtrement. Parmi tous les cas d'enchevêtrement de grandes baleines entre le 1^{er} janvier 2010 et le 16 mars 2020 où l'engin était encore présent, moins de la moitié des cas avaient un engin disponible pour analyse, et moins de 14 % de tous les cas présentaient des marques d'engin qui pouvaient être identifiées comme provenant d'une zone de gestion des États-Unis*⁷¹⁴.

340. En décembre 2024, la NOAA a fourni des estimations informelles selon lesquelles, entre 2020 et 2024, l'engin a été récupéré dans 25 % des cas d'enchevêtrement de baleines noires, et l'origine de l'engin a été déterminée dans 43 % de ces cas⁷¹⁵. S'il s'agit d'une tendance positive au cours des dernières années, ces données soulignent la difficulté de déterminer quelles pêcheries ou quels exploitants sont responsables de l'enchevêtrement des baleines, et si certaines pêcheries ont possiblement une plus grande part de responsabilité, afin d'informer des activités d'application ciblées et de surveillance. Lors de la visite de terrain du Secrétariat, un spécialiste a fait remarquer que les baleines noires détruisent les engins qu'elles transportent lorsqu'elles se débattent pour se libérer, ce qui ajoute à la difficulté d'identifier la source de l'engin.
341. Quand on parvient à récupérer l'engin d'une baleine enchevêtrée dans les eaux sous la juridiction des États-Unis, il est envoyé à NOAA Fisheries dans un premier temps pour analyse, puis à l'OLE s'il est perçu comme n'étant pas conforme aux règlements⁷¹⁶. L'analyse des engins récupérés vise à informer les actions futures de l'équipe responsable de la réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique (ALWTRT⁷¹⁷).
342. De l'information sur les récentes mesures d'application de l'ALWTRT, premièrement dans le nord-est, et ensuite dans le sud-est des États-Unis, est fournie ci-dessous.
343. Dans leur réponse, les États-Unis affirment que « de concert avec les partenaires étatiques et fédéraux [...], [la NOAA] 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'ALWTRP⁷¹⁸ ». Le Secrétariat n'a pas pu confirmer si la NOAA avait achevé l'élaboration du plan d'application global prévu dans l'EIE définitive pour la Règle sur la réduction des risques.

713. Id. vol. II, pp. 344-346, à l'adresse : <<https://bit.ly/4gCn7fS>>.

714. EIE définitive, vol. I, p. 232, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>.

715. D. Morin, NOAA Fisheries, « Observed Entanglements », présentation lors du webinaire d'information de l'équipe responsable de la réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique (20 décembre 2024), p. 22, à l'adresse : <<https://bit.ly/45rj6mb>>.

716. NOAA Fisheries (2023), « Marine Mammal Entanglement in the Greater Atlantic Region », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HhElBH>>.

717. Id.

718. Réponse, p. 23.

344. À l'instar de leur politique d'application de la VSR, les États-Unis mettent l'accent sur les activités de soutien, la formation et la sensibilisation afin de promouvoir la conformité à l'ALWTRP⁷¹⁹. Par exemple, à la suite de la publication de la Règle sur la réduction des risques, le personnel chargé de l'application de la loi de la NED et des États, de même que les agents de l'USCG dans les États de Maine, New Hampshire, Massachusetts, et Rhode Island ont participé à des ateliers de formation sur les engins⁷²⁰. Les partenaires de la NED et des États ont également eu des discussions avec les pêcheurs de homards sur les nouvelles exigences réglementaires⁷²¹. La NOAA *Fisheries* indique également qu'elle a aidé les États à s'approvisionner en cordes à faible résistance à la rupture et qu'elle a fourni gratuitement « une certaine quantité (variable selon les États) » de ce type de cordes aux pêcheurs⁷²². La NOAA *Fisheries* collabore également avec les conseils de gestion de pêche de la Nouvelle-Angleterre et de l'Atlantique central afin d'encourager les parties prenantes à respecter les règles⁷²³. Immédiatement après l'entrée en vigueur des exigences en matière d'engins de la Règle sur la réduction des risques, la NED « a continué à mettre l'accent sur l'aide en matière de conformité pour les premiers contrevenants », mais a indiqué qu'elle pourrait « imposer aux récidivistes des sanctions au-delà de l'aide en matière de conformité⁷²⁴ » [traduction].
345. NOAA *Fisheries* propose également de nombreux guides de conformité sur son site Web⁷²⁵. Pour les pêcheurs au casier ou à la nasse, ces guides comprennent des illustrations, des photos et des vidéos expliquant les exigences en matière de marquage des engins ainsi que les cordes et dispositifs à faible résistance à la rupture approuvés⁷²⁶. En outre, la NOAA *Fisheries* envoie annuellement des rappels sur les exigences de l'ALWTRP et des zones réglementées par courriel et par le biais du bulletin *NOAA Navigator*⁷²⁷.
346. Lors de la visite de terrain effectuée par le Secrétariat de la CCE, les spécialistes locaux et les intervenants du Massachusetts ont exprimé des avis partagés sur l'efficacité des activités d'information de la NOAA et de ses partenaires. Certains ont affirmé que la transmission d'informations et l'éducation suffisaient et que la communauté des pêcheurs avait une compréhension générale des exigences réglementaires. D'autres étaient d'avis que la nature changeante des règlements les rendait difficiles à comprendre, même avec l'information des forces de l'ordre. Les intervenants ont également expliqué que c'étaient généralement les agents des États responsables d'appliquer la loi plutôt que NOAA *Fisheries* qui s'occupaient de la diffusion auprès des groupes locaux de l'industrie de la pêche. Les intervenants supposaient que c'était probablement à cause des ressources limitées de la NOAA⁷²⁸. Le Secrétariat n'a pas pu le confirmer directement auprès de la NOAA.
347. Au-delà de la transmission d'informations et de l'éducation, « l'OLE récupère et inspecte les engins de pêche commerciale, y compris les engins de pêche au casier ou à la nasse, pour s'assurer qu'ils sont conformes aux règlements de l'ALWTRP. L'OLE effectue des inspections en vertu de l'ALWTRP (patrouilles et opérations) de manière indépendante et en collaboration avec des partenaires fédéraux et fédérés pour l'application de la loi⁷²⁹ ». Ces inspections d'engins de pêche sont principalement effectuées « en mer sur des navires de

719. Id. p. 22.

720. NOAA OLE NED (2022), *Council Report – Second Quarter, FY 2022*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), p. 9.

721. d. pp. 3-4.

722. Réponse à la demande d'information, p. 9.

723. Id.

724. NOAA OLE NED (2022), *Council Report – Third Quarter, FY 2022*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), p. 6.

725. Voir généralement NOAA *Fisheries* (2025), « Atlantic Large Whale Take Reduction Plan », *supra* à l'adresse : < <https://bit.ly/3ZoCYHH> >.

726. Id.

727. Réponse à la demande d'information, p. 9.

728. Entretiens menés dans le cadre de la visite sur place par le Secrétariat de la CCE (du 14 au 17 avril 2025).

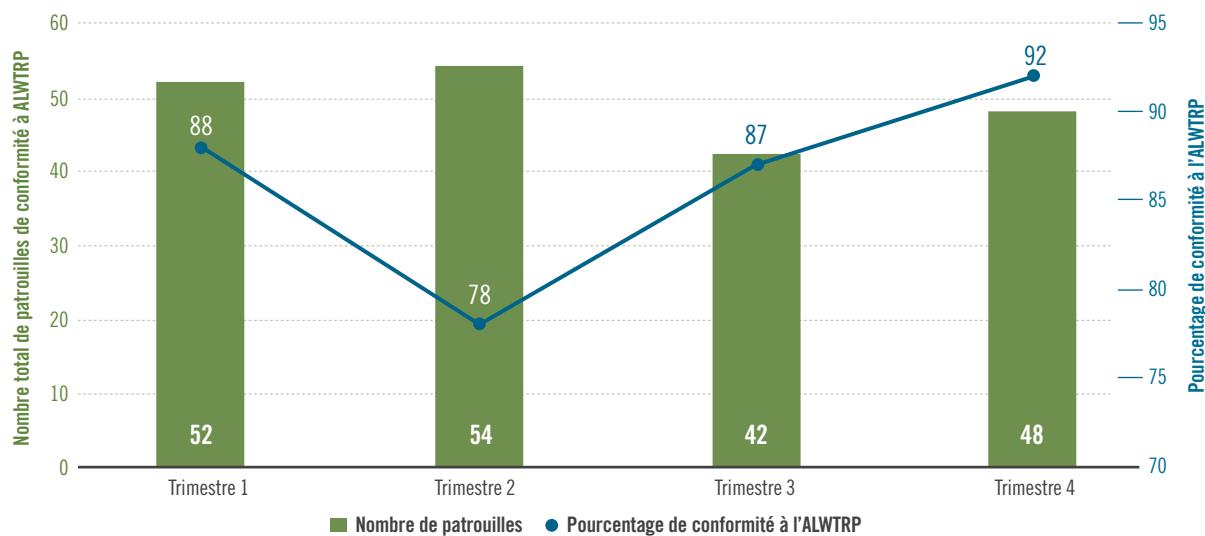
729. Réponse à la demande d'information, p. 6.

patrouille à plate-forme (OLE ou partenaire chargé de l'application) » ou par des patrouilles terrestres sur quai⁷³⁰. La Partie note que les infractions potentielles observées lors des patrouilles sur quai « donneraient très probablement lieu à une aide à la mise en conformité » et que « les infractions constatées en mer pourraient donner lieu à une sanction plus formelle⁷³¹ ».

348. La Partie a générée des données sur le nombre total d'inspections d'engins réalisées par l'OLE et son réseau d'États JEA le long de la côte Est : 823 inspections d'engins au cours de l'EF 2022 ; 1 346 inspections au cours de l'EF 2023 ; 1 623 inspections au cours de l'EF 2024 ; et 323 inspections à ce jour au cours de l'EF 2025⁷³².

349. Plus spécifiquement dans le nord-est, la NED et ses partenaires s'appuient sur les inspections des engins à quai et les patrouilles en mer pour faire respecter les exigences réglementaires de l'ALWTRP. Au cours de l'EF 2023, la NED et ses partenaires ont effectué 196 patrouilles et inspecté environ 1 288 navires distincts pour vérifier la conformité à l'ALWTRP⁷³³. À titre de référence, NOAA Fisheries estime qu'il y a 3 970 navires (3 460 entités uniques) dans les pêcheries de homard américain et de crabe nordique au casier ou à la nasse réglementées par l'ALWTRP⁷³⁴. La NED a constaté que 87 % des navires inspectés étaient conformes au cours de l'EF 2023⁷³⁵.

Figure 33. Résumé des patrouilles pour l'EF 2023 et conformité à l'ALWTRP



Source : NOAA OLE NED, *Council Report – First Quarter, FY 2024*, Gloucester (MA), National Oceanic and Atmospheric Administration, p.*8.

730. Id.

731. Id.

732. Id. pp. 6-7. Sur ce nombre total, la NOAA Fisheries note également que l'OLE a effectué 64 patrouilles de récupération d'engins de pêche au homard et au crabe à bord de navires appartenant aux États partenaires chargés de l'application de la loi ou de navires à contrat. Id p. 6.

733. NOAA Office of Law Enforcement, Northeast Division (2021), *Council Report – First Quarter, FY 2022*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Gloucester (MA), p. 7.

734. EIE définitive, vol. I, p. 18, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>.

735. NOAA Office of Law Enforcement, Northeast Division (2021), *supra* p. 8.

350. Les États signataires de l'accord JEA jouent un rôle important dans l'application de la législation en mer, y compris dans les zones relevant de la juridiction fédérale⁷³⁶. L'OLE et les États membres de la JEA « effectuent chaque année des patrouilles dans les zones à engins réglementés ». La *Maine Marine Patrol* a patrouillé dans la LMA 1 pendant la période de fermeture de la pêche ; la *Massachusetts Environmental Police* patrouille dans le nord du Massachusetts, dans la *MRA Wedge* et la zone de restriction du Massachusetts avant et pendant la fermeture, et le *Rhode Island Department of Environment Management* patrouille dans la zone de restriction des îles du Sud pendant la fermeture⁷³⁷. En outre, la *NOAA Fisheries* souligne le rôle de « plusieurs organisations non gouvernementales et réseaux de recherche » qui effectuent des relevés aériens des zones réglementées et informent les entités chargées de l'application de la loi lorsqu'ils observent des engins fixes⁷³⁸.
351. Du 1^{er} juillet 2023 au 30 juin 2024 – l'année la plus récente pour laquelle les données sont publiquement disponibles – la NOAA a fait état de 194 patrouilles pendant la pêche au homard, dont 186 étaient des patrouilles des États⁷³⁹. Comme le montre la figure 34 ci-dessous, la *Maine Marine Patrol* (Patrouille maritime du Maine), le bureau d'application de la loi du département des Ressources marines du Maine, a effectué la grande majorité des patrouilles signalées par la NED⁷⁴⁰. La *Massachusetts Environmental Police* (Police de l'environnement du Massachusetts) effectue également des patrouilles en mer et dispose de navires capables de récupérer des engins fixes⁷⁴¹. De plus, la *NOAA Fisheries* affirme que le New Hampshire et le Rhode Island effectuent également des patrouilles et possèdent des navires de contrôle capables de récupérer des engins fixes⁷⁴². Le Secrétariat n'a pas été en mesure d'obtenir de l'information sur la manière dont la NED détermine les mesures à prendre en compte dans ses statistiques relatives aux patrouilles liées à l'ALWTRP.
352. L'OLE utilise également des véhicules téléguidés (VTG) pour inspecter les engins de pêche au homard⁷⁴³. Selon la NOAA, l'utilisation de VTG augmente l'efficacité et la sécurité des inspections d'engins en permettant aux agents de l'OLE de les inspecter sur place sans avoir à les remonter. Dans leur réponse, les États-Unis expliquent que « le [VTG] peut détecter et consigner toute infraction relative aux engins ou à l'étiquetage, de la surface de l'océan jusqu'au plancher océanique⁷⁴⁴ ».
353. L'OLE a effectué des inspections par VTG dans la baie de Cape Cod, dans le golfe du Maine et au large de Georges Bank⁷⁴⁵. La NED a effectué deux patrouilles par VTG au cours de l'EF 2023, inspectant près de 200 nasses provenant de 6 navires lors de la première enquête, bien que les informations relatives à la seconde patrouille n'aient pas été disponibles⁷⁴⁶. En avril et juin 2024, trois patrouilles par VTG ont été effectuées, réalisant 49 inspections, qui ont toutes été vérifiées à l'aide d'engins de récupération traditionnels⁷⁴⁷. Au moment

736 La *NOAA Fisheries* explique : « Nos efforts de mise en application de l'ALWTRP [s'appuient fortement sur le soutien] de nos partenaires d'application de la loi, en particulier nos partenaires d'États ». Réponse à la demande d'information, p. 6. *Voir aussi* EIE définitive, vol. II, p. 344, à l'adresse : <<https://bit.ly/4gCn7fs>>.

737 Réponse à la demande d'information, p. 7.

738. Id.

739. NOAA Office of Law Enforcement, Northeast Division (2023), *Council Report – Fourth Quarter, FY 2023*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Gloucester (MA), pp. *6-7; NOAA Office of Law Enforcement, Northeast Division (2023), *Council Report – First Quarter, FY 2024*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Gloucester (MA), p. *8; NOAA Office of Law Enforcement, Northeast Division (2024), *Council Report – Second Quarter, FY 2024*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Gloucester (MA), pp. *7-8; NOAA Office of Law Enforcement, Northeast Division (2024), *Council Report – Third Quarter, FY 2024*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Gloucester (MA), pp. *7-8.

740 *Voir aussi* Réponse à la demande d'information, p. 6 (indiquant que « la patrouille maritime du Maine effectue la majorité des patrouilles aux engins fixes dans le cadre de la pêche au homard/crabe au casier/à la nasse dans le Nord-Est » et notant qu'« une majorité » de ces engins se trouve dans le Maine).

741. Id.

742. Id.

743. Réponse à la demande d'information, p. 7 (notant qu'il s'agit du seul type d'engin pour lequel le VTG est utilisé car « les autres engins fixes, tels que les filets maillants, présentent un risque trop élevé d'enchevêtrement du VTG et d'endommagement de l'engin de pêche »).

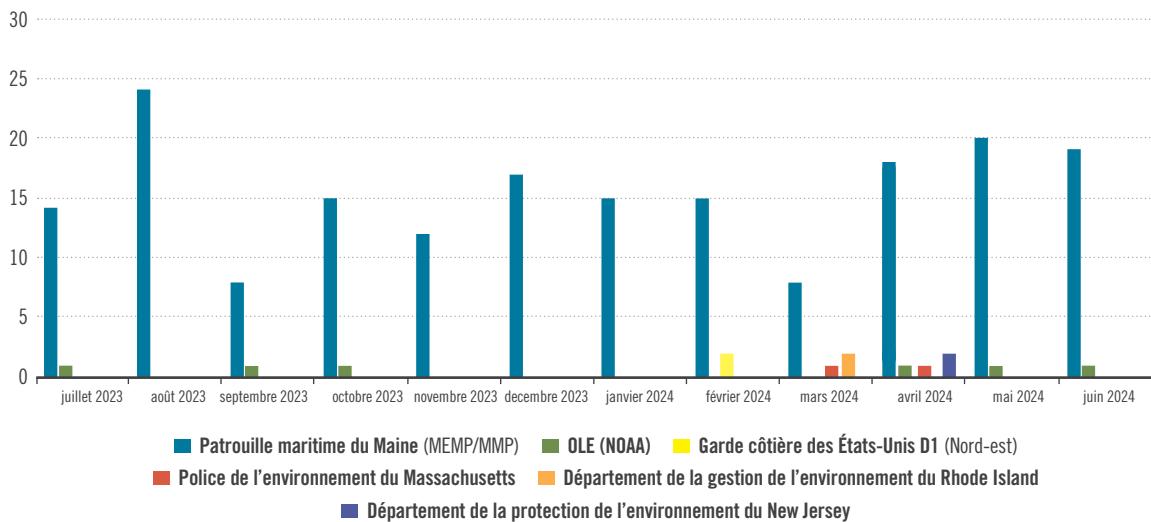
744. Réponse, p. 23.

745. Réponse à la demande d'information, p. 7.

746. NOAA OLE, *Council Report – First Quarter, FY 2024, supra* p. *7.

747. Réponse à la demande d'information, p. 7.

**Figure 34. Patrouilles liées à l'ALWTRP dans le Nord-Est pendant la pêche au homard
(du T4 de l'EF 2023 au T3 de l'EF 2024)**



Source : Données du NOAA OLE NED, *Quarterly Reports*, Gloucester (MA), National Oceanic and Atmospheric Administration⁷⁴⁸.

de la réponse des États-Unis en 2022, la NOAA avait « 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 consignes relatives aux engins qui visent à protéger les baleines noires⁷⁴⁸ », parallèlement aux inspections par VTG.

354. Au cours du processus d'établissement des règles sur la réduction des risques, la NOAA a mis l'accent sur les inspections par VTG – qui constituaient à l'époque un programme pilote – en réponse aux préoccupations des commentateurs qui estimaient que l'application de la loi dans les zones extracôtières était « limitée⁷⁴⁹ » [traduction]. Avant les premières inspections par VTG de la NOAA en 2021, NOAA Fisheries a publié un communiqué de presse pour avertir les pêcheurs de homards des patrouilles à venir et leur fournir de l'information sur la conformité à l'ALWTRP⁷⁵⁰. Lors d'une conversation avec le Secrétariat de la CCE, certains intervenants ont mis en doute l'efficacité des patrouilles par VTG en tant que substitut au remontage des engins : on a soulevé des défis, tels que les algues sur les orins de bouées qui compliquent la vérification de la conformité du marquage des engins sous l'eau, ainsi que la performance des VTG dans les forts courants. Des spécialistes ont également soulevé les défis liés au remontage sécuritaire et la réinstallation correcte des engins de pêche dans le cadre d'une inspection, notant que ces activités requièrent une expertise et des navires équipés à cet effet⁷⁵¹.

355. En outre, au cours de l'EF 2023, la NED a participé à au moins une patrouille aérienne avec l'USCG à partir du port aérien de Cape Cod⁷⁵². La NED a indiqué avoir patrouillé dans une zone fermée à la pêche au casier ou à la nasse et recueilli des renseignements sur l'activité de la flotte⁷⁵³. Aucune violation n'a été constatée⁷⁵⁴.

748. Id.

749. Règle sur la réduction des risques, p. 51980.

750. NOAA Fisheries, « Attention Federal Lobster Permit Holders: ROV Inspections », communiqué de presse (2 juin 2021), à l'adresse : <<https://bit.ly/4kvP3YR>>.

751. Entretiens menés dans le cadre de la visite de terrain effectuée par le Secrétariat de la CCE (du 14 au 17 avril 2025).

752. NOAA Office of Law Enforcement, Northeast Division (2023), *Council Report – Second Quarter, FY 2023*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Gloucester (MA), p. *10.

753. Id.

754. Id.

356. Selon la NED, au cours de l'EF 2023, les violations les plus courantes de l'ALWTRP concernaient les exigences suivantes : interdiction d'entreposage humide, faible résistance à la rupture des cordes, marquage des lignes, marquage de surface et nombre minimum de casiers par chalut⁷⁵⁵.
357. En plus de la NED, le district Nord-Est (anciennement le district 1) de l'USCG transmet régulièrement des rapports concernant l'application de la loi au *New England Fishery Management Council*⁷⁵⁶. Au cours des cinq dernières années, ces rapports ont fait état d'une dizaine de violations de l'ALWTRP⁷⁵⁷. Les autres données fournies par le district Nord-Est de l'USCG sont de nature plus générale. Par exemple, dans son rapport d'avril 2025, le district Nord-Est a fait état de 153 arraisonnements de bateaux de pêche depuis janvier 2025, de 21 infractions aux règlements sur la pêche et d'un taux de conformité observé de 89 %⁷⁵⁸. Aucune mention particulière n'a été faite de la surveillance ou des violations relatives à l'ALWTRP.
358. La SED et ses partenaires appliquent l'ALWTRP au sud de la Virginie. Au cours des saisons de mise bas de 2023 et de 2024, la SED a mis en évidence ses inspections des engins et ses patrouilles liées à l'ALWTRP dans ses rapports trimestriels *South Atlantic Fishery Management Council* (Conseil de gestion de pêche de l'Atlantique Sud). Ces mesures d'application ont reçu le concours d'États partenaires, de l'USCG et de la *Customs and Border Protection* (Protection des douanes et des frontières)⁷⁵⁹. Les patrouilles ont été effectuées par des agents provenant de plusieurs sites. En outre, en 2023, la SED a indiqué que des agents d'application de la loi des îles Vierges, de la Floride, de la Géorgie, de la Caroline du Sud et de la Caroline du Nord avaient participé à des patrouilles en mer liées à l'ALWTRP dans le cadre de la formation sur les petits bateaux⁷⁶⁰. Bien que ces descriptions soient incluses dans les rapports trimestriels de la SED, le Secrétariat n'a pas été en mesure d'obtenir des informations quantitatives sur le niveau d'application de l'ALWTRP par la SED ou sur les taux de conformité.
359. Le Secrétariat n'a pas non plus réussi à obtenir de l'information propre aux districts Est et Sud-Est de l'USCG et à leurs mesures d'application de l'ALWTRP. Cependant, à l'échelle nationale, l'USCG fait état d'un degré élevé de conformité aux règlements sur la pêche, y compris ceux qui protègent les espèces marines. L'USCG a indiqué qu'entre les EF 2019 et 2023, de 97,2 à 99,1 % de tous les bateaux arraisonnés respectaient les règlements sur la pêche ou ne présentaient pas d'infractions graves⁷⁶¹. Il n'est pas possible d'extrapoler à partir de ces données les taux de conformité spécifiques à l'ALWTRP. En effet, pas tous les navires exercent des activités de pêche soumises à l'obligation de déclaration de l'ALWTRP.
360. Dans leurs observations sur le dossier factuel provisoire, les États-Unis ont expliqué que la garde côtière avait détecté au moins 23 cas de violations potentielles de l'ALWTRP depuis l'EF 2014. L'USCG a renvoyé les dossiers à l'OLE pour une analyse plus approfondie et une éventuelle décision. La majorité des violations potentielles détectées se trouvaient dans le district Nord-Est, et s'explique par le fait que les restrictions de l'ALWTRP s'appliquent principalement aux pêcheries du district Nord-Est, suivi par le district Est et le district Sud-Est.

755. NOAA Office of Law Enforcement, Northeast Division (2023), *Council Report – First Quarter, FY 2024*, *supra* p. *7.

756. Voir New England Fishery Management Council (2025), « Council Meetings », à l'adresse : <<https://bit.ly/4jO3Bxd>> (rapports disponibles par réunion individuelle).

757. Voir *par ex* District One Chief of Enforcement, *First Coast Guard District Report to the NEFMC*, p. *3, USCG (16 au 18 avril 2024), notant trois violations de l'ALWTRP depuis janvier 2024; CAPT Jamie Frederick, Chief, First District Enforcement Branch, *First Coast Guard District 2022 Quarterly Report to the NEFMC*, p. *3, USCG (12 au 14 avril 2022), notant une violation de l'ALWTRP entre le 18 janvier 2022 et le 14 avril 2022.

758. District One Chief of Enforcement, *First Coast Guard District Report to the NEFMC*, p. *2, USCG (14 au 17 avril 2025).

759. Voir *par ex* NOAA Fisheries Office of Law Enforcement, Southeast Division (2023), *Fiscal Year 2023, Quarter 2 Fishery Management Council Report*, National Oceanic and Atmospheric Administration, St. Petersburg (FL), pp. 4-5, soulignant les mesures prises avec les membres d'équipage de l'USCG et les agents de la Florida Fish and Wildlife Conservation Commission; NOAA Fisheries Office of Law Enforcement, Southeast Division (2024), *Fiscal Year 2024, Quarter 2 Fishery Management Council Report*, National Oceanic and Atmospheric Administration, St. Petersburg (FL), p. 15, soulignant une patrouille axée sur les baleines noires avec la *Customs and Border Protection*.

760. NOAA Fisheries Office of Law Enforcement, Southeast Division (2023), *supra* p. 13.

761. USCG (2024), *Budget Overview Fiscal Year 2025: Congressional Justification*, Department of Homeland Security, Washington (district de Columbia), pp. USCG-3 à USCG-4, à l'adresse : <<https://bit.ly/3HVnRzm>>.

361. Au-delà de ses propres activités d'application de la loi, la NOAA *Fisheries* note qu'il n'existe aucun registre de violations de l'ALWTRP signalées par le public via la ligne téléphonique de dénonciations de la NOAA⁷⁶².
362. En ce qui concerne les sanctions pécuniaires imposées, les États-Unis notent dans leur réponse : « Même si la NOAA a intenté des procédures administratives au civil pour faire appliquer le règlement lié à l'ALWTRP, elle peut à sa discrétion utiliser d'autres outils d'application de la loi⁷⁶³ ».
363. La NOAA, à travers le GCES, n'aurait intenté aucune procédure administrative au civil pour des violations de l'ALWTRP en matière d'engins entre 2014 et 2021, et seules quelques-unes depuis 2022.
364. En 2022, un NOVA pour « pose de casiers à crabes sans le marquage des orins de bouées requis et sans les maillons à faible résistance à la rupture requis » [traduction] a été réglé pour un montant de 4 950 \$ USD, alors que l'amende initiale s'élevait à 5 500 \$ USD⁷⁶⁴.
365. En 2023, un NOVA pour « déploiement d'engins de pêche à la nasse/au casier avec des bouées de surface insuffisamment marquées » [traduction] a été réglé pour un montant de 5 000 \$ USD sur une amende initiale de 12 500 \$ USD⁷⁶⁵. En 2023, un autre NOVA a été émis pour ne pas avoir remonté le matériel à la surface et a été réglé pour 7 875 \$ USD⁷⁶⁶.
366. En 2024, un NOVA a été émis au montant de 16 500 \$ USD pour marquage incorrect des engins de pêche au homard, et a fait l'objet d'une entente de règlement pour un montant de 13 200 \$ USD⁷⁶⁷.
367. Dans leurs observations sur le dossier factuel provisoire, les États-Unis ont informé le Secrétariat de la CCE que le GCES a émis quatre NOVA pour des violations de l'ALWTRP en 2025, pour un total de 71 450 \$ USD en amendes. Trois affaires sont en cours, tandis qu'une autre a fait l'objet d'une entente de règlement pour un montant de 13 500 \$ USD, aujourd'hui entièrement payé⁷⁶⁸.
368. La NOAA *Fisheries* a confirmé que le GCES a décidé de porter des accusations ou a refusé de donner suite dans neuf cas à l'ALTWRP depuis 2014. Un de ces cas a été refusé et un autre a été renvoyé à l'OLE pour l'émission d'un règlement simplifié ; les autres ont donné lieu à des NOVA, comme expliqué ci-dessus⁷⁶⁹.
369. Le Secrétariat n'a pas été en mesure d'obtenir des dossiers concernant les sanctions relatives aux permis pour des violations de l'ALWTRP. La NOAA *Fisheries* n'a fourni aucun document relatif à de telles violations de permis. En revanche, le Massachusetts a demandé des suspensions ou des révocations de permis de pêche comme moyen d'appliquer les règlements sur la pêche de l'État qui protègent les baleines noires⁷⁷⁰.

762. Réponse à la demande d'information, p. 7.

763. Réponse, p. 22 (citations internes omises).

764. NOAA OGC (2022), *Civil Administrative Enforcement Actions: June 1-30, 2022*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), p. 2, n° 12, à l'adresse : <<https://bit.ly/4e0OVJG>>.

765. Numéro de dossier NE2202172; F/V Voyager, marqué comme réglé dans NOAA OGC, *Civil Administrative Enforcement Actions: March 1 - 31, 2023*, p. 4, à l'adresse : <<https://bit.ly/4mm41fo>>.

766. Numéro de dossier NE2201400; F/V Helen L, accusations portées, dans NOAA OGC, *Civil Administrative Enforcement Actions: January 1-31, 2023*, p. 1, à l'adresse : <<https://bit.ly/3KsAnrm>>. Cette accusation a été inscrite dans la liste de la MMPA sans mention des règlements de l'ALWTRP, et les États-Unis ont confirmé qu'il s'agissait d'une violation de l'ALWTRP dans leurs observations sur le dossier factuel provisoire. Observations des États-Unis sur le dossier factuel provisoire.

767. Numéro de dossier NE2206039; F/V Beast of Burden & F/V Western Edge, marqué comme réglé dans NOAA OGC, *Civil Administrative Enforcement Actions: February 1-29, 2024*, p. 4, à l'adresse : <<https://bit.ly/4pzPShB>>. Cette accusation a été répertoriée dans le cadre de la MMPA et de la Loi sur la gestion coopérative des pêches côtières de l'Atlantique (*Atlantic Coastal Fisheries Cooperative Management Act*) sans mention des règlements de l'ALWTRP, et les États-Unis ont confirmé qu'il s'agissait d'une violation de l'ALWTRP dans leurs observations sur le dossier factuel provisoire. Observations des États-Unis sur le dossier factuel provisoire.

768. Observations des États-Unis sur le dossier factuel provisoire.

769. Réponse à la demande d'information, p. 7.

770. *Voir par ex In the Matter of Brian Roche and Commercial Coastal Lobster Permit DMF ID No. 4928 and all Appurtenant Regulated Fishery Permit Endorsements, Docket No. CCLP-4928-JS-21, Commonwealth of Massachusetts, Department of Fish and Game, Division of Marine Fisheries* (22 juillet 2022), à l'adresse : <<https://bit.ly/400plP3>>.

370. L'OLE semble s'appuyer davantage sur les règlements simplifiés pour faire respecter les exigences de l'ALWTRP en matière d'engins de pêche⁷⁷¹. Dans leur réponse, les États-Unis notent que « depuis 2019, la NOAA a utilisé les règlements [simplifiés] dans 16 cas d'infractions à l'ALWTRP⁷⁷² ». Depuis que les États-Unis ont présenté leur réponse en 2022, l'OLE a eu recours à au moins sept règlements simplifiés supplémentaires pour des affaires impliquant des violations de l'ALWTRP⁷⁷³. Parmi ces règlements simplifiés supplémentaires, les montants exigés allaient de 250 à 1 250 \$ USD⁷⁷⁴. Il s'agit notamment d'un règlement simplifié de 500 \$ USD pour une première violation des exigences en matière d'équipement de pêche sans circonstances aggravantes⁷⁷⁵. La NED est à l'origine de la grande majorité de ces règlements simplifiés.
371. Outre les violations de l'ALWTRP, le Secrétariat n'a pas réussi à obtenir de l'information sur les procédures civiles ou pénales pour la prise illégale d'une baleine noire par l'industrie de la pêche commerciale. Le 28 janvier 2024, la baleine n° 5120 a été trouvée morte, échouée à Martha's Vineyard, et empêtrée dans un engin de pêche⁷⁷⁶. Sur la base de l'analyse de l'engin, « NOAA Fisheries [...] a conclu que la corde est compatible avec celle utilisée dans les orins de bouées des casiers et des nasses de l'État du Maine⁷⁷⁷ » [traduction]. Après la nécropsie, la NOAA a annoncé en octobre 2024 que la cause de la mort avait été déterminée comme étant un enchevêtrement chronique⁷⁷⁸. Depuis, l'OLE a informé le Secrétariat de la CCE qu'il avait clos l'enquête en raison du manque de preuves⁷⁷⁹.

372. La Partie a également expliqué que:

Dans les rares cas où la NOAA est en mesure d'identifier les détenteurs de permis spécifiques dont l'engin est à la source d'un empêtrement une baleine, les données sont confidentielles et ne sont pas communiquées au public. Nous partageons les indications géographiques et le type de pêche par le biais de rapports annuels publiés sur notre site web⁷⁸⁰.

771. La NOAA *Fisheries* explique certains avantages des règlements simplifiés pour l'organisme, pour les objectifs de mise en œuvre et même pour le contrevenant présumé. Réponse à la demande d'information, p. 8.

772. Réponse, p. 22.

773. NOAA Office of Law Enforcement, Northeast Division (2024), *Council Report – Second Quarter, FY 2024, supra* p. *15, indiquant un règlement simplifié pour violation de l'ALWTRP concernant le marquage des engins; NOAA Office of Law Enforcement, Northeast Division (2022), *Council Report – First Quarter, FY 2023, supra* p. *13, indiquant quatre règlements simplifiés pour violation de l'ALWTRP concernant le marquage des engins; NOAA Office of Law Enforcement, Northeast Division (2022), *Council Report – Fourth Quarter, FY 2022*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Gloucester (MA), p. *15, indiquant un règlement simplifié pour violation de l'ALWTRP concernant le marquage des engins; NOAA Fisheries Office of Law Enforcement, Southeast Division (2023), *supra* p. 21, indiquant un règlement simplifié pour violation de l'ALWTRP concernant le marquage des engins.

774. Voir *par ex* NOAA OLE, *Council Report – Fourth Quarter, FY 2022, supra* p. *15 (250\$ USD par règlement simplifié pour des violations aux exigences de l'ALWTRP en matière de marquage d'engins de pêche); NOAA OLE, *Council Report – Second Quarter, FY 2024, supra* p. *15 (1 250\$ USD par règlement simplifié pour des violations aux exigences de l'ALWTRP en matière de marquage d'engins de pêche).

775. Réponse à la demande d'information, p. 8 (remarquant que « le tableau des règlements simplifiés permet maintenant des ententes de règlement au montant de 500\$ USD pour le « non-respect en matière d'exigences d'entretien d'engins et d'agencement du plan de réduction des risques » pour une première violation »).

776. NOAA Fisheries (2025), « North Atlantic Right Whale Updates », à l'adresse : <<https://bit.ly/4mHHOd2>>.

777. Id.

778. Id.

779. Observations des États-Unis sur le dossier factuel provisoire.

780. Réponse à la demande d'information, p. 10.

5.4 Mesures prises pour appliquer la National Environmental Policy Act

373. L'auteur allègue que l'élaboration de l'EIE provisoire et de l'EIE définitive pour la Règle sur la réduction des risques n'a pas respecté toutes les exigences applicables de la NEPA. L'auteur a soulevé plusieurs problèmes concernant la préparation de l'EIE⁷⁸¹. Toutefois, le présent dossier factuel se concentre sur « [l']application efficace des exigences de la NEPA relatives à la prise en compte d'alternatives raisonnables et à l'analyse des effets cumulatifs lors de l'élaboration de l'EIE dans le cadre de la Règle sur la réduction des risques⁷⁸² », conformément à la résolution du Conseil.
374. L'auteur allègue que NOAA Fisheries « [...] n'a pas examiné convenablement les solutions de recharge aux mesures de réduction des risques énoncées dans le projet de règle de réduction des risques (pour modifier le plan de réduction des prises de baleines noires de l'Atlantique⁷⁸³) » dans le cadre de l'EIE. Oceana a fait des remarques au sujet de l'EIE provisoire et maintient que l'organisme « [...] a refusé de procéder à une évaluation convenable des propositions d'Oceana⁷⁸⁴ ». Plus précisément, NOAA Fisheries « [...] a en effet refusé d'évaluer certaines des solutions proposées par Oceana, notamment la réduction du nombre d'engins de pêche, des exigences plus strictes concernant les maillons de sécurité [lignes et maillons à faible résistance à la rupture], la fermeture de zones de gestion statique et des exigences en matière de marquage des engins, au motif que de telles stratégies étaient "impopulaires parmi les intervenants"⁷⁸⁵ ».
375. L'auteur allègue également que NOAA Fisheries a omis de tenir compte des effets cumulatifs de toutes les activités humaines sur les baleines noires; plus précisément que l'EIE n'a pas tenu compte des conséquences des activités humaines sur les baleines noires dans les eaux canadiennes, conformément aux exigences de la NEPA⁷⁸⁶.
376. La première étape de la préparation d'une EIE consiste, pour l'organisme responsable, à lancer un processus de cadrage, afin d'obtenir l'avis du public sur la portée de l'analyse qui évaluera les effets environnementaux d'une mesure fédérale majeure⁷⁸⁷. Pour la Règle sur la réduction des risques, NOAA Fisheries a annoncé son intention de préparer une EIE le 2 août 2019 et a organisé huit réunions dans le Nord-Est (Rhode Island, Massachusetts, New Hampshire et Maine) au cours du mois d'août 2019 « pour recueillir les remarques du public sur les moyens de réduire le risque d'enchevêtrement des baleines noires, des baleines à bosse et des orquals communs dans les pêcheries au casier et à la nasse⁷⁸⁸ » [traduction].
377. L'avis d'intention de préparer une EIE pour la Règle sur la réduction des risques indique que « la NEPA exige des organismes fédéraux qu'ils procèdent à une analyse environnementale de leurs mesures proposées afin de déterminer si celles-ci peuvent avoir une incidence considérable sur l'environnement humain⁷⁸⁹ » [traduction]. NOAA Fisheries a déclaré avoir « déterminé qu'une EIE devait être préparée en vertu de la NEPA afin d'éclairer l'établissement des règles visant à modifier l'*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan*⁷⁹⁰ » [traduction].

781. Voir Communication révisée, pp. 11-13, aux para 34-42.

782. SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*), résolution du Conseil n° 25-01 (17 janvier 2025), à l'adresse : <<https://bit.ly/4jl0494>>.

783. Communication révisée, p. 11, au para 35.

784. Id. p. 11, au para 36.

785. Id.

786. Id. p. 13, au para 41.

787. NOAA (2017), *Policy and Procedures for Compliance with the National Environmental Policy Act and Related Authorities: Companion Manual for NOAA Administrative Order 216-6A*, *supra* p. 16, à l'adresse : <www.noaa.gov/general-counsel/nepa>; voir aussi Règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1501.7 (1978).

788. 84 Fed. Reg. 37822, 37824 (2 août 2019); Voir par ex NOAA Fisheries (2019), « *Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Scoping Meeting: Narragansett, Rhode Island* », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/45jL742>>, indiquant que huit réunions étaient prévues en août 2019.

789. Id. p. 37823 (citations internes omises).

790. Id.

378. NOAA Fisheries a annoncé la disponibilité de l'EIE provisoire et de la Règle sur la réduction des risques proposée le 30 décembre 2020⁷⁹¹. Ces deux mesures s'accompagnaient d'une période de consultation de 60 jours, soit jusqu'au 1^{er} mars 2021⁷⁹².
379. NOAA Fisheries a élaboré la Règle sur la réduction des risques proposée et certains aspects de l'EIE provisoire de concert avec l'équipe ALWTRT, composée de pêcheurs, de scientifiques, de défenseurs de l'environnement et de représentants des États et du gouvernement fédéral, du Maine à la Floride, qui donnent leur avis sur les plans visant à réduire les risques que posent les engins de pêche pour trois espèces de grandes baleines : la baleine noire, le rorqual à bosse et le rorqual commun⁷⁹³.
380. L'EIE définitive a été publiée le 2 juillet 2021⁷⁹⁴. La version définitive de la Règle sur la réduction des risques a été annoncée le 31 août 2021⁷⁹⁵ et publiée dans le *Federal Register* (registre fédéral) le 17 septembre 2021. Sa date d'entrée en vigueur était fixée au 18 octobre 2021⁷⁹⁶.
381. Comme indiqué dans la section sur l'aperçu de la NEPA, la NOAA Fisheries a déclaré qu'« étant donné que l'avis d'intention de préparer une EIE⁷⁹⁷ avait été publié le 2 août 2019, l'EIE a été préparée conformément aux anciens règlements du CEQ pour l'application de la NEPA⁷⁹⁸. Ces règlements ont depuis été abrogés et retirés du Code des règlements fédéraux, avec effet au 11 avril 2025⁷⁹⁹.

5.4.1 Solutions de rechange raisonnables

382. Les règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, aujourd'hui abrogés, et qui étaient en vigueur lors de l'élaboration de la Règle sur la réduction des risques, exigeaient aux organismes d'« examiner rigoureusement et d'évaluer objectivement toutes les alternatives raisonnables » [traduction], discuter en détail de chaque alternative envisagée et exposer brièvement les raisons pour lesquelles des alternatives ont été écartées⁸⁰⁰.
383. La section de l'EIE qui examine les solutions de rechange était, selon les dires, « [...] au cœur de l'étude d'impact environnemental [...] » dans le cadre de la réglementation, aujourd'hui abrogée, laquelle prévoyait également que l'EIE devait « [...] présenter les effets environnementaux de la proposition et des solutions de rechange sous forme comparative, de manière à clairement définir les problèmes et à fournir au décideur et au public une base claire pour choisir entre les options⁸⁰¹ » [traduction].
384. En ce qui a trait au cadrage de la Règle sur la réduction des risques, NOAA Fisheries a sollicité et pris en compte les recommandations d'intervenants sur les méthodes qui permettraient de réduire les risques

791. C. Oliver, Assistant Administrator for Fisheries, NOAA Fisheries, « Proposed Pot/Trap Fisheries Regulations to Help Save North Atlantic Right Whales Available for Public Comment », message de la direction (30 décembre 2020), à l'adresse : <<https://bit.ly/3FTnOUF>>.

792. Règle sur la réduction des risques proposée; NOAA Fisheries (2020), *Draft Environmental Impact Statement: Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Risk Reduction Rule*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Gloucester (MA), à l'adresse : <<https://bit.ly/3HtYLaW>>.

793. NOAA Fisheries (2025), « Atlantic Large Whale Take Reduction Team », *supra* à l'adresse : <<https://bit.ly/4mxrETt>>.

794. Études d'impact environnementale; Avis de disponibilité (*Environmental Impact Statements; Notice of Availability*), 86 Fed. Reg. 35288 (2 juillet 2021).

795. NOAA Fisheries (2025), « 2021 Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Modifications », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/45jEte6>>.

796. Règle sur la réduction des risques, p. 51970.

797. 84 Fed. Reg. 37822 (2 août 2019).

798. Règle sur la réduction des risques, p. 51984. Voir aussi l'EIE définitive, vol. I, p. 396, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>> « Les examens de la NEPA lancés avant la date d'entrée en vigueur des règlements du CEQ de 2020 peuvent être menés en utilisant la version de 1978 des règlements. La date d'entrée en vigueur des règlements du CEQ pour l'application de la NEPA de 2020 est le 14 septembre 2020. Le présent examen a commencé le 2 août 2019 (avis d'intention publié à cette date), et l'organisme a décidé de procéder en vertu des règlements de 1978 » [traduction].

799. 90 Fed. Reg. 10610 (25 février 2025).

800. Règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1502.14(a) (1978).

801. Règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1502.14 (1978) (citations internes omises).

d'enchevêtrement pour les grandes baleines. Le tableau 3.11 de l'EIE définitive résume les solutions de rechange envisagées dans le cadre du processus de cadrage, mais rejetées⁸⁰². Certaines des solutions qui y figurent sont également évoquées par Oceana dans ses remarques⁸⁰³.

385. Lors de l'élaboration de l'EIE définitive, les règlements du CEQ pour l'application de la NEPA (maintenant abrogés) exigeaient des organismes qu'ils « étudient et considèrent les commentaires reçus » [traduction] et poursuivent leurs analyses lorsque requis⁸⁰⁴. NOAA Fisheries a pris en compte les remarques relatives à l'EIE provisoire formulées par le public, incluant Oceana⁸⁰⁵. L'organisme a déclaré avoir reçu 171 213 soumissions sur la Règle sur la réduction des risques proposée et l'EIE provisoire par l'intermédiaire du portail de commentaires⁸⁰⁶. Après avoir pris en compte les lettres types produites par des ONG et soumises par de nombreux particuliers, l'organisme a déterminé qu'il y avait eu 1 076 soumissions de remarques uniques⁸⁰⁷.
386. En vertu des règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, aujourd'hui abrogés, lorsqu'une EIE définitive était publiée, elle incluait les réponses aux commentaires sur l'EIE et faisait état de toutes les conclusions ou modifications résultant de la prise en compte des commentaires⁸⁰⁸. Dans l'EIE définitive, la NOAA a répondu aux commentaires soumis sur l'étude d'impact environnemental provisoire⁸⁰⁹.

Solutions de rechange envisagées

387. Dans l'EIE provisoire sur la Règle sur la réduction des risques, NOAA Fisheries a envisagé (1) l'« inaction comme solution de rechange » [traduction], (2) la solution privilégiée et (3) une autre solution de rechange⁸¹⁰.
388. L'« inaction comme solution de rechange » [traduction] représente le statu quo, et les solutions 2 et 3 comprennent chacune une combinaison unique de mesures de réduction des risques, telles que des zones fermées et des exigences en matière d'engins, à mettre en œuvre dans des zones géographiques légèrement différentes. Les principales caractéristiques des solutions 2 et 3 sont résumées ci-dessous, et le tableau 1.1 de l'EIE définitive⁸¹¹, qui présente en détail les éléments des solutions 2 et 3, est reproduit à l'annexe 6.
389. Les solutions 2 et 3 ont été élaborées et « [...] choisies en fonction de la combinaison de mesures de réduction des risques. Prises ensemble, elles atteignent l'objectif d'une réduction minimale de 60 % des risques liés à la pêche au homard et au crabe nordique au casier ou à la nasse dans la région du Nord-Est, dans le cadre de chaque ensemble de solutions de rechange⁸¹² » [traduction]. L'organisme a présenté un objectif de réduction des risques de 60 à 80 % comme mesure pour ramener la mortalité et les blessures graves dans les pêcheries américaines en deçà du prélèvement biologique potentiel (PBP⁸¹³) de 0,8/année.

802. EIE définitive, vol. I, pp. 117-122, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>.

803. Voir Oceana, *Comments re : Taking of Marine Mammals Incidental to Commercial Fishing Operations; Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations; Atlantic Coastal Fisheries Cooperative Management Act Provisions; American Lobster Fishery*, 85 Fed. Reg. 86,878 (December 31, 2020); Dkt. No. 201221-0351; RIN 0649-BJ09 and the related Draft Environmental Impact Statement, p. 38 (1^{er} mars 2021), à l'adresse : <<https://bit.ly/4n1vrc4>> [Remarques d'Oceana concernant la règle sur la réduction des risques et l'EIE provisoire].

804. Réglements CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1503.4(a) (1978). 805. Réglements du CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1502.14(a) (1978).

806. EIE définitive, vol. III, annexe 7.1 : Comments Methods and Summary, section 3 : Substantive Comments Review and Analysis, à l'adresse : <<https://bit.ly/482GXyK>>.

807. Id. « Table 7-1 : Written DEIS Submissions by Stakeholder Group ».

808. Réglements CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1503.4(a) (1978). Depuis l'abrogation des règlements, cette étape se déroule maintenant selon: NOAA (2025), *Policy and Procedures for Compliance with the National Environmental Policy Act and Related Authorities: Companion Manual for NOAA Administrative Order 216-6A*, *supra* p. 17, à l'adresse : <<https://bit.ly/4pp2pEd>> (« Une fois l'EIE achevée, si une étude d'impact environnemental provisoire a été publiée, tous les commentaires reçus (ou des résumés de ceux-ci lorsque la réponse a été exceptionnellement volumineuse) et toutes les réponses aux commentaires sont annexés à l'EIE ») [traduction]).

809. EIE définitive, vol. I, sections 1.5.2-1.5.3 : Public Comments on DEIS and Response to Comments, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>.

810. Id. pp. 88-98, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>.

811. Id. pp. 7-9.

812. Id. p. 75.

813. Id.

390. L'organisme a travaillé avec l'équipe ALWTRT pour élaborer les solutions de rechange, et il a demandé à l'équipe de se concentrer sur les pêcheries de homard américain et de crabe nordique parce qu'elles sont responsables de 93 % des orins de bouées dans les zones où se trouvent les baleines noires⁸¹⁴. L'ALWTRT a travaillé sur des recommandations pour atteindre un objectif de réduction des risques de 60 % dans les pêcheries de homard américain et de crabe nordique. Cet objectif a été choisi en raison des défis posés par la réglementation de plusieurs pêcheries le long de la côte et de la difficulté d'atteindre un objectif plus élevé, comme 80 %, sans répercussions économiques importantes⁸¹⁵.

391. Ci-dessous un résumé des caractéristiques de la **solution 2** (privilégiée par l'organisme).

- **Réduction du nombre de lignes :** Augmenter le nombre de casiers par chalut du Maine au Rhode Island, les exigences en matière de nombre de casiers par chalut étant fixées en fonction de la zone de pêche et de la distance parcourue à partir de la côte, allant de 3 à 50 casiers par chalut et augmentant également la longueur maximale du chalut, jusqu'à 1,75 NM.
- **Modification des zones réglementées :** Étendre la partie des eaux de compétence de l'État de la zone réglementée existante du Massachusetts avec une « ouverture progressive » jusqu'à ce que les relevés confirment qu'il ne reste pas plus de trois baleines dans la zone.
- **Nouvelles zones réglementées :** Créer au plus deux nouvelles zones saisonnières réglementées au sud de l'île de Nantucket (de février à avril) et dans le golfe du Maine (d'octobre à janvier).
- **Pêche sans orins de bouées :** Autoriser la pêche au casier ou à la nasse sans orins de bouées permanents dans toutes les zones fermées existantes et nouvelles, avec des autorisations d'exemption comprenant des conditions relatives à la vitesse des navires, à la surveillance et à la communication d'informations afin de protéger les baleines noires.
- **Ligne à faible résistance à la rupture :** Retirer l'exigence d'un maillon à faible résistance à la rupture pour les bouées de surface et le remplacer par une quantité variable de dispositifs à faible résistance à la rupture (résistance maximale à la rupture de 771 kg [1 700 livres]) à différents endroits de la ligne (à 25 %, à 33 % et à 50 % le long de la ligne) selon que la ligne se trouve dans des eaux de compétence fédérale ou d'État.
- **Marquage des engins :** Rendre obligatoire le marquage des engins afin de distinguer les lignes verticales au moyen de marques colorées propres à l'État et des marques supplémentaires pour les eaux de compétence fédérale et la *Lobster Management Area 3* (LMA 3).

392. Ci-dessous un résumé des caractéristiques de la **solution 3**.

- **Réduction du nombre de lignes :** Limiter les affectations de lignes à 50 % de la moyenne mensuelle des lignes pêchées dans les eaux de compétence fédérale et non exemptées de la région du Nord-Est, le nombre moyen de lignes de 2017 servant de référence⁸¹⁶, et augmenter jusqu'à 45 le nombre de casiers par chalut dans la LMA 3, avec une longueur maximale de chalut de 1,75 NM.
- **Modification des zones réglementées :** Procéder à l'extension fédérale des zones réglementées dans l'ensemble de la zone réglementée du Massachusetts, de la LMA 1 et de la LMA d'Outer Cape, à moins que les relevés confirment que les baleines noires ont quitté la zone réglementée.

814. Id.

815. Id.

816. Id. p. 94.

- **Nouvelles zones réglementées :** Créer trois nouvelles zones réglementées saisonnières, soit au sud de l'île de Nantucket (de février à mai), dans le golfe du Maine (d'octobre à février) et dans le bassin Georges (de mai à août); certaines zones seraient uniquement fermées aux orins de bouées, ce qui signifie que la pêche sans orins de bouées serait autorisée dans certaines de ces zones ou dans des subdivisions de ces zones.
- **Pêche sans orins de bouées :** Autoriser la pêche au casier ou à la nasse sans orins de bouées permanents dans toutes les zones fermées existantes et nouvelles, avec des autorisations d'exemption comprenant des conditions relatives à la vitesse des navires, à la surveillance et à la communication d'informations afin de protéger les baleines noires.
- **Marquage des engins :** Rendre obligatoire le marquage des engins afin de distinguer les lignes verticales au moyen de marques colorées propres à l'État et un ruban d'identification indiquant l'État d'origine et la pêcherie tissé à même l'orin de bouée pour les eaux de compétence d'États et fédérales, avec une exigence différente pour la LMA 3, soit une marque noire et un ruban d'identification indiquant l'État d'origine et la pêcherie tissé à même l'orin de bouée.

Remarques d'Oceana sur l'EIE provisoire, prise en compte des remarques par NOAA Fisheries et modifications pertinentes apportées à l'EIE définitive

393. Le 1^{er} mars 2021, Oceana a formulé ses remarques relatives à l'EIE provisoire et à la Règle sur la réduction des risques proposée⁸¹⁷. Plus précisément, l'organisme a commenté les stratégies proposées dans les solutions de rechange de l'EIE provisoire et a suggéré des modifications dans six domaines principaux : (1) augmenter le nombre de casiers par chalut, (2) limite de lignes, (3) gestion par zones temporelles, (4) corde à faible résistance à la rupture, (5) marquage des engins et (6) mesures de surveillance renforcées⁸¹⁸.
394. Dans l'EIE définitive, NOAA Fisheries a expliqué comment il a examiné et analysé les remarques reçues, pour ensuite les classer par catégories de sujets et y répondre à l'annexe 1.1⁸¹⁹. Le présent dossier factuel n'examinera que les questions soulevées par Oceana dans ses remarques afin de déterminer comment l'organisme a pris en compte ces questions et comment elles sont reflétées dans l'EIE définitive.

Augmentation du nombre de casiers par chalut afin de réduire les orins de bouées verticaux

395. Oceana a déclaré « [...] soutenir fermement les exigences visant l'augmentation du nombre de casiers par chalut comme méthode pour réduire le nombre de lignes verticales⁸²⁰ » [traduction]. L'organisme a indiqué que cette méthode pourrait permettre l'exploitation continue des pêcheries « tout en réduisant au minimum le risque d'enchevêtrement dans les lignes verticales » [traduction] lorsqu'elle est combinée à une limite du nombre de lignes⁸²¹. Plus important encore, Oceana a déclaré que des cordes plus résistantes ne devraient pas être autorisées pour les lignes verticales ou les lignes de fond quand on utilise cette méthode, car une plus grande résistance des cordes accroîtrait le risque de blessures graves ou de mortalité chez les baleines noires⁸²².

817. Remarques d'Oceana concernant la règle sur la réduction des risques et l'EIE provisoire, p. 21.

818. Id.

819. EIE définitive, vol. II, annexe 1.1 : Response to Comments on the Proposed Rule and DEIS, p. 3, à l'adresse : < <https://bit.ly/4gCn7fS> >.

820. Remarques d'Oceana concernant la règle sur la réduction des risques et l'EIE provisoire, p. 32.

821. Id.

822. Id.

396. Si l'on compare la solution 2 de l'EIE provisoire à l'EIE définitive, on constate une augmentation générale du nombre de casiers par chalut en fonction de la distance par rapport à la côte⁸²³. NOAA Fisheries répond aux questions soulevées par la remarque d'Oceana selon laquelle des lignes plus résistantes devraient être interdites quand on augmente le nombre de casiers par chalut, étant donné le risque accru de blessures graves et de mortalité chez les baleines noires⁸²⁴. L'EIE définitive indique que l'utilisation de cette méthode en eaux profondes peut exercer une force supplémentaire sur les lignes « une fois que plusieurs casiers ont été retirés du fond et se trouvent dans la colonne d'eau⁸²⁵ » [traduction].
397. Sur la base de mesures prises au cours d'activités commerciales, NOAA Fisheries explique que « la récupération de l'engin a requis des forces de rupture supérieures à 771 kg (1 700 livres), en particulier pour les engins de 35 casiers et plus dans des eaux de plus de 50 brasses (91,4 m); les données chronométrées relatives à la remontée indiquent que ces forces supérieures n'ont été détectées sur la ligne que bien après la moitié de la remontée de l'orin de bouée⁸²⁶ » [traduction].
398. Cela amène l'organisme à conclure que « dans la plupart des conditions d'exploitation, une corde ou un dispositif à faible résistance à la rupture dans la moitié supérieure d'un orin de bouée ne serait pas soumis à des forces approchant ou dépassant 771 kg (1 700 livres) pendant la remontée⁸²⁷ » [traduction]. L'organisme confirme que les règlements proposés n'exigeraient que des dispositifs ou des cordes à faible résistance à la rupture pour les orins de bouées dans une configuration opérationnelle sûre afin de « réduire le plus possible les risques de sécurité pour les pêcheurs et les pertes d'engins » [traduction], et que ces dispositifs et ces cordes ne seraient pas exigés pour les lignes de fond, soit les lignes qui relient les casiers les uns aux autres⁸²⁸.
399. L'organisme reconnaît que l'augmentation de la longueur de la ligne de fond combiné au nombre accru de casiers par chalut peut présenter un risque pour les baleines noires, car « les pêcheurs peuvent augmenter la distance entre le premier et le deuxième casier afin de réduire la force exercée sur la ligne pendant la remontée et la probabilité de rupture de la ligne⁸²⁹ » [traduction]. Par ailleurs, « cela pourrait augmenter le risque d'enchevêtrement pour les baleines noires qui utilisent toute la colonne d'eau et interagissent avec le plancher océanique⁸³⁰ » [traduction]. Néanmoins, l'organisme déclare que les baleines noires n'ont pas été vues empêtrées dans des lignes de fond depuis que les lignes de fond flottantes ont été restreintes dans le cadre du plan. Il ajoute que les orins de bouées sont pourtant les lignes que l'on retrouve le plus souvent sur les baleines noires, de sorte que pour réduire les risques, on devrait réduire le nombre d'orins de bouées verticaux plutôt que la longueur des lignes de fond⁸³¹.

Mise en place d'une limite du nombre de lignes verticales dans l'eau (« limite de lignes »)

400. Oceana a souligné l'importance d'une limite de lignes comme stratégie de réduction du nombre de lignes verticales dans l'eau, en déclarant que NOAA Fisheries a également reconnu que « [...] l'augmentation du nombre de casiers ne suffira pas à lui seul à réduire le nombre de lignes verticales sans une limite du

823. EIE définitive, vol. I, p. 90, « Table 3.4 : A summary of changes to Alternative 2 from the DEIS to this FEIS », à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>.

824. Remarques d'Oceana sur la règle sur la réduction des risques et l'EIE provisoire, p. 32.

825. EIE définitive, vol. I, p. 110, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>, indiquant aussi que « des conditions incontrôlables peuvent également exercer une force supplémentaire sur la ligne, notamment un conflit d'engins (tel qu'un chalut superposé au chalut pêché); une mer haute, des marées hautes ou des courants forts; et des chaluts dans des eaux plus profondes avec plus de casiers par chalut, ce qui fait que plusieurs casiers sont suspendus à l'orin de bouée pendant la remontée » [traduction].

826. Id. (citations internes omises).

827. Id.

828. Id.

829. Id. p. 197 (citations internes omises).

830. Id.

831. Id.

nombre total de lignes⁸³² » [traduction]. Oceana a également cité une déclaration dans l'EIE provisoire où NOAA Fisheries reconnaît que les activités et l'effort de pêche pourraient augmenter, à moins qu'une limite ne soit fixée sur le nombre total de lignes⁸³³.

401. Oceana a aussi soutenu qu'une limite de lignes pourrait servir de mesure permettant à NOAA Fisheries de suivre la mise en œuvre de la règle proposée et de faire une comparaison avec la base de référence actuelle⁸³⁴. Citant des données de l'EIE provisoire, Oceana a déclaré qu'« une réduction de 50 % de la limite de lignes réduirait le risque d'enchevêtrement de 45 % dans les eaux de compétence fédérale, ce qui en fait l'une des stratégies les plus efficaces analysées dans l'EIE provisoire⁸³⁵ » [traduction].
402. En ce qui concerne l'établissement d'une limite de lignes, NOAA Fisheries n'a envisagé une limite d'orins de bouées dans les eaux de compétence fédérale que dans le cadre de la solution 3, notant qu'« il ne s'agit pas de la solution de rechange privilégiée et qu'elle ne figure donc pas dans la règle proposée [...]»⁸³⁶. Néanmoins, l'organisme déclare que l'EIE définitive « [...] estime plus précisément la réduction relative des orins de bouées résultant d'une limite de lignes uniquement dans les eaux de compétence fédérale, alors que l'EIE provisoire ne disposait que d'estimations de la réduction de la limite de lignes pour l'ensemble de la région du Nord-Est⁸³⁷ » [traduction]. Par conséquent, comme il est question uniquement des eaux de compétence fédérale, les estimations de réduction des lignes dans l'EIE définitive sont inférieures à celles de l'EIE provisoire. Ainsi, la réduction des lignes prévue par la solution 3 dans les eaux de compétence fédérale est « bien inférieure », selon l'organisme, et « probablement plus proche de la réduction qui serait vraisemblablement obtenue avec ces mesures⁸³⁸ » [traduction].
403. L'EIE définitive indique que « la majorité des lignes de la région du Nord-Est sont pêchées dans les eaux de compétence des États et que, par conséquent, une limite de lignes seulement dans les eaux de compétence fédérale n'a qu'une incidence limitée sur le nombre total de lignes dans le cadre de la pêche au homard et au crabe nordique au casier ou à la nasse⁸³⁹ » [traduction].
404. L'EIE définitive met en évidence les fluctuations régionales et saisonnières dans la façon dont les pêcheurs pourraient s'adapter à une limite de lignes. En effet, elle « permettrait aux pêcheurs de réagir à la réduction en fonction de leurs préférences et de leur capacité opérationnelle individuelle⁸⁴⁰ » [traduction]. Cela pourrait entraîner des conséquences potentielles telles qu'« une augmentation de l'utilisation des orins de bouées pendant les mois où l'effort de pêche était auparavant plus faible⁸⁴¹ » et « une vaste augmentation du nombre de casiers par chalut afin de permettre aux pêcheurs d'utiliser autant de leurs casiers que leurs activités individuelles permettent en toute sécurité dans le cadre d'une affectation de lignes⁸⁴² » [traduction].

832. Remarques d'Oceana concernant la règle sur la réduction des risques et l'EIE provisoire, p. 33.

833. Id., citant l'EIE provisoire, vol. I, pp. 5-139, « sans contrainte sur le nombre total de lignes pouvant être installées, telle que celle suggérée dans la solution 3, il n'existe pas de mécanisme permettant d'interdire l'activation de l'effort latent. De nombreux pêcheurs titulaires d'un permis de pêche au homard ne pêchent pas activement, et de nombreux pêcheurs actifs ne pêchent pas avec tous les casiers qui leur ont été attribués » [traduction].

834. Id.

835. Id., citant l'EIE provisoire, vol. I, pp. 6-220.

836. EIE définitive, vol. I, p. 194, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>.

837. Id.

838. Id.

839. Id.

840. EIE définitive, vol. II, annexe 1.1 : Response to Comments on the Proposed Rule and DEIS, p. 22, à l'adresse : <<https://bit.ly/4gCn7fs>>.

841. EIE définitive, vol. I, p. 195, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>.

842. Id. p. 196, indiquant que l'augmentation à plus grande échelle du nombre de casiers par chalut en raison de la limite de lignes pourrait avoir des conséquences négatives, puisque « les engins plus lourds pourraient être plus susceptibles de causer des blessures graves ou la mortalité en cas d'enchevêtrement, mais [cela] est probablement compensé quelque peu, étant donné la diminution globale du risque d'enchevêtrement et la mise en œuvre de lignes à faible résistance à la rupture complètes ou de dispositifs à faible résistance à la rupture » [traduction].

405. NOAA Fisheries explique les difficultés d'élaborer un mécanisme réglementaire pour mettre en œuvre une limite de lignes, étant donné qu'elle « requiert des données que l'industrie de la pêche au homard ne collecte pas à l'heure actuelle⁸⁴³ » [traduction]. En bref, l'affectation de lignes dans le cadre d'une limite de lignes exige des données détaillées sur l'historique de pêche des bateaux et sur l'effort de pêche par secteur ou par navire. Or, les exigences en matière de rapports varient d'un État à l'autre et même à l'échelle fédérale. Ainsi, « il n'y a pas de données permettant de déterminer facilement les mesures efficaces pour limiter les casiers et les lignes⁸⁴⁴ » [traduction]. L'organisme déclare qu'il « n'a pas choisi cette solution non privilégiée, parce que le développement d'un programme de contrôle des orins de bouées exigerait beaucoup de temps et de main-d'œuvre, et représenterait un coût substantiel pour l'industrie⁸⁴⁵ » [traduction]. En ce qui concerne le coût en dollars américains:

[traduction]

Dans l'EIE définitive, on estime qu'à elle seule, une baisse de 50 % des orins de bouées dans les eaux de compétence fédérale permettrait de réduire de 45 % en moyenne le risque dans ces eaux, avec des répercussions économiques allant de 3,9 à 13,4 M\$ USD. L'ensemble des mesures combinées comprises dans la solution privilégiée devrait permettre de réduire les risques de 69 % pour un coût de 9,8 à 19,2 M\$ USD au cours de la première année de mise en œuvre. Compte tenu des difficultés de mise en œuvre, des répercussions économiques de cette solution privilégiée et du fait qu'elle permet d'atteindre l'objectif fixé en matière de réduction des risques, la règle définitive ne prévoit pas la mise en œuvre de réductions des orins de bouées⁸⁴⁶.

406. L'organisme a envisagé, dans l'EIE définitive, une limite des orins de bouées dans les eaux de compétence fédérale, mais l'a rejetée en faveur d'autres mesures, telles que les fermetures saisonnières de la pêche avec des orins de bouées qui interdisent la pêche au homard au casier ou à la nasse dans des zones désignées pendant des périodes précises⁸⁴⁷.

Utilisation de zones de gestion saisonnière et dynamique supplémentaires (« gestion par zones temporelles »)

407. Oceana a fait remarquer que NOAA Fisheries a créé des ZGS dans l'ALWTRP et maintient que « pour réaliser une gestion efficace par zones temporelles, les règlements doivent éloigner l'effort de pêche des lieux et des périodes où les baleines sont présentes ou attendues⁸⁴⁸ » [traduction]. Oceana a souligné la gestion saisonnière et statique par zones envisagée dans l'EIE provisoire et a affirmé que « [...] les fermetures proposées sont beaucoup trop courtes et ne couvrent pas les agrégations actuelles connues de baleines noires⁸⁴⁹ » [traduction].

408. Plus précisément, Oceana a proposé l'agrandissement de la gestion saisonnière et statique dans la zone du sud de la Nouvelle-Angleterre, compte tenu des observations régulières de baleines noires au sud de Nantucket et de Martha's Vineyard, et que la gestion saisonnière statique soit envisagée pour d'autres zones au large des côtes de New York, du New Jersey et de la Virginie⁸⁵⁰. Oceana a mentionné les propositions de gestion par zones temporelles faites par le passé. Ces propositions recommandaient que ces zones soient incluses

843. Id. p. 194.

844. Id.

845. EIE définitive, vol. II, annexe 1.1 : Response to Comments on the Proposed Rule and DEIS, p. 22, à l'adresse : <<https://bit.ly/4gCn7fS>>.

846. Id.

847. EIE définitive, vol. I, pp. 194-196, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>, indiquant que même sans limite de lignes, « les eaux de compétence des États réaliseraient tout de même une réduction des risques avec les deux solutions, grâce aux fermetures ciblées de la pêche avec des orins de bouées » [traduction].

848. Remarques d'Oceana concernant la règle sur la réduction des risques et l'EIE provisoire, p. 33.

849. Id.

850. Id. p. 34.

dans les solutions de rechange considérées dans l'EIE définitive⁸⁵¹. En outre, l'organisme a suggéré qu'il soit envisagé, dans l'EIE définitive, de mettre en place un processus d'examen annuel « [...] visant à évaluer les zones de gestion potentielles et à établir de nouvelles ZGS statiques dans les régions et aux saisons où les baleines noires se rassemblent⁸⁵² » [traduction].

409. Oceana est favorable à la fermeture de la pêche avec des lignes verticales dans les ZGS statiques, mais s'inquiète de la conformité et des risques de collision avec les navires dans ces zones. Elle recommande que l'EIE définitive évalue également les stratégies de surveillance et de prévention des collisions avec les navires dans les ZGS de pêche sans cordage⁸⁵³.

410. Oceana a recommandé l'utilisation de la gestion dynamique des zones (GDZ), qui consiste à fermer des zones à la pêche en fonction des observations de baleines noires, afin de réduire le risque d'enchevêtrement. L'organisme a insisté sur le fait que cette stratégie est un outil de gestion bien établi que l'EIE définitive devrait prendre en compte, bien que NOAA Fisheries ait explicitement refusé sa prise en compte dans l'EIE provisoire, déclarant qu'elle n'était « pas réalisable à l'heure actuelle avec [le] processus de réglementation⁸⁵⁴ » [traduction], sans autre explication.

411. Oceana a fait remarquer que NOAA Fisheries a eu recours à la GDZ de 2002 à 2009 et a fait référence à son utilisation fructueuse au Canada depuis 2018⁸⁵⁵. L'organisme a déclaré que la GDZ devrait être considérée comme une solution de rechange pour réduire les risques, en particulier parce que les progrès des technologies de surveillance augmenteraient son efficacité et qu'elle pourrait fournir la flexibilité nécessaire pour garantir que la règle réponde aux changements dans la répartition des baleines noires ou aux nouveaux renseignements. En outre, l'utilisation de la GDZ pourrait être bénéfique pour la pêche, car les zones pourraient être plus petites et fermées pendant des périodes plus courtes qu'avec la GSZ. Oceana reconnaît que la GDZ est plus compliquée à gérer, mais affirme qu'elle aurait dû être prise en compte dans l'EIE provisoire et que « l'imprévisibilité des déplacements des baleines fait des fermetures découlant d'observations la méthode la plus efficace pour éviter les enchevêtements imprévus⁸⁵⁶ » [traduction].

412. NOAA Fisheries explique qu'il a déjà utilisé la GDZ dans le cadre de l'ALWTRP entre 2002 et 2009 pour protéger les agrégations de baleines noires. Les fermetures ou les exigences de modification des engins de pêche au homard et au filet maillant seraient déclenchées lorsque des agrégations de baleines noires étaient observées, entraînant la mise en œuvre de plus de 60 ZGD⁸⁵⁷. Selon l'organisme, cette expérience a révélé les défis liés à l'utilisation de la GDZ en tant qu'approche :

[traduction]

Le programme était lourd sur le plan administratif et a fait l'objet de nombreuses plaintes concernant sa faisabilité et son efficacité, allant d'une mise en œuvre tardive empêchant la protection des baleines à une mise en œuvre si rapide que les pêcheurs ne pouvaient pas retirer ou modifier leurs engins de pêche en toute sécurité à temps pour les dates d'entrée en vigueur requises⁸⁵⁸.

851. Id.

852. Id.

853. Id.

854. Id.

855. Id. p. 35.

856. Id. p. 34, citant Prise accessoire de mammifères marins lors d'opérations de pêche commerciale; Règlements du Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique – Règle finale (*Taking of Marine Mammals Incidental to Commercial Fishing Operations; Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations – Final Rule*), 67 Fed. Reg. 1133 (9 janvier 2002).

857. EIE définitive, vol. II, annexe 1.1 – Response to Comments on the Proposed Rule and DEIS, p. 39, à l'adresse : <<https://bit.ly/4gCn7fS>>.

858. Id.

413. Tout d'abord, le défi d'enlever les engins dans le cadre de la GDZ pour la pêche au homard avec des engins fixes :

[traduction]

De telles mesures ont été jugées problématiques pour la pêche au homard avec des engins fixes et n'ont donc pas été prises en considération dans la présente règle définitive. Lorsqu'une fermeture est annoncée, les engins ne peuvent pas être retirés instantanément, et des facteurs tels que les conditions météorologiques et l'état de la mer influent sur le moment du retrait des engins. Les fermetures dynamiques doivent tenir compte des problèmes de sécurité, ce qui les rend moins efficaces du point de vue de la conservation, car ces retards peuvent avoir pour conséquence que des engins restent en place après l'observation de baleines et, lorsque les pêcheurs sont en mesure de retirer leurs engins, les baleines ont déjà quitté la zone visée par la fermeture⁸⁵⁹.

414. Ensuite, NOAA Fisheries décrit le programme de GDZ et la difficulté de le mettre en œuvre en raison d'un manque d'agilité réglementaire⁸⁶⁰. Plus précisément, l'organisme dispose de deux moyens pour imposer des fermetures dynamiques de zones, soit par l'établissement traditionnel de règles en vertu de l'*Administrative Procedure Act* (Loi sur les procédures administratives), soit par des dispositions d'urgence relatives à l'établissement des règles de la MMPA et de l'ESA. Ces deux méthodes exigent un avis public et le respect de la NEPA, de la *Paperwork Reduction Act* (Loi sur la réduction de la paperasse) et du décret 12866. Les dispositions d'urgence relatives à l'établissement des règles ne prévoient pas une renonciation totale aux exigences procédurales, mais simplement certaines modifications à la lumière d'une situation d'urgence⁸⁶¹. L'autre facteur soulevé par l'organisme est la limitation de la durée d'application d'une règle d'urgence : 270 jours pour les règles d'urgence au titre de la MMPA; 240 jours pour les règles d'urgence au titre de l'ESA⁸⁶². Finalement, l'organisme a également soulevé des doutes quant à l'efficacité de la GDZ sur la base de son utilisation dans d'autres contextes⁸⁶³.

Utilisation obligatoire de cordes et d'autres dispositifs à faible résistance à la rupture

415. « Oceana ne soutient pas l'obligation proposée d'utiliser des cordes et dispositifs à faible résistance à la rupture, et des manchons ou d'autres dispositifs (cordes à faible résistance à la rupture) qui permettent théoriquement aux baleines noires de se libérer des enchevêtements⁸⁶⁴ » [traduction]. L'opposition d'Oceana à cette stratégie se fonde sur deux éléments : (1) le manque d'études suffisantes, notamment en ce qui concerne les juvéniles et les baleineaux; (2) l'allégation selon laquelle cette stratégie n'est pas conforme au mandat de l'ESA de protéger les baleines noires contre les « prises » sublétales⁸⁶⁵.

859. Id. p. 20.

860. Id. p. 39.

861. Id. p. 26, « Les règlements pour l'application de la NEPA (40 CFR 1506.12), par exemple, autorisent les organismes à consulter le *Council on Environmental Quality* [CEQ, Conseil sur la qualité de l'environnement] pour élaborer des "dispositions de remplacement" en cas de situation d'urgence, mais les organismes sont censés "limiter ces arrangements aux mesures nécessaires pour contrôler les répercussions immédiates de la situation d'urgence". Le décret 12866 prévoit qu'en cas de situation d'urgence, "l'organisme doit informer l'*Office of Information and Regulatory Affairs* [OIRA, Bureau de l'information et des affaires réglementaires] dès que possible et, dans la mesure du possible, se conformer aux alinéas (a)(3)(B) et (C) de la présente section". La [*Paperwork Reduction Act*] comprend des dispositions relatives à l'examen d'urgence, sous réserve de l'approbation de l'*Office of Management and Budget* [OMB, Bureau de la gestion et du budget], qui constate que la procédure normale portera préjudice au public ou qu'elle n'est pas possible en raison d'un événement imprévu; même dans ce cas, l'organisme doit prendre toutes les mesures possibles pour consulter les membres du public. Dans la mesure où une mesure d'urgence aurait un impact sur une grande partie de la communauté des pêcheurs, la nécessité de satisfaire à ces exigences procédurales limiterait la rapidité de ces mesures » [traduction].

862. Id.

863. Id. p. 20.

864. Remarques d'Oceana concernant la règle sur la réduction des risques et l'EIE provisoire, p. 36.

865. Id.

416. NOAA Fisheries cite deux études à l'appui de l'utilisation d'une corde à faible résistance à la rupture (résistance à la rupture de 771 kg [1 700 livres]). Oceana a jugé ces études insuffisantes parce qu'elles ne se fondaient pas sur des tests directs et se basaient sur la capacité d'une baleine noire adulte à rompre la corde. Oceana a conclu ce qui suit :

[traduction]

L'efficacité de la corde à faible résistance à la rupture n'a pas été prouvée pour les juvéniles et les baleineaux, donc elle ne peut pas faire partie d'un plan global de gestion des risques. Le rétablissement de l'espèce passe obligatoirement par la protection des baleines à tous les stades de leur vie. Par conséquent, toute stratégie de gestion doit assurer la protection des baleines à chaque stade pour atteindre efficacement les objectifs en matière de conservation, sans privilégier les avantages pour un seul stade de la vie⁸⁶⁶.

417. En ce qui concerne le deuxième élément, Oceana a déclaré qu'une corde à faible résistance à la rupture réduirait la durée et la gravité de l'enchevêtrement, conformément au mandat de la MMPA visant à réduire la mortalité et les blessures importantes; or, l'interdiction de l'ESA concernant les « prises », y compris les « prises » sublétale, exige que les enchevêtrements soient évités dans tous les cas⁸⁶⁷. Oceana a affirmé que « les cordes à faible résistance à la rupture ne feront rien pour réduire la « prise » sublétale des baleines noires inscrites, car elles auront néanmoins des interactions avec l'engin qui peuvent être qualifiées de « prise », puisque l'enchevêtrement et la rupture, s'ils se produisent, causeront des blessures à l'animal⁸⁶⁸ » [traduction]. En outre, l'organisme a rejeté l'hypothèse de NOAA Fisheries selon laquelle la réduction de la gravité des blessures causées par un enchevêtrement équivaut, en ce qui concerne la gestion, à la réduction de la probabilité d'enchevêtrement, affirmant que cette approche est « [...] non étayée et contraire aux connaissances actuelles en matière d'atténuation des risques, qui se concentrent sur la prévention des blessures plutôt que sur leur atténuation [...]»⁸⁶⁹ » [traduction].

418. En ce qui concerne les cordes à faible résistance à la rupture, les solutions de recharge présentées dans l'EIE définitive comportent certaines modifications des exigences relatives aux maillons et aux cordes à faible résistance à la rupture par rapport à l'EIE provisoire et aux exigences existantes⁸⁷⁰. Cependant, les solutions de recharge conservent l'utilisation de lignes et de dispositifs à faible résistance à la rupture, contrairement à la remarque d'Oceana selon laquelle ces exigences devraient être supprimées afin de privilégier l'élimination complète des enchevêtrements plutôt que de chercher à les atténuer avec des cordes à faible résistance à la rupture, qui pourraient toujours causer des blessures aux animaux ainsi que des prises sublétale aux termes de la MMPA⁸⁷¹.

419. L'organisme a expliqué les principales conclusions sur lesquelles il s'est appuyé pour examiner les cordes et les dispositifs à faible résistance à la rupture⁸⁷². Par exemple, l'importance de la configuration des maillons à faible résistance à la rupture ou des manchons du point de vue de la réduction des risques, car ils sont censés se rompre au point d'attache le plus faible de la ligne⁸⁷³. D'après la modélisation des cordes à faible résistance à la rupture, « [...] plusieurs facteurs influencent la probabilité qu'un dispositif à faible résistance à la rupture se rompe lorsqu'une baleine entre en contact avec la ligne et au temps qu'elle mettra à se rompre, notamment le nombre de casiers sur un chalut et l'emplacement du point faible par rapport à l'endroit où la baleine interagit avec la corde⁸⁷⁴ » [traduction]. L'organisme explique plus en détail certaines de ces hypothèses de réduction des risques :

866. Id.

867. Id.

868. Id.

869. Id., citant l'avis d'un expert, Sean Brillant, Ph. D., du Département d'océanographie de l'Université Dalhousie.

870. EIE définitive, vol. I, pp. 90, 92-95, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>.

871. Remarques d'Oceana concernant la règle sur la réduction des risques et l'EIE provisoire, p. 36.

872. EIE définitive, vol. I, pp. 109-111, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>.

873. Id. p. 109.

874. Id.

[traduction]

Plus le nombre de points à faible résistance à la rupture sur une ligne est élevé, plus il est probable qu'un tel point soit situé à l'extérieur de la gueule, où la baleine a plus de chances de se libérer de l'enchevêtrement.

*Plus le dispositif à faible résistance à la rupture est bas, plus il y a de chances qu'il y ait un tel dispositif en dessous d'une baleine qui rencontre la corde. Les configurations de chaluts comportant plus de cinq casiers sont plus susceptibles de se briser avec un dispositif et en moins de temps que sans dispositif, en supposant qu'il y en ait un entre la baleine et les casiers, et que la force soit suffisante pour permettre à une baleine de se libérer des casiers. Il est moins évident de savoir comment un point à faible résistance à la rupture se romprait au milieu d'un enchevêtrement complexe. Compte tenu des données disponibles, l'utilisation de dispositifs à intervalles réguliers est optimale pour réduire le nombre de fois ou la probabilité que la ligne de traîne et l'engin figurent dans un enchevêtrement. NOAA Fisheries a évalué les dispositifs placés suffisamment près les uns des autres pour réduire au minimum l'enroulement d'une baleine en entier*⁸⁷⁵.

420. Dans sa réponse aux remarques, NOAA Fisheries a décrit la manière dont il a évalué les avantages des solutions de recharge aux cordes à faible résistance à la rupture en matière de réduction des risques. Il a comparé « la réduction du risque relatif obtenue à partir d'une corde comportant un ou deux dispositifs à faible résistance à la rupture à des profondeurs particulières des orins de bouées, par rapport à un cordage comportant des dispositifs à des intervalles réguliers de 40 pieds [12,19 m]⁸⁷⁶ » [traduction]. L'organisme a également expliqué ceci :

[traduction]

*Nous évaluons la réduction des risques en partant de l'hypothèse que les cordes à faible résistance à la rupture ne présentent pas un risque nul pour les baleines et que quelques dispositifs ne permettent pas de réduire les risques, comme le feraien uniquement des cordes entières à faible résistance à la rupture ou des cordes à faible résistance à la rupture avec des dispositifs tous les 40 pieds [12,19 m]. Toutefois, combinée avec les autres mesures de la règle définitive, NOAA Fisheries estime qu'elle permettra d'atteindre les niveaux requis de réduction des risques et d'appliquer une mesure de précaution dans l'ensemble de la région du Nord-Est*⁸⁷⁷.

Marquage obligatoire des engins de pêche

421. Oceana reconnaît l'utilité de marquer les engins afin de collecter des données pour éclairer la gestion de la pêche dans l'avenir, mais n'y voit pas une mesure de gestion visant à réduire les risques d'enchevêtrement pour les baleines noires⁸⁷⁸.
422. NOAA Fisheries a déclaré dans sa réponse aux remarques que le marquage des engins était « universellement soutenu par les défenseurs de l'environnement et les pêcheurs » et a noté qu'« en tout, 75 commentateurs ont soutenu le marquage des engins, indiquant qu'il s'agit du meilleur moyen de déterminer à quels endroits et dans quelles pêcheries les enchevêtements se produisent, et potentiellement d'absoudre d'autres zones et pêcheries de la responsabilité⁸⁷⁹ » [traduction]. L'organisme n'a pas abordé la question soulevée par l'auteur, à savoir que le marquage des engins de pêche peut produire des données pour informer la gestion des pêcheries dans l'avenir, mais ne devrait pas être considéré comme une mesure de réduction des risques pour réduire l'enchevêtrement des baleines noires dans les engins de pêche⁸⁸⁰.

875. Id. pp. 109-110.

876. EIE définitive, vol. II, annexe 1.1 : Response to Comments on the Proposed Rule and DEIS, p. 59, à l'adresse : <<https://bit.ly/4gCn7fs>>.

877. Id.

878. Remarques d'Oceana concernant la règle sur la réduction des risques et l'EIE provisoire, p. 37.

879. EIE définitive, vol. II, annexe 1.1 : Response to Comments on the Proposed Rule and DEIS, p. 12, à l'adresse : <<https://bit.ly/4gCn7fs>>.

880. Voir Id. pp. 12-15; Remarques d'Oceana concernant la règle sur la réduction des risques et l'EIE provisoire, p. 37.

423. Dans son analyse des solutions de rechange au marquage des engins, l'organisme a fait remarquer que le statu quo (représenté par la solution 1, l'inaction) signifierait l'utilisation continue d'un système de marquage des engins avec des marques pour indiquer des zones de gestion plutôt que pour identifier les engins par État⁸⁸¹. L'organisme a précisé que les solutions 2 et 3 nécessitent l'ajout d'une marque colorée « d'au moins 3 pieds (0,9 m) de long, en deçà de deux brasses de la bouée en utilisant les couleurs propres à l'État pour augmenter les chances qu'elle puisse être vue à partir de plateformes de passage, comme des bateaux ou de petits avions, afin de distinguer les engins de différents États ou de différentes zones de gestion dans les eaux de la région du Nord-Est⁸⁸² » [traduction].

424. L'organisme a expliqué que, dans tous les cas où des engins provenant de pêcheries des États-Unis avaient été récupérés sur des baleines empêtrées et analysés, « la majorité des cas d'enchevêtrement de grandes baleines avec présence d'engins présentaient des marques rouges, ce qui représente une grande partie de la pêche au casier ou à la nasse dans la zone littorale de la région du Nord-Est⁸⁸³ » [traduction] (voir le tableau 3 ci-dessous). Conformément aux exigences de marquage des engins en vigueur à l'époque, « toutes les pêcheries au casier ou à la nasse dans les eaux de compétence fédérale, en dehors des zones exemptées, sont tenues de marquer leurs engins en rouge pour la plupart des pêcheries littorales de la région du Nord-Est, et d'une couleur distincte (noir) pour toutes les pêcheries hauturières⁸⁸⁴ » [traduction]. L'organisme a expliqué que l'ajout de marques propres aux États « permettra de distinguer les régions qui contribuent le plus aux enchevêtrements de grandes baleines, et aux gestionnaires de mettre en œuvre des mesures mieux ciblées dans l'avenir⁸⁸⁵ » [traduction].

**Tableau 3. Nombre de cas d'enchevêtrement de grandes baleines par espèce
(1^{er} janvier 2010 – 16 mars 2020)**

Espèce	Total des cas avec détermination de l'origine	Total des cas analysés	Pas de marques/engins non canadiens	Engins canadiens	Total des cas avec marques américaines	Rouge	Rouge et jaune	Rouge et bleu	Rouge et bleu ou noir	Bleu
Baleine à bosse	214	79	183	14	17	7	7	1	1	1
Rorqual commun	13	2	12	0	1	1	-	-	-	1
Petit rorqual	59	28	47	4	8	7	-	-	-	-
Baleine noire	62	25	43	16	3	3	-	-	-	-

Source : Tableau 5.9 de l'EIE définitive, vol. I, p. 233. Le nombre d'incidents avec des engins récupérés et analysés entre le 1^{er} janvier 2010 et le 16 mars 2020 qui présentaient des marques dont l'origine a été identifiée.

881. EIE définitive, vol. I, p. 231, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>.

882. Id.

883. Id. p. 234.

884. Id.

885. Id.

425. Réfléchissant à l'ampleur du manque d'informations sur l'origine des engins de pêche pour les enchevêtrements de baleines noires, NOAA Fisheries a expliqué ce qui suit :

[traduction]

Dans 5 à 13 % de tous les cas de grandes baleines avec présence d'engins, les engins portaient des marques des États-Unis identifiables, tandis que dans 69 à 92 % de tous les cas, les engins ne portaient pas de marques des États-Unis et n'ont pas pu être identifiés comme des engins canadiens. Seuls trois des 62 cas de baleines noires avec présence d'engins portaient des marques de pêches des États-Unis et toutes étaient rouges, ce qui est représentatif de la grande zone littorale de pêche au homard américain. Ainsi, une grande partie des engins récupérés ne portent pas de marques identifiables selon le système de marquage actuel. Ces données laissent supposer que le système actuel de marquage des engins ne contribue pas de manière adéquate à notre compréhension de l'origine des engins de pêche causant des enchevêtrements. En outre, les règlements qui ajouteraient une grande marque au système de surface augmenteraient le nombre de cas où les engins peuvent être identifiés, même s'ils ne sont pas récupérables⁸⁸⁶.

426. Dans son évaluation comparative de différentes options de marquage pour les équipements, l'organisme a constaté que « [...] les effets des solutions 2 et 3 devraient être négligeables (le marquage des engins n'aurait pas d'incidence sur le risque direct d'enchevêtrement ou sur l'habitat) ou légèrement positifs (fournissant indirectement un mécanisme pour aider NOAA Fisheries à cibler et à améliorer ses mesures de protection des grandes baleines inscrites sur la liste de l'ESA et protégées par la MMPA sur le long terme⁸⁸⁷) » [traduction]. En fin de compte, NOAA Fisheries estime que les solutions 2 et 3 ont des « effets négligeables ou légèrement positifs » par rapport à la solution 1 (inaction) et des « effets négligeables l'une par rapport à l'autre⁸⁸⁸ » [traduction].

Exigences renforcées en matière de surveillance pour faire un suivi de l'efficacité de la règle

427. Oceana a déclaré que l'EIE provisoire « n'évalue pas un éventail raisonnable de stratégies de surveillance pour suivre l'efficacité de la Règle sur la réduction des risques proposée et éclairer les décisions sur la gestion dans l'avenir⁸⁸⁹ » [traduction]. Plus précisément, Oceana a indiqué que la surveillance spatiale, les données SIA, la surveillance des prises et des prises accessoires, ainsi que les technologies, telles que la surveillance acoustique passive et les véhicules sous-marins autonomes, comme les planeurs Slocum, les drones à voile et les drones aériens, devaient être considérées.
428. De plus, Oceana a formulé une remarque générale sur l'importance de la surveillance pour suivre les progrès et amorcer la prise de mesures dans l'avenir :

[traduction]

Outre l'examen d'un éventail raisonnable de méthodes de réduction des risques, l'EIE provisoire devrait également évaluer un éventail raisonnable de stratégies permettant de surveiller l'efficacité de la Règle sur la réduction des risques proposée et de déterminer si une mesure future est nécessaire. Plus précisément, un plan de réduction des prises au titre de la MMPA doit inclure des plans de surveillance pour déterminer le succès de chaque mesure et un échéancier pour atteindre les objectifs particuliers de ce plan. Actuellement, la surveillance des pêches relevant de l'ALWTRP est médiocre, avec des informations de faible qualité sur les prises, l'effort, les prises accessoires et d'autres caractéristiques fondamentales des pêches⁸⁹⁰.

886. Id. p. 232.

887. Id. p. 236.

888. Id.

889. Remarques d'Oceana concernant la règle sur la réduction des risques et l'EIE provisoire, p. 38.

890. Id. p. 25, citant la MMPA, 16 U.S.C., art. 1387(f).

429. L'EIE définitive comprend une liste de « recommandations quasi consensuelles » de l'ALWTRT datant d'avril 2019, dont l'une est la suivante : « Élaborer un plan de surveillance, comprenant des enquêtes sur les baleines et les engins de pêche, afin de surveiller l'efficacité au fil du temps, et de suivre les méthodes et innovations en matière de mise en œuvre⁸⁹¹ » [traduction]. NOAA Fisheries confirme que « les exigences en matière de surveillance constituent une partie non réglementaire, mais importante de l'*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan*. Trois mesures de surveillance non régies par des règlements sont proposées pour s'aligner sur les recommandations de l'équipe d'avril 2019⁸⁹² » [traduction].
430. Premièrement, la mise en œuvre et la surveillance connexe de la conformité, qui comprendront « des activités de diffusion et d'application qui informent les pêcheurs des exigences réglementaires afin de les aider à s'y conformer, ainsi que l'inspection active des engins et les mesures d'application connexes⁸⁹³ » [traduction]. L'organisme précise qu'il « soutient l'application des lois relatives à la protection des mammifères marins en finançant des ententes communes d'application [JEA] dans le Maine, le New Hampshire, le Massachusetts et le Rhode Island⁸⁹⁴ » [traduction]. Il mentionne également un plan d'application des lois en mer, élaboré en collaboration avec l'USCG et les organismes d'application de la loi des États ayant des JEA, « qui combine les pratiques traditionnelles d'application de la loi avec l'utilisation de nouvelles technologies, telles que les drones et la surveillance électronique, pour soutenir l'application dans l'ensemble de la [zone économique exclusive]⁸⁹⁵ » [traduction].
431. Deuxièmement, les activités de surveillance de la population de baleines noires de l'Atlantique Nord seront modifiées conformément aux recommandations d'un groupe de spécialistes convoqué en 2019, y compris le passage d'enquêtes à un cycle de surveillance de trois ans avec un rapport à l'ALWTRT tous les trois ans « pour évaluer et reconstruire les zones de gestion réglementées⁸⁹⁶ » [traduction]. L'équipe examinera les données sur « l'abondance et la répartition des baleines ainsi que d'autres caractéristiques environnementales qui ont une incidence sur l'utilisation de l'habitat des baleines et la santé de la population, y compris l'abondance des copépodes et les paramètres océanographiques⁸⁹⁷ » [traduction].
432. Troisièmement, la surveillance et la déclaration des pêches nécessitent une collaboration entre NOAA Fisheries et l'*Atlantic States Marine Fisheries Commission* (ASMFC, Commission des pêches maritimes des États de l'Atlantique) « afin d'améliorer la déclaration des pêcheurs et la collecte de données biologiques dans les eaux de compétence d'États et fédérales. L'objectif est d'améliorer la résolution spatiale des données de pêche, d'améliorer et d'étendre les données sur l'effort de pêche, et d'obtenir de meilleures données sur la pêche en mer et les stocks de homard grâce à l'échantillonnage biologique⁸⁹⁸ » [traduction]. À l'époque, le Maine était le seul État de la Nouvelle-Angleterre qui n'exigeait pas que les pêcheurs déclarent 100 % de leurs activités (il s'appuyait plutôt sur un système d'échantillonnage aléatoire de 10 % pour surveiller la conformité) et il s'était engagé à atteindre une déclaration de 100 % des prises au plus tard en 2023. Les données sur la pêche permettront à l'ALWTRT d'évaluer l'effort de pêche et la répartition des pêcheries de homard et de crabe nordique⁸⁹⁹.

891. EIE définitive, vol. I, p. 70, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>.

892. Id. p. 116.

893. Id.

894. Id.

895. Id. Voir l'annexe 3.5 de l'EIE définitive, vol. II, à l'adresse : <<https://bit.ly/4gCn7fS>>.

896. Id.

897. Id.

898. Id.

899. Id.

433. L'organisme a également fourni une liste des mesures de rechange pour la Règle sur la réduction des risques qu'elle a envisagées, mais qui ont finalement été rejetées. Voir le tableau 4 ci-dessous.

Tableau 4. Mesures de rechange envisagées, mais rejetées dans l'EIE définitive (surveillance)

Mesures de rechange envisagées, mais rejetées	Justification du rejet
Activités le long de la côte est des États-Unis avec une activité accrue au sud des îles et au milieu de l'Atlantique plus d'une fois par mois; toute l'année sur toute la côte est des États-Unis, avec une activité accrue dans les États du centre du littoral de l'Atlantique	Mesures impopulaires parmi les intervenants
Toute l'année sur toute la côte est des États-Unis, avec une activité accrue dans les États du centre du littoral de l'Atlantique	Défis logistiques
Formation des pêcheurs de homards à l'observation et au désenchevêtrement des baleines	Financement et défis logistiques
Utilisation à 100 % du système de surveillance des navires (SSN) et du SIA dans la pêcherie	SSN mis en œuvre par une autorité différente; défis logistiques
SSN et <i>Vessel Trip Report</i> (VTR, rapport des sorties en mer) obligatoires	SSN mis en œuvre par une autorité différente; VTR mis en œuvre dans un plan de surveillance distinct
Révision et modification annuelles des zones de fermeture où il y a une forte densité de baleines noires	Défis logistiques

Source : Une partie du tableau 3.11 – Alternatives Considered but Rejected, EIE définitive, vol. I, p. 121.

434. L'organisme reconnaît l'importance de la surveillance, affirmant que « la surveillance de l'efficacité des modifications du plan sur la réduction de la mortalité et des blessures graves chez les baleines noires dans les eaux américaines, ainsi que des répercussions sur les pêcheurs et les communautés de pêcheurs est également nécessaire⁹⁰⁰ » [traduction]. Au-delà des trois mesures de surveillance non régies par des règlements indiquées ci-dessus, l'organisme semble différer l'adoption d'un plan de surveillance plus complet, tel que mentionné par l'auteur, comme requis dans ce contexte⁹⁰¹.

435. NOAA Fisheries déclare qu'il « contrôlera chaque année le nombre de lignes et leur présence simultanée avec les baleines noires afin d'évaluer si la réduction prévue des lignes a lieu⁹⁰² » [traduction]. Ces activités de surveillance « seront facilitées par l'amélioration des données une fois que NOAA Fisheries et l'État du Maine exigeront que tous les pêcheurs déclarent leurs activités de pêche au homard, et plus encore une fois que les systèmes de suivi des navires seront déployés dans les eaux de compétence fédérale⁹⁰³ » [traduction]. En particulier, « des actions parallèles visant à accroître la déclaration des sorties des navires permettront d'améliorer les données relatives à la pêche, et des systèmes de surveillance des navires sont mis à l'essai dans le cadre de la pêche au homard dans les eaux de compétence fédérale⁹⁰⁴ » [traduction].

900. Id. p. 61.

901. Remarques d'Oceana concernant la règle sur la réduction des risques et l'EIE provisoire, p. 25, citant la MMPA, 16 U.S.C., art. 1387(f).

902. EIE définitive, vol. I, p. 193, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>.

903. Id.

904. Id. p. 38.

436. L'organisme a finalement fait remarquer qu'« un certain nombre de mesures de rechange ont été envisagées lors de l'élaboration de l'EIE provisoire et de l'EIE définitive ou lors de l'examen des informations soumises dans les remarques du public⁹⁰⁵ » [traduction]. Dans l'EIE définitive, les mesures de rechange envisagées ont été modifiées par rapport à l'EIE provisoire « en réponse aux remarques qui prennent en compte la densité de baleines, les préoccupations en matière de sécurité et les équivalences en matière de conservation⁹⁰⁶ » [traduction]. L'EIE définitive comprend également une liste des mesures de rechange envisagées, mais rejetées, ainsi que des informations complémentaires sur certaines des mesures envisagées, mais rejetées⁹⁰⁷.

5.4.2 Effets cumulatifs

437. Lauteur allègue que *NOAA Fisheries* n'a pas pris en considération les effets cumulatifs et les « effets indirects de toutes les activités humaines sur les baleines noires » en ne tenant pas compte « des conséquences des activités humaines sur les baleines dans les eaux canadiennes⁹⁰⁸ », violant ainsi les articles 1508.25(c) et 1502.16(b) des règlements du CEQ pour l'application de la NEPA⁹⁰⁹.

438. Lauteur cite deux articles des règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, soit l'article 1508.25(c), qui établit la portée d'une EIE, y compris les effets directs, indirects et cumulatifs⁹¹⁰, et l'article 1502.16(b) qui stipule que les effets indirects et leur importance doivent être pris en compte dans la discussion sur les effets environnementaux et les solutions de rechange dans l'EIE⁹¹¹.

439. L'EIE définitive a été préparée conformément aux règlements du CEQ pour l'application de la NEPA de 1978, qui, à l'époque, exigeaient « une analyse des effets cumulatifs qui examine les conséquences des actions en conjonction avec d'autres facteurs qui affectent les ressources physiques, biologiques et socio-économiques de l'environnement concerné⁹¹² » [traduction].

440. À titre de rappel, la définition d'« effet cumulatif » au moment de l'élaboration de cette EIE était la suivante : [traduction]

Les effets sur l'environnement de la mesure en question, en les combinant aux effets d'autres mesures antérieures, actuelles ou prévisibles de manière raisonnable, quelle que soit l'entité gouvernementale (fédéral ou non) ou la personne qui a pris ces autres mesures. Les effets cumulatifs peuvent résulter de mesures individuellement mineures, mais collectivement considérables qui se déroulent sur une certaine période⁹¹³.

905. Id. p. 88.

906. Id. p. 10.

907. Voir Id. pp. 117-122 et l'annexe 1.1 du vol. II, à l'adresse : <<https://bit.ly/4gCn7fS>>.

908. Communication révisée, p. 13, au para 41.

909. Id.

910. Règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1508.25(c) (1978).

911. Règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1502.16(b) (1978).

912. EIE définitive, vol. I, p. 308, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>.

913. Règlements du CEQ pour l'application de la NEPA, 40 C.F.R., art. 1508.7 (1978).

441. Le chapitre 8 de l'EIE définitive aborde l'analyse des effets cumulatifs et « [...] examine les conséquences des solutions de rechange aux règlements dans le contexte des facteurs antérieurs, présents et futurs qui influencent les ressources vouées à l'*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan*⁹¹⁴ » [traduction]. Ce chapitre comprend la section 8.3, qui porte sur les effets des mesures antérieures, présentes et raisonnablement prévisibles dans l'avenir sur les espèces de grandes baleines⁹¹⁵. Dans la section 8.3, le paragraphe 8.3.3.10 intitulé *Canadian Serious Injury and Mortality* (Blessures graves et mortalité au Canada) évalue les effets des blessures et de la mortalité d'origine humaine chez les baleines noires, les baleines à bosse, les rorquals communs et les petits rorquals dans les eaux canadiennes⁹¹⁶. Il convient de noter que les États-Unis ont pris en compte les données relatives à ces espèces dans les eaux ne relevant pas de leur juridiction dans le cadre de l'EIE finale « afin de garantir que les décisions fédérales tiennent compte de l'ensemble des conséquences d'une mesure » [traduction], conformément à la législation des États-Unis en vigueur à l'époque⁹¹⁷. Les informations contenues dans l'EIE définitive ont été compilées entre 2019 et 2021 et ne reflètent pas les informations ayant suivi sa date de publication en juin 2021.
442. L'EIE définitive fournit des données sur les signalements de collisions et d'enchevêtrements de rorquals communs, de rorquals à bosse, de petits rorquals et de baleines noires dans les eaux canadiennes ou observés pour la première fois dans ces eaux⁹¹⁸. L'EIE décrit les tendances en matière de blessures graves et de mortalité des baleines noires dans les eaux canadiennes au fil du temps. L'EIE aborde également les taux d'enchevêtrement et de collision en eaux canadiennes ou pour les baleines noires ayant été observées une première fois au Canada et compare ces données au PBP fixé par les États-Unis en tirant des conclusions sur les taux de blessures graves et de mortalité causées par l'humain dans les eaux sous la juridiction des États-Unis et du Canada⁹¹⁹. L'EIE définitive contient également des déclarations sur la nature de l'impact des blessures graves et des mortalités dans les eaux canadiennes pour les grandes baleines⁹²⁰. Le Gouvernement du Canada conteste l'exactitude de certaines données présentées dans l'EIE définitive et, pour cette raison, ces informations ne sont pas reproduites ici.

914. EIE définitive, vol. I, p. 308, à l'adresse : <<https://bit.ly/3IDbFnF>>.

915. Id. p. 311.

916. Id. p. 339.

917. Id. p. 308 (« L'analyse des effets cumulatifs vise à garantir que les décisions fédérales tiennent compte de l'ensemble des conséquences d'une mesure, en intégrant ces informations dans le processus de planification » [traduction]).

918. Id. p. 340.

919. Id.

920. Id. p. 341.

6. Engagement continu en matière de transparence

443. Les dossiers factuels fournissent de l'information détaillée sur les omissions alléguées d'application efficace des lois environnementales en Amérique du Nord, information qui pourrait être utile aux auteurs, aux Parties à l'ACEUM et à d'autres membres du public que les enjeux soulevés dans ces dossiers intéressent. Le présent dossier factuel ne tire aucune conclusion quant aux présumées omissions de la part des États-Unis dans l'application efficace de ses lois environnementales, comme l'affirme l'auteur, ni quant à l'efficacité des mesures d'application prises par la Partie. Les informations contenues dans le présent document ont été préparées et présentées exclusivement par le Secrétariat de la CCE — en tenant compte des commentaires des Parties sur l'exactitude des faits contenus dans le dossier provisoire — conformément à son autorité et aux procédures établies dans le cadre de l'ACEUM. Les faits présentés ne reflètent pas nécessairement les opinions des Parties.
444. Conformément à l'article 24.28(3) de l'ACEUM, la constitution du présent dossier factuel « ne compromet pas toute démarche ultérieure pouvant être effectuée relativement aux observations⁹²¹ » relativement à la communication SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*).
445. Conformément à l'article 24.25 de l'ACEUM, les Parties :
- reconnaissent l'importance de la coopération comme mécanisme permettant de mettre en œuvre le présent chapitre, d'améliorer les avantages qu'il procure et de renforcer les capacités collectives et individuelles des Parties de protéger l'environnement et de promouvoir le développement durable à mesure qu'elles renforcent leurs relations en matière de commerce et d'investissement⁹²².*
446. En outre, les Parties soulignent leur engagement à élargir leurs relations de coopération en matière d'environnement⁹²³ et à réaliser des activités de coopération conformément à l'ACE, qui seraient coordonnées et révisées par la CCE⁹²⁴.
447. Conformément à l'article 24.28(7) de l'ACEUM, le Comité sur l'environnement « examine le dossier factuel final à la lumière des objectifs du [chapitre 24] et de l'ACE et peut formuler des recommandations au Conseil quant à la pertinence de mener des activités de coopération relativement à l'affaire soulevée dans le dossier factuel ». Lorsque le Conseil en décide ainsi, ces programmes de coopération peuvent être mis en œuvre par la CCE en vertu de l'article 24.25 de l'ACEUM et de l'article 4(1)m) de l'ACE. Dans le contexte des liens environnementaux, économiques et sociaux qui unissent le Canada, le Mexique et les États-Unis, la CCE favorise une coopération efficace et la participation du public afin de conserver, de protéger et d'améliorer l'environnement nord-américain dans une perspective de développement durable et au profit des générations actuelles et futures⁹²⁵.
448. En outre, conformément à l'article 24.28(8) de l'ACEUM, les États-Unis peuvent fournir au Conseil et au Comité sur l'environnement des mises à jour sur ce dossier factuel, s'il y a lieu, et ces mises à jour pourront faire partie du registre public des communications⁹²⁶.
449. Une Partie peut notifier son intention de rendre publiques ses observations sur le dossier factuel provisoire.

921. ACEUM, art. 24.28(3), aux adresses : <<https://bit.ly/420Lb6x>> et <<https://bit.ly/4itON6R>>.

922. ACEUM, art. 24.25(1), aux adresses : <<https://bit.ly/420Lb6x>> et <<https://bit.ly/4itON6R>>.

923. ACEUM, art. 24.25(2), aux adresses : <<https://bit.ly/420Lb6x>> et <<https://bit.ly/4itON6R>>.

924. ACEUM, art. 24.25(3), aux adresses : <<https://bit.ly/420Lb6x>> et <<https://bit.ly/4itON6R>>.

925. CCE (2024), « Notre mission », à l'adresse : <www.cec.org/fr/qui-sommes-nous>.

926. CCE (2024), « Registre des communications », à l'adresse : <www.cec.org/fr/communications/registre-des-communications>.

Annexes

ANNEXE 1

RÉSOLUTION DU CONSEIL 25-01

Distribution : Générale
C/C. 01/25/RES/01/FINAL
ORIGINAL: ANGLAIS

Le 17 janvier 2025

RÉSOLUTION DU CONSEIL 25-01

Directives au Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (CCE) concernant la communication SEM 21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*), par laquelle les auteurs allèguent que les autorités environnementales des États-Unis omettent d'assurer l'application efficace de : 1) la Loi sur la protection des mammifères marins (*Marine Mammal Protection Act – MMPA*); 2) la Loi sur les espèces en voie de disparition (*Endangered Species Act – ESA*); 3) la Loi nationale sur les politiques environnementales (*National Environmental Policy Act – NEPA*), ainsi que 4) les règlements connexes afin de protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*) (ci-après la « baleine noire »).

LE CONSEIL :

CONSIDÉRANT que le processus relatif aux communications sur les questions d'application (SEM) et la constitution des dossiers factuels sont régis par les articles 24.27 et 24.28 de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM) et l'Accord de coopération environnementale (ACE);

AFFIRMANT que le processus SEM, qui peut comprendre la constitution de dossiers factuels, vise à faire participer davantage le public et à promouvoir la transparence et l'ouverture relativement à l'application efficace de la législation environnementale au Canada, aux États-Unis du Mexique (Mexique) et aux États-Unis d'Amérique (États-Unis);

RECONNAISSANT qu'un dossier factuel vise à présenter de façon objective les faits liés aux allégations énoncées dans une communication, ainsi que l'historique du problème d'application de la loi soulevé dans la communication, des lois environnementales nationales pertinentes et des mesures prises par la Partie concernée pour appliquer efficacement les lois en question;

AYANT CONSIDÉRÉ la communication révisée SEM-21-003 déposée par les auteurs le 4 janvier 2022, ainsi que la réponse des États-Unis datée du 4 avril 2022;

AYANT EXAMINÉ l'avis du Secrétariat daté du 3 juin 2022, qui explique pourquoi il recommande la constitution d'un dossier factuel sur l'application efficace de : la Loi sur la protection des mammifères marins, la Loi sur les espèces en voie de disparition et la Loi nationale sur les politiques environnementales, en particulier : « a. si les États-Unis assurent l'application efficace de la [Règle sur la vitesse des navires], compte tenu du nombre de poursuites civiles et pénales intentées pour des infractions à la règle, et des sanctions imposées dans ces cas-là; b. si les États-Unis ont appliqué de manière efficace la disposition de la NEPA stipulant qu'il faut envisager des solutions de recharge raisonnables et analyser les effets cumulatifs au moment de produire un[e] EIE [évaluation d'impact environnemental] en [lien avec la Règle sur la réduction des risques]; c. si les États-Unis appliquent de manière efficace la MMPA et l'ESA, étant donné qu'ils n'ont promulgué aucun règlement d'urgence pour protéger la baleine noire, malgré des

constatations potentielles appuyant de tels règlements; d. si les États-Unis appliquent de manière efficace la MMPA et l'ESA, compte tenu du nombre de poursuites civiles intentées en vue de réduire les cas de décès et de blessures graves de baleines noires imputables à la pêche commerciale au cours des 11 dernières années »;

CONFORMÉMENT à l'article 2.3 de l'ACE, et tenant compte de la politique du Conseil, qui consiste à expliquer pourquoi il recommande la constitution d'un dossier factuel et à publier ces explications dans le registre public SEM;

PAR LES PRÉSENTES, À L'UNANIMITÉ :

DONNE INSTRUCTION au Secrétariat de constituer un dossier factuel sur :

- A. L'application efficace de la Règle sur la vitesse des navires, à l'égard de la manière dont les États-Unis appliquent la Règle sur la vitesse des navires et le nombre d'actions entreprises et de sanctions exigées, entre autres facteurs ;
- B. L'application efficace des exigences de la NEPA relatives à la prise en compte d'alternatives raisonnables et à l'analyse des effets cumulatifs lors de l'élaboration de l'EIE dans le cadre de la Règle sur la réduction des risques ;
- C. L'application efficace de la MMPA et de l'ESA, en ce qui concerne la réduction des cas de décès et de blessures graves de baleines noires imputables à la pêche commerciale.

DONNE EN OUTRE INSTRUCTION au Secrétariat de transmettre au Conseil son plan de travail global pour recueillir les faits pertinents; de tenir le Conseil informé de toute modification apportée à ce plan; et de communiquer sans délai avec le Conseil pour d'éventuelles précisions concernant la portée du dossier factuel autorisé par les présentes.

APPROUVÉ PAR LE CONSEIL :

Michael Bonser

Gouvernement du Canada

Camila Isabel Zepeda Lizama

Gouvernement des États-Unis du Mexique

Mark Kasman

Gouvernement des États-Unis d'Amérique

ANNEXE 2

Communication SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*)

Protecting the World's Oceans



1025 Connecticut Ave., NW Suite 200

Washington, DC 20036

+1.202.833.3900

OCEANA.ORG

Le 4 janvier 2022

Transmis par courriel

Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (CCE)
Affaires juridiques et communications sur les questions d'application (SEM)
700, rue de la Gauchetière, bureau 1620
Montréal (Québec)
Canada H3B 5M2
Courriel : < sem@cec.org >

Objet : SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*) — Communication complémentaire d'Oceana

À l'attention du Secrétariat de la CCE,

La présente communication complémentaire clarifie certains éléments de la communication qu'Oceana a présentée le 4 octobre 2021 en vertu de l'article 24.27 de l'Accord Canada-États Unis-Mexique (ACEUM). Elle fournit des éléments supplémentaires démontrant que les États-Unis omettent d'appliquer de manière efficace leurs lois de l'environnement visant à protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord, une espèce gravement en péril.

Conformément à la décision du Secrétariat en date du 4 novembre 2021, la présente communication complémentaire fait référence à des dispositions précises de la législation environnementale américaine que les États-Unis ont omis d'appliquer, notamment en ce qui a trait aux collisions entre des baleines noires et des bateaux, et à l'enchevêtrement de ces baleines dans des engins de pêche commerciale. Par ailleurs, l'annexe I de la présente communication explique les recours intentés en vertu de la législation américaine, et fait valoir que les procédures en cours portent sur des questions distinctes ou ne règlent pas adéquatement les questions soulevées dans la communication.

Oceana demande donc respectueusement au personnel compétent du Secrétariat de réexaminer l'admissibilité de sa communication révisée et de ne pas hésiter pas à communiquer avec la soussignée, à l'adresse ci-dessous, s'il a quelque question que ce soit.

Cordialement vôtre,

A handwritten signature in black ink that appears to read "Whitney Webber".

Whitney Webber

Directrice de campagne, pêche responsable, Oceana
1025 Connecticut Ave., NW, Suite 200 Washington, DC 20036
Courriel : < wwebber@oceana.org >

[liste du personnel en copie omise]



Numéro de référence et titre de la communication (attribués par le Secrétariat) :

Important : Si une communication est incomplète, vous recevrez un avis, en vertu de l'article 24.27(3) de l'ACEUM, qui précisera les renseignements manquants, et vous devrez alors présenter à nouveau la communication. Vous pourrez également utiliser à nouveau le présent formulaire.

À propos de ce formulaire

Le présent formulaire vous sert de guide afin de rédiger une communication sur des questions d'application en vertu de l'article 24.27 de l'ACEUM. Les procédures visant ces communications (SEM) sont similaires à celles qu'énonce l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE), mais il existe certaines différences dont les auteurs devraient avoir connaissance. Les procédures énoncées aux articles 14 et 15 de l'ANACDE ne s'appliquent plus aux nouvelles communications déposées à compter du 1er juillet 2020.

Pour savoir comment remplir le présent formulaire, veuillez consulter les instructions. Veuillez remplir le formulaire et le transmettre par courriel, à l'adresse <sem@cec.org>, en y joignant les pièces pertinentes ou en indiquant les liens permettant de les télécharger.

Vous pouvez également transmettre une communication et les pièces jointes à l'adresse postale suivante :

Secrétariat de la CCE, Services juridiques et SEM
700, rue de la Gauchetière, Bureau 1620
Montréal (Québec) Canada H3B 5M2

Formulaire de présentation d'une communication 1^{re} partie – Identification

- Vous pouvez divulguer mes renseignements personnels. Si vous êtes un particulier, votre adresse de courriel et votre adresse postale ne seront pas rendues publiques.
- Je désire que mes renseignements personnels restent confidentiels.

Identification de la personne d'une Partie qui dépose la communication.

A. Auteur(s) (particulier) : Remplir la présente section si vous êtes un particulier. Si vous représentez une organisation, remplir la **section B**.

1. Nom :

2. Prénom :

3. Citoyenneté (ou pays de résidence permanente) :

4. Adresse postale :

5. N° de téléphone :

6. Adresse de courriel :

B. Auteur(s) (organisation) : Remplir la présente section si vous représentez une ONG ou une association qui présente la communication.

7. Nom de l'entité :
Oceana, Inc. (Oceana)

8. Représentée par :
Whitney Webber
Directrice de campagne, pêche responsable

9. Lieu de constitution, date et/ou numéro d'enregistrement :
Oceana Inc. est un organisme à but non lucratif incorporé en vertu des lois du District de Columbia en date du 1 mars 2001.

10. Adresse postale :
1025 Connecticut Ave., NW, Suite 200 Washington, DC 20036

11. N° de téléphone :
202-833-3900

12. Adresse de courriel :
wwebber@oceana.org

S'il y a d'autres auteurs, cliquez ici pour télécharger une autre 1^{re} partie du formulaire.

2^e partie - Représentant(s)

En l'absence d'un représentant du ou des auteurs ou d'une organisation, veuillez passer à la 3^e partie.

C. Organisation responsable : Remplir la section ci-dessous si la communication provient d'une ou de plusieurs organisations.

13. Nom de l'organisation :

14. Représentant :

15. Date de constitution ou d'enregistrement :

16. Adresse postale :

17. N° de téléphone :

18. Adresse de courriel :

D. Représentant du ou des auteurs : Remplir la section ci-dessous si vous avez un représentant juridique.

19. Le représentant est-il également l'un des auteurs? Oui Non

20. Nom de famille :

21. Prénom :

22. Citoyenneté (ou pays de résidence permanente) :

23. Adresse postale :

24. N° de téléphone :

25. Adresse de courriel:

S'il y a plusieurs organisations responsables, cliquez ici pour télécharger la 2^e partie du formulaire.

3^e partie – La communication

E. Parties visées. Veuillez indiquer le lieu associé aux problèmes et aux lois de l'environnement évoqués dans votre communication. Celle-ci pourrait porter sur plusieurs parties et leurs lois de l'environnement.

26. À quelle(s) Partie(s) la communication s'adresse-t-elle? Canada Mexique États-Unis

F. Législation de l'environnement

27. Conformément à l'article 24.1 de l'ACEUM, l'auteur doit indiquer la disposition applicable de la loi ou du règlement. Il doit préparer une liste des lois ou règlements et inclure les dispositions pertinentes.

1. *Marine Mammal Protection Act* (Loi sur la protection des mammifères marins)

- a. 16 U.S.C. art. 1371
 - i. 16 U.S.C. art. 1371(a)
 - ii. 16 U.S.C. art. 1371(a)(5)(E)(i)
- b. 16 U.S.C. art. 1375
 - i. 16 U.S.C. art. 1375(a)(1)
 - ii. 16 U.S.C. art. 1375(b)(1)
- c. 16 U.S.C. art. 1377(a)
- d. 16 U.S.C. art. 1382(a)
- e. 16 U.S.C. art. 1387
 - i. 16 U.S.C. art. 1387(a)(1)
 - ii. 16 U.S.C. art. 1387(b)(1)
 - iii. 16 U.S.C. art. 1387(c)(3)(A)
 - iv. 16 U.S.C. art. 1387(f)(2)
 - v. 16 U.S.C. art. 1387(g)(1)(A)(i)

2. *Endangered Species Act* (Loi sur les espèces en voie de disparition)

- a. 16 U.S.C. art. 1533(b)(7)
- b. 16 U.S.C. art. 1536(a)(2)
- c. 16 U.S.C. art. 1538
 - i. 16 U.S.C. art. 1538(a)(1)
 - ii. 16 U.S.C. art. 1538(a)(1)(B)
- d. 16 U.S.C. art. 1540
 - i. 16 U.S.C. art. 1540(a)(1)
 - ii. 16 U.S.C. art. 1540(b)
 - iii. 16 U.S.C. art. 1540(e)(1)

3. *National Environmental Policy Act* (Loi sur la politique environnementale nationale)

- a. 42 U.S.C. art. 4332(2)(C)

4. *National Environmental Policy Act Regulations, 1978* (Règlements de 1978 de la Loi sur la politique)

- a. 40 C.F.R. art. 1501.4
 - i. 40 C.F.R. art. 1501.4(b)
 - ii. 40 C.F.R. art. 1501.4(c)
 - iii. 40 C.F.R. art. 1501.4(e)
- b. 40 C.F.R. art. 1501.7
- c. 40 C.F.R. art. 1502.4
 - i. 40 C.F.R. art. 1502.14(a)
 - ii. 40 C.F.R. art. 1502.14(b)
- d. 40 C.F.R. art. 1502.16(b)
- e. 40 C.F.R. art. 1502.24
- f. 40 C.F.R. art. 1508.25(c)

5. *National Environmental Policy Act Regulations, 2020* (Règlements de 2020 de la Loi sur la politique)

- a. 40 C.F.R. art. 1501.2(a)
- b. 40 C.F.R. art. 1501.5(a)
- c. 40 C.F.R. art. 1501.6(a)
- d. 40 C.F.R. art. 1501.9(a)
- e. 40 C.F.R. art. 1502.3
- f. 40 C.F.R. art. 1502.5

6. *Marine Mammal Protection Act Regulations* (Règlements de la Loi sur la protection des mammifères marins)

- a. 50 C.F.R. art. 224.105
- b. 50 C.F.R. art. 229.3(a)
- c. 50 C.F.R. art. 229.9(a)

7. *Endangered Species Act Regulations* (Règlements de la Loi sur les espèces en voie de disparition)

- a. 50 C.F.R. art. 402.14
 - i. 50 C.F.R. art. 402.14(a)
 - ii. 50 C.F.R. art. 402.14(c)(1)
 - iii. 50 C.F.R. art. 402.14(d)
- b. 50 C.F.R. art. 424.20

G. Exposé des faits

28. Assurez-vous d'avoir fait référence aux éléments énumérés dans les instructions.

Veillez à ce que les renseignements que vous saisissez dans la présente section ne dépassent pas 15 pages. Révisez votre texte en conséquence. Utilisez la section ci-dessous pour rendre succinctement compte des faits. Veuillez numérotier chaque paragraphe afin d'en faciliter la consultation. Vous pouvez intégrer des hyperliens à votre texte à titre de références des renseignements.

1. Veuillez consulter l'énoncé des faits ci-joint.

H. Liste des documents d'accompagnement

29. Joignez des copies complètes et lisibles des documents mentionnés dans la communication. Vous pouvez également utiliser des hyperliens afin de les télécharger. Remplissez la section ci-dessous en énumérant les documents dans l'ordre cité dans la communication. N'incluez pas de loi ni de règlement cités dans la communication.

1. **Pièce 1**, *Whale and Dolphin Conservation et al.*, Petition for Rulemaking to Prevent Deaths and Injuries of Critically Endangered NARWs from Vessel Strikes (6 août 2020).
2. **Pièce 2**, United States Coast Guard, Port Access Route Study: Seacoast of New Jersey Including Offshore Approaches to the Delaware Bay (2021).
3. **Pièce 3**, United States Coast Guard, Draft Port Access Route Study: Northern New York Bight (2021).
4. **Pièce 4**, Oceana, commentaire concernant l'avis de disponibilité du rapport provisoire sur la Port Access Route Study : Northern New York Bight (30 août 2021).
5. **Pièce 5**, Oceana, commentaires sur les prises accessoires de mammifères marins dans le cadre d'activités de pêche commerciale; *Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations*; les dispositions de l'*Atlantic Coastal Fisheries Cooperative Management Act*; la pêche au homard américain; 85 Fed. Reg. 86,878 (31 décembre 2020); Dkt. N° 201221-0351; RIN 0649-BJ09 et l'étude d'impact environnemental connexe (1^{er} mars 2021).
6. **Pièce 6**, Lettre de commentaires d'Oceana sur la portée du plan de réduction de prises de grandes baleines de l'Atlantique (16 septembre 2019).
7. **Pièce 7**, Plainte, *Whale and Dolphin Conservation, et al. v. National Marine Fisheries Service, et al.*, N° 21-cv-112 (D.D.C.), ECF N° 1 (13 janvier 2021).
8. **Pièce 8**, Oceana, Lettre de commentaires au sujet de l'évaluation du règlement sur la vitesse des bateaux (26 mars 2021).
9. **Pièce 9**, Oceana, Lettre de commentaires sur la Port Access Route Study: Seacoast of New Jersey Including Offshore Approaches to the Delaware Bay (10 novembre 2020).
10. **Pièce 10**, Plainte modifiée, *Center for Biological Diversity, et al. v. Gina Raimondo, et al.*, N° 18-cv-112 (D.D.C.), ECF N° 170 (17 sept. 2021).
11. **Pièce 11**, Plainte, *Center for Biological Diversity, et al. v. Gina Raimondo, et al.*, N° 18-cv-112 (D.D.C.), ECF N° 1 (18 janvier 2018).
12. **Pièce 12**, Plainte, *Maine Lobsterman's Association v. National Marine Fisheries Service, et al.*, N° 21-cv-2509 (D.D.C.), ECF N° 1 (21 sept. 2021).
13. **Pièce 13**, Oceana, Lettre de commentaires sur l'ébauche d'opinion biologique (19 févr. 2021).
14. **Pièce 14**, Oceana, Lettre de mise en demeure au gouvernement des États-Unis concernant la communication sur les questions d'application présentée en vertu de l'article 24.27 de l'ACEUM, compte tenu des omissions de se conformer efficacement aux lois de l'environnement, de les appliquer ou de les faire observer (18 août 2021).
15. Voir également les hyperliens dans les notes de bas de page de l'Énoncé des faits et de l'annexe I.

Formulaire à remplir en ligne en vue de présenter une communication sur les questions d'application

Le présent document explique comment remplir le formulaire conformément aux nouvelles dispositions relatives aux communications sur les questions d'application¹ énoncées dans le nouvel accord commercial entre les trois pays nord-américains, à savoir l'*Accord Canada-États-Unis-Mexique* (l'ACEUM ou l'Accord), qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2020. Bien qu'il soit possible de présenter une communication dans un autre format (envoyée par courriel ou par la poste si vous optez pour une version imprimée), le formulaire à remplir en ligne permet de connaître les critères d'admissibilité d'une communication en vertu de l'article 24.27 du nouvel accord. Les principales modifications apportées au processus de communications sur les questions d'application ont consisté à définir les types de loi de l'environnement que l'auteur d'une communication peut invoquer, ainsi qu'à augmenter le nombre de catégories d'entités qui peuvent en présenter une.

Il faut noter que même si le processus énoncé dans l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE) conclu en 1994 n'est plus applicable aux communications présentées depuis le 1^{er} juillet 2020, il demeure en vigueur à l'égard des communications présentées avant cette date.

Le Secrétariat de la CCE peut examiner toute communication qui satisfait aux critères énoncés à l'article 24.27(2) de l'ACEUM, mais pas celles qui ne sont pas accompagnées de renseignements démontrant qu'elles satisfont à ces critères. Il est cependant possible de présenter une nouvelle communication en tenant compte des motifs justifiant la décision du Secrétariat à son sujet.

Définitions

Les définitions suivantes, énoncées dans l'ACEUM, s'appliquent et diffèrent, à certains égards, de celles de l'ANACDE. Au moment de remplir le formulaire, il importe de tenir compte des définitions suivantes, tirées des chapitres 1 et 24 de l'ACEUM :

Chapitre 1 de l'ACEUM

« Article 1.5 : Définitions générales

Sauf disposition contraire, les définitions qui suivent s'appliquent au présent accord :

[...]

entreprise désigne une entité constituée ou organisée conformément au droit applicable, dans un but lucratif ou non, qu'elle soit détenue par des intérêts privés ou détenue ou contrôlée par l'État, y compris une société, une fiducie, une société de personnes, une entreprise individuelle, une coentreprise, une association ou une organisation similaire;

[...]

entreprise d'une Partie désigne une entreprise constituée ou organisée conformément au droit d'une Partie;

[...]

gouvernement central désigne :

- a) pour le Canada, le gouvernement du Canada;
 - b) pour le Mexique, le gouvernement fédéral;
 - c) pour les États-Unis, le gouvernement fédéral;
- [...]

individu désigne une personne physique;

[...]

personne désigne une personne physique ou une entreprise;

personne d'une Partie désigne un ressortissant d'une Partie ou une entreprise d'une Partie;

[...]

ressortissant désigne une « personne physique qui a la nationalité d'une Partie » au sens précisé ci-dessous pour chacune des Parties, ou un résident permanent d'une Partie :

- a) dans le cas du Canada, un citoyen du Canada;
- b) dans le cas du Mexique, une personne qui a la nationalité du Mexique conformément à la législation applicable du Mexique;
- c) dans le cas des États-Unis, un « ressortissant des États-Unis » au sens de la *Loi sur l'immigration et la nationalité (Immigration and Nationality Act)*; [...] »

1. Dans l'ACEUM, les communications sont désignées « observations ».

Chapitre 24 de l'ACEUM

« Article 24.1 : Définitions

Les définitions qui suivent s'appliquent au présent chapitre :

loi environnementale désigne une loi ou un règlement d'une Partie, ou une de ses dispositions, y compris ceux qui mettent en œuvre les obligations de la Partie au titre d'un accord multilatéral sur l'environnement, dont l'objet premier est la protection de l'environnement, ou la prévention d'un danger pour la santé ou la vie humaine, par, selon le cas :

- a) la prévention, la réduction ou le contrôle du rejet, de l'écoulement ou de l'émission de polluants ou de contaminants de l'environnement;
- b) le contrôle des produits chimiques, substances, matières ou déchets dangereux ou toxiques pour l'environnement et la diffusion de renseignements à ce sujet;
- c) la protection ou la conservation de la flore et de la faune sauvages² y compris des espèces menacées, de leur habitat et des zones naturelles spécialement protégées³,

à l'exclusion d'une loi ou d'un règlement, ou de l'une de ses dispositions, concernant directement la santé ou la sécurité des travailleurs, et à l'exclusion de toute loi ou de tout règlement, ou de l'une de ses dispositions, dont l'objet premier est la gestion de la récolte de subsistance ou de la récolte par les populations autochtones de ressources naturelles;

loi ou règlement désigne :

- a) pour le Canada, une loi du Parlement du Canada ou un règlement pris sous le régime d'une loi du Parlement du Canada pouvant être mis en application par une action du gouvernement central;
- b) pour le Mexique, une loi du Congrès ou un règlement adopté conformément à une loi du Congrès pouvant être mis en application par une action du gouvernement central;
- c) pour les États-Unis, une loi du Congrès ou un règlement adopté conformément à une loi du Congrès et pouvant être mis en application par une action du gouvernement central ».

Comment remplir le formulaire

1^{re} partie – Identification

Veuillez cocher la case correspondante si vous voulez que le Secrétariat préserve la divulgation publique de renseignements personnels pouvant vous identifier à titre d'auteur d'une communication. Si vous voulez que votre identité demeure confidentielle, veuillez cocher la case correspondante à la page 1 du formulaire.

En ce qui a trait aux particuliers qui présentent une communication, le Secrétariat préservera automatiquement la confidentialité de leurs coordonnées.

A. Auteur (particulier). Si vous présentez une communication à titre individuel, veuillez remplir la section A de la page 1 du formulaire.

Veuillez fournir les renseignements suivants :

1. Votre nom de famille.
2. Votre prénom.
3. Le ou les pays dont vous êtes citoyen ou résident permanent. Cette information est importante, car il faut être un ressortissant au sens de l'Accord pour pouvoir présenter une communication (voir la définition de « ressortissant » ci-dessus, dans l'encadré portant sur l'article 1.5 de l'ACEUM).
4. Votre adresse, comprenant l'adresse municipale; la ville; l'État, la province ou le territoire; le code postal.
5. Votre numéro de téléphone, comprenant l'indicatif du pays et l'indicatif régional, ainsi que le poste, s'il y a lieu.
6. Votre adresse de courriel.

2. Les Parties reconnaissent que « protection ou conservation » peut comprendre la protection ou la conservation de la diversité biologique.

3. Pour les besoins de ce chapitre, l'expression « zones naturelles spécialement protégées » s'entend des zones qu'une Partie désigne dans sa législation.

B. Auteur (entreprise). Si la communication est présentée par une ou plusieurs entités légales (« entreprises »), remplissez la section B du formulaire. Veuillez noter que la définition du terme « entreprise » énoncée dans l'Accord comprend les associations et les organisations, qu'elles soient à but lucratif ou non, et qu'elles soient détenues par des intérêts privés, ou détenue ou contrôlée par l'État. Voir la définition complète ci-dessus.

Veuillez fournir les renseignements suivants :

7. Le nom de l'organisation.
8. Le nom de la personne qui représente l'organisation.
9. Le lieu de constitution de l'organisation ainsi que la date et le numéro de son enregistrement. Il faut noter qu'elle doit être légalement constituée ou organisée en vertu des lois applicables du Canada, du Mexique ou des États-Unis.
10. L'adresse de l'organisation, comprenant l'adresse municipale; la ville; l'État, la province ou le territoire; le code postal.
11. Le numéro de téléphone de l'organisation, comprenant l'indicatif du pays et l'indicatif régional, ainsi que le poste, s'il y a lieu.
12. L'adresse de courriel de la principale personne-ressource de l'organisation. Le Secrétariat se servira de cette adresse pour communiquer des mises à jour et d'autres informations pertinentes. Vous pouvez indiquer plusieurs adresses de courriel.

2^e partie – Représentant(s)

Veuillez indiquer si quelqu'un agit à titre de représentant (p. ex. un avocat). Vous pouvez également préciser si une ou plusieurs personnes ou organisations agissent à titre d'auteur ou d'auteurs d'une communication. Dans tous les cas, le ou les représentants ou l'organisation responsable constitueront les principaux destinataires des mises à jour au sujet d'une communication. Si vous ne disposez pas d'un représentant ou d'une organisation responsable, veuillez passer à la partie III.

C. Organisation responsable. Si la communication est présentée par une organisation, veuillez remplir la section C à la page 2 du formulaire. Le Secrétariat utilisera les renseignements indiqués dans la présente section pour communiquer avec ladite organisation, et celle-ci sera considérée comme l'auteur principal.

Veuillez fournir les renseignements suivants :

13. Le nom de l'organisation.
14. Le nom de son représentant légal.
15. Le lieu de constitution de l'organisation ainsi que la date et le numéro de son enregistrement. Il faut noter qu'elle doit être légalement constituée ou organisée en vertu des lois applicables du Canada, du Mexique ou des États-Unis.
16. L'adresse de l'organisation, comprenant l'adresse municipale; la ville; l'État, la province ou le territoire; le code postal.
17. Le numéro de téléphone de l'organisation, comprenant l'indicatif du pays et l'indicatif régional, ainsi que le poste, s'il y a lieu.
18. L'adresse de courriel de la principale personne-ressource de l'organisation. Le Secrétariat se servira de cette adresse pour communiquer des mises à jour et d'autres informations pertinentes. Vous pouvez indiquer plusieurs adresses de courriel.

D. Représentant de l'auteur. Si vous représentez l'auteur ou les auteurs sans l'être ou sans en faire partie, veuillez remplir la section D à la page 2 du formulaire. Ça peut être le cas si vous représentez une personne, une organisation, un groupe d'organisations ou une combinaison d'entre eux, et que vous avez été désigné pour présenter et traiter une communication.

Veuillez fournir les renseignements suivants :

19. Cochez « oui » si le représentant est également un auteur de la communication, ou « non » si ce n'est pas le cas.
20. Le nom de famille du représentant.
21. Le prénom du représentant.
22. Le pays de résidence du représentant (le Canada, le Mexique ou les États-Unis). Ce renseignement est pertinent si vous faites partie des auteurs, auquel cas vous devez être un ressortissant au sens de l'Accord (voir la définition de « ressortissant » ci-dessus).
23. L'adresse du représentant, comprenant l'adresse municipale; la ville; l'État, la province ou le territoire; le code postal.
24. Le numéro de téléphone du représentant comprenant le poste, s'il y a lieu.
25. L'adresse de courriel du représentant. Le Secrétariat se servira de cette adresse pour communiquer des mises à jour et d'autres informations pertinentes. Vous pouvez indiquer plusieurs adresses de courriel.

Si plusieurs organisations sont responsables d'une communication, vous pouvez télécharger le formulaire en cliquant sur le lien indiqué à la page 2 du formulaire [en ligne](#).

3^e partie – La communication

- E. **Partie visée.** À la case 26, veuillez cocher le nom du pays visé par la communication (le Canada, le Mexique ou les États-Unis, ou plus d'un d'entre eux). La communication peut viser l'une ou l'autre des trois Parties, qu'il s'agisse ou non de votre pays d'origine.
- F. **Loi de l'environnement.** À la case 27 du formulaire, vous devez indiquer clairement la loi ou le règlement que la Partie n'a pas appliqué de manière efficace.

Le Secrétariat n'examinera une communication que si son auteur allègue qu'une Partie omet d'assurer l'application efficace d'une loi de l'environnement, telle que le stipule l'article 24.1 de l'Accord. Veuillez vous reporter aux définitions des termes « loi environnementale » et « loi ou règlement » reproduits dans l'encadré intitulé *Chapitre 24 de l'ACEUM – Article 24.1 Définitions*. Il faut noter que ces définitions sont plus strictes que celles de l'ANACDE du fait que les lois ou les règlements applicables se limitent désormais à ceux qui sont édictés ou promulgués par le gouvernement fédéral ou central d'un pays, et qui sont applicables par ce gouvernement. Vous devrez indiquer le nom de la loi ou du règlement et fournir, sous forme de liste, le numéro des articles et des paragraphes pertinents.

- G. **Exposé des faits.** Dans cette section, l'exposé des faits doit comporter ou tenir compte des éléments suivants et compter 15 pages au maximum :

- Décrire succinctement les faits.
- Exposer, le cas échéant, les dommages environnementaux attribuables à l'omission d'assurer l'application efficace d'une loi de l'environnement.
- Faire référence à la présentation du problème aux autorités compétentes et à leur réponse, le cas échéant.
- Décrire les mesures raisonnables ayant été prises, le cas échéant, afin d'obtenir réparation avant de présenter la communication.
- Veiller à ne pas fonder la communication sur des reportages provenant de médias de masse.

Veuillez numérotter chaque paragraphe afin d'en faciliter la consultation.

Que signifie « Décrire succinctement les faits »?

La communication doit fournir un bref compte rendu des faits, en démontrant qu'une Partie omet d'assurer l'application efficace de ses lois de l'environnement, et fournir suffisamment de renseignements pour que le Secrétariat puisse examiner la communication, y compris toute preuve documentaire qui pourrait l'étayer. Nous vous incitons à fournir des documents justificatifs et des annexes, car ils ne sont pas compris dans les 15 pages au maximum que doit comporter l'énoncé des faits.

Que signifie « Faire référence à la présentation du problème aux autorités compétentes »?

La communication doit comprendre toute correspondance que vous, votre organisation ou votre représentant avez fait parvenir, en vertu de la législation de la Partie, au gouvernement central responsable de l'application de la loi de l'environnement en question. Le Secrétariat n'examinera une communication sur des questions d'application que si ladite communication mentionne que le problème a été signalé aux autorités compétentes du gouvernement central, que celui-ci y ait fourni une réponse ou non. Vous devez fournir une copie de tous les échanges effectués par écrit.

Que signifie « Décrire les mesures raisonnables ayant été prises afin d'obtenir réparation avant de présenter la communication »?

Si vous, votre organisation ou votre représentant avez exercé des recours privés prévus par la loi de la Partie visée, vous devez en fournir une description afin d'aider le Secrétariat à déterminer si votre communication est admissible.

Que signifie « Veiller à ne pas fonder la communication sur des reportages provenant de médias de masse »?

La communication ne doit absolument pas se fonder sur des reportages provenant de médias de masse tels que des articles de presse, des comptes rendus dans les médias sociaux, etc., car ceux-ci ne donnent pas forcément assez de preuves pour étayer une allégation. Une communication doit donner lieu à des recherches approfondies, et inclure des preuves et des exposés pertinents qui étayent vos allégations et garantissent l'admissibilité d'une communication.

H. Liste des documents d'accompagnement. Veuillez fournir tous les documents auxquels vous faites référence dans une communication. Il doit s'agir de copies complètes et lisibles. Vous pouvez fournir des hyperliens vers les annexes ou les pièces jointes qui sont disponibles en ligne, ou les joindre à partir de la **case 29**. Si vous avez besoin de plus d'espace pour inclure vos documents, vous pouvez cliquer sur le lien qui se trouve en bas de la **case 29** afin de télécharger une autre page du formulaire.

Les rapports, les documents officiels, les copies de permis ou d'autorisations, les demandes de permis et les informations à caractère environnemental qui sont accessibles au public s'avèrent très utiles et facilitent l'examen des communications auquel procède le Secrétariat.

Comment envoyer votre communication?

Veuillez envoyer votre communication par courriel à l'adresse < sem@cec.org >. Il n'est pas nécessaire de fournir les lois ou les règlements de l'environnement et les documents cités par lien pour autant que les citations soient mentionnées. Vous pouvez également transmettre votre communication et les annexes par la poste à l'adresse postale suivante :

Secrétariat de la CCE
700, rue de la Gauchetière
Bureau 1620
Montréal (Québec) Canada H3B 5M2

Quelle est la suite des choses?

Le Secrétariat analysera la communication que vous présentez et déterminera si elle satisfait aux critères d'admissibilité énoncés à l'article 24.27(2) de l'ACEUM.

S'il estime que la communication ne satisfait pas à ces critères, il vous en avisera par écrit et exposera les motifs de sa décision, mais vous aurez alors la possibilité de présenter une communication révisée.

Le Secrétariat pourra à tout moment vous informer d'erreurs de forme mineures pour que vous puissiez les corriger. De telles erreurs n'influenceront pas sa décision quant à l'admissibilité de votre communication, et vous devrez les corriger dès que possible pour que le Secrétariat puisse mener à bien son examen initial.

Si le Secrétariat conclut que votre communication satisfait aux critères d'admissibilité énoncés à l'article 24.27(2), il déterminera si elle mérite une réponse de la Partie visée en vertu de l'article 24.27(3). Les deux étapes de cet examen sont habituellement menées à bien dans les 30 jours ouvrables suivant la présentation d'une communication.

Avez-vous des questions sur la façon de remplir le formulaire?

Si c'est le cas, veuillez contacter par courriel l'Unité des communications sur les questions d'application (l'Unité SEM, selon l'acronyme anglais), à l'adresse < sem@cec.org >, ou par téléphone, au 514-350-4300.

Vous pouvez également visiter notre site Web et regarder une [vidéo](#) sur le processus SEM ou consulter des [communications](#) déjà présentées à la CCE.

Protecting the World's Oceans



1025 Connecticut Ave., NW Suite 200

Washington, DC 20036

+1.202.833.3900

OCEANA.ORG

ÉNONCÉ DES FAITS

(Partie III.G du formulaire de communication)

Communication sur les questions d'application présentée
en vertu de l'article 24.27 de l'ACEUM

Omissions du gouvernement des États-Unis d'appliquer de manière efficace ses lois de l'environnement afin de protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord, une espèce gravement en péril

Communication complémentaire

Le 4 janvier 2022

1. La présente communication révisée, présentée en vertu de l'article 24.27 de l'ACEUM (communication révisée), clarifie la communication qu'a présentée Oceana le 4 octobre 2021 (communication initiale). La communication révisée renvoie à des articles précis de la législation environnementale américaine que les États-Unis ont omis d'appliquer efficacement à l'égard de la baleine noire de l'Atlantique Nord (baleine noire), une espèce gravement en péril. L'annexe I démontre que des recours ont été intentés en vertu de la législation américaine, et fait valoir que les procédures en cours concernant les questions d'application de la législation soulevées dans la communication portent sur des questions distinctes ou ne règlent pas adéquatement les questions qui y sont soulevées.
2. La communication révisée comporte deux parties. La Partie I analyse l'omission des États-Unis d'appliquer leurs lois de l'environnement de manière efficace en ce qui a trait aux collisions entre des baleines noires et des bateaux. Quant à la Partie II, elle porte sur l'omission du gouvernement des États-Unis d'appliquer ses lois de l'environnement de manière efficace en ce qui a trait à l'enchevêtrement de baleines noires dans des engins de pêche commerciale.

I. OMISSION D'APPLIQUER LES LOIS DE L'ENVIRONNEMENT RELATIVES AUX COLLISIONS AVEC DES BATEAUX

- A. Le gouvernement des États-Unis a omis d'appliquer de manière efficace la règle sur la vitesse des bateaux
3. En 2008, l'*U.S. Fisheries Service* (USFS, Service des pêches des États-Unis) a promulgué la *Vessel Speed Rule* (VSR, règle sur la vitesse des bateaux), codifié dans 50 C.F.R. art. 224.105¹, qui impose une limite de vitesse de 10 noeuds aux bateaux de 65 pieds ou plus dans certains secteurs et à certaines périodes où les baleines noires avaient déjà l'habitude de se regrouper². La VSR étant très peu appliquée, les collisions avec des bateaux demeurent la principale cause de décès de ces baleines et représentent plus de la moitié des causes confirmées ou soupçonnées de décès de ces mammifères depuis 2017³.
4. Les mesures d'application inadéquates représentent une omission du gouvernement des États-Unis d'appliquer de manière efficace ses lois de l'environnement. La CCE a déterminé que la VSR constitue une loi de l'environnement en vertu de l'ACEUM⁴. Les dispositions 16 U.S.C. 1540(e)(1) et 16 U.S.C. art. 1377(a) exigent que le gouvernement des États-Unis applique des règlements comme la VSR, car ils concrétisent l'interdiction prévue par l'*Endangered Species Act* (ESA, Loi sur les espèces en voie de disparition) de « prendre » des espèces menacées, ainsi que le moratoire sur la « prise » de mammifères marins prévu par la *Marine Mammal Protection Act* (MMPA, Loi sur la protection des mammifères marins)⁵.
5. L'ESA et la MMPA confèrent aux organismes fédéraux des États-Unis un mandat clair quant à l'application de la VSR. L'USFS a promulgué la VSR en invoquant le pouvoir que lui ont conféré l'ESA et la MMPA⁶. La disposition 16 U.S.C. art. 1540(e)(1) prévoit que les règlements établis conformément à l'ESA « sont appliqués »

1. Règle définitive pour mettre en œuvre des limites de vitesse afin de réduire le risque de collision entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord (*Final Rule to Implement Speed Restrictions to Reduce the Threat of Ship Collisions with North Atlantic Right Whales*), 73 Fed. Reg. 60173 (10 octobre 2008), à l'adresse : <<https://www.federalregister.gov/documents/2008/10/10/E8-24177/endangered-fish-and-wildlife-final-rule-to-implement-speed-restrictions-to-reduce-the-threat-of-ship>> [qui promulgue la VSR]. Règle définitive visant à supprimer la disposition de temporisation de la Règle définitive pour la mise en œuvre de limites de vitesse afin de réduire le risque de collision entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord (9 décembre 2013) (*Final Rule To Remove the Sunset Provision of the Final Rule Implementing Vessel Speed Restrictions To Reduce the Threat of Ship Collisions With North Atlantic Right Whales*), 78 Fed. Reg. 73726 (9 décembre 2013), à l'adresse : <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2013-12-09/pdf/2013-29355.pdf>> [rendant permanente la VSR]; 50 C.F.R. art. 224.105 (codifiant la VSR).

2. Voir 50 C.F.R. art. 224.105.

3. NMFS, 2017-2020 NARW Unusual Mortality Event (6 déc. 2021), <<https://www.fisheries.noaa.gov/national/marine-life-distress/2017-2021-north-atlantic-right-whale-unusual-mortality-event>>.

4. SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*), décision en vertu des articles 24.27(2) et (3) de l'ACEUM (4 novembre 2021), au para 28(c) [Décision de la CCE].

5. 16 U.S.C. art. 1540(e)(1) (Les dispositions de ce chapitre et tout règlement ou permis qui en découle seront appliqués par le secrétaire [au Commerce], le secrétaire au Trésor ou le secrétaire du département dont relève la Garde côtière, ou de tous ces secrétaires.); 16 U.S.C. art. 1377(a) (« Sauf disposition contraire de [la MMPA], le secrétaire [au Commerce] appliquera les dispositions de [la MMPA] »).

6. 73 Fed. Reg. 60173, 60182.

par l'organisme ou les organismes appropriés des États-Unis (p. ex. ceux dans les domaines du commerce, des finances et/ou de la sécurité intérieure)⁷. Par ailleurs, la disposition 16 U.S.C. art. 1377(a) prévoit que le secrétaire au Commerce « appliquera » la MMPA⁸.

6. L'ESA et la MMPA autorisent en outre les organismes fédéraux à imposer des sanctions en cas d'infraction à la VSR. En ce qui a trait aux sanctions civiles imposées conformément à l'ESA, la disposition 16 U.S.C. art. 1540(a)(1), modifiée par la disposition 15 C.F.R. art. 6.3(f)(14) (15 janv. 2021), autorise une amende maximale de 54 524 \$ pour chaque infraction à « tout règlement édicté en vue d'appliquer » l'interdiction de « prendre » des espèces menacées prévue par l'ESA⁹. Pour ce qui est des sanctions criminelles prévues par la disposition 16 U.S.C. art. 1540(b) de l'ESA (modifiée par la disposition 18 U.S.C. art. 3571(b)(5)), elles comprennent des amendes maximales de 100 000 \$ et une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à un an¹⁰. De même, la disposition 16 U.S.C. art. 1375(a)(1), telle que modifiée par la disposition 15 C.F.R. art. 6.3(f)(11) (15 janv. 2021), autorise l'imposition d'amendes administratives pouvant atteindre 30 107 \$ pour des infractions à la MMPA¹¹. Les sanctions criminelles prévues par la MMPA, établies dans la disposition 16 U.S.C. art. 1375(b)(1) [modifiée par la disposition 18 U.S.C. art. 3571(b)(5)], peuvent aller jusqu'à 100 000 \$ ou jusqu'à un an d'emprisonnement pour chaque infraction à un règlement édicté en application de la MMPA¹².
7. Le gouvernement des États-Unis a omis d'appliquer de manière efficace la VSR. Collectivement, l'USFS, l'*Office of Law Enforcement* (Bureau de l'application de la loi) et l'*Office of General Counsel* de la *National Oceanic and Atmospheric Administration* (Bureau de l'avocat général de l'Administration atmosphérique et océanique nationale [NOAA]) et l'*U.S. Coast Guard* (USCG, Garde côtière des États-Unis) ont intenté un peu moins de dix poursuites civiles par année pour des infractions à la VSR depuis 2010, à l'exception de 2013 et 2014 où ils ont respectivement intenté 13 et 17 poursuites¹³. Les organismes fédéraux américains n'ont pris aucune mesure d'application de la loi en 2016, pas plus qu'ils ne l'ont fait pendant de nombreuses saisons au cours d'autres années, y compris les périodes de janvier à juin 2020, de juillet à décembre 2018, de juillet à décembre 2017, de juillet à décembre 2015 et de janvier à juin 2011¹⁴.
8. Cette non-application flagrante de la loi n'était pas due à une absence d'infractions, car les infractions à la VSR sont endémiques¹⁵. Lorsqu'Oceana a analysé la non-conformité à la VSR entre 2017 et 2020, il a constaté que la conformité dans les *Seasonal Management Areas* (ZGS, zones de gestion saisonnière) variait de 67,3 % à 10,4 %, et que la coopération dans les *Dynamic Management Areas* (DMA, zones de gestion dynamique) variait de 51,5 % à 16,4 %¹⁶. Ces taux représentent des milliers d'infractions par année¹⁷. Plusieurs de ces infractions sont monnaie courante avec des vitesses maximales atteignant 40 noeuds, soit quatre fois la limite permise par la VSR¹⁸.

7. 16 U.S.C. art. 1540(e)(1) (« Les dispositions de ce chapitre et tout règlement ou permis qui en découle seront appliqués par le secrétaire [au Commerce], le secrétaire au Trésor ou le secrétaire du département dont relève la Garde côtière, ou par tous ces secrétaires »).

8. 16 U.S.C. art. 1377(a) (« Sauf disposition contraire de [la MMPA], le secrétaire [au Commerce] appliquera les dispositions de [la MMPA] »).

9. 16 U.S.C. art. 1540(a)(1), telle que modifiée par 15 C.F.R. art. 6.3(f)(14) (15 janv. 2021). La CCE a déterminé que la disposition 16 U.S.C. art. 1540(a)(1) constitue une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Décision de la CCE, sous-alinéa 33(e)(i). Les dispositions modificatives visant à actualiser le montant des sanctions peuvent, à tout le moins, être considérées comme un « instrument juridique pertinent et être prises en compte dans l'examen de l'application de la loi. *Id.* aux paragr. 58 à 61.

10. 16 U.S.C. art. 1540(b)(1), telle que modifiée par 18 U.S.C. art. 3571(b)(5). La CCE a déterminé que la disposition 16 U.S.C. art. 1540(b)(1) constitue une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Décision de la CCE, sous-alinéa 33(e)(ii).

11. 16 U.S.C. art. 1375(a)(1), telle que modifiée par 15 C.F.R. art. 6.3(f)(11) (15 janv. 2021). La CCE a déterminé que la disposition 16 U.S.C. art. 1375(a)(1) constitue une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Décision de la CCE, alinéa 25(b).

12. 16 U.S.C. art. 1375(b) (qui prévoit des sanctions pénales). La CCE a déterminé que la disposition 16 U.S.C. art. 1375(b) constitue une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Décision de la CCE, alinéa 25(c).

13. Communication initiale, paragr. 39 et 40.

14. Communication initiale, paragr. 39.

15. Voir Oceana, *Speeding Toward Extinction: Vessel Strikes Threaten NARWs* (juillet 2021) [ci-après « Speeding Toward Extinction »], 4 et 5, 21 à 37, <https://usa.oceana.org/wp-content/uploads/sites/4/4046/narw-21-0002_narw_ship_speed_compliance_report_m1_digital_singlepages_doi_web.pdf>. Le rapport d'Oceana indique les taux de non-conformité.

16. *Id.* p. 21 et 32.

17. *Id.* p. 25 et 32.

18. *Id.* p. 33.

9. Les bateaux qui violent la VSR présentent des risques énormes pour les baleines noires. Comme le reconnaît l'USFS, la probabilité qu'une collision avec un bateau cause la mort d'une baleine « augmente rapidement de manière non linéaire avec l'augmentation de la vitesse du bateau¹⁹ ». À une vitesse de 14 nœuds, une collision avec un bateau causera la mort d'une baleine dans 60 à 80 % des cas; lorsque la vitesse atteint 20 nœuds, une collision causera certainement la mort d'une baleine²⁰.
10. Malgré le mandat d'application de la VSR établi par la loi et les nombreuses infractions commises, les organismes fédéraux des États-Unis n'ont pas assuré l'application efficace de la VSR. Leur négligence constitue une omission d'appliquer de manière efficace les lois environnementales des États-Unis.

B. Le gouvernement des États-Unis a omis d'appliquer de manière efficace la MMPA et l'ESA en n'actualisant pas la VSR

11. Le gouvernement des États-Unis a également omis d'appliquer de manière efficace ses lois de l'environnement du fait qu'il n'a pas actualisé la VSR. L'article 9 de l'ESA, codifié dans 16 U.S.C. art. 1538, et l'article 101 de la MMPA, codifié dans 16 U.S.C. art. 1371, interdisent les collisions avec des baleines noires²¹. De plus, la disposition 16 U.S.C. art. 1382(a) exige que le gouvernement des États-Unis adopte des règlements pour protéger les baleines et prévenir les collisions avec des bateaux [et la disposition 16 U.S.C. art. 1540(f) octroie les pouvoirs voulus en ce sens]. Malgré cela, et les nombreuses preuves que la VSR est obsolète et d'application trop restreinte, le gouvernement des États-Unis a omis d'actualiser la VSR depuis qu'il l'a déclarée permanente en 2013. Cette négligence réglementaire constitue une omission de sa part d'appliquer de manière efficace ses lois de l'environnement.
12. En vertu de la disposition 16 U.S.C. art. 1538(a)(1)(B) de l'ESA, les collisions entre les baleines noires et des bateaux sont prohibées. Cette disposition rend illégale la « prise de toute [espèce menacée] aux États-Unis ou dans la mer territoriale des États-Unis²² ». Puisque l'ESA définit la « prise » de manière générale comme le fait de « harceler, nuire, atteindre par balle, blesser, tuer, piéger, capturer ou prendre, ou de tenter de le faire²³ », et puisque la baleine noire est sur la liste des espèces menacées de l'ESA²⁴, toute collision entre une baleine noire et un bateau dans les eaux des États-Unis constitue une « prise » d'une espèce menacée qui contrevient à cette disposition.
13. L'ESA prescrit au gouvernement des États-Unis de promulguer des règlements d'application de l'ESA, y compris ses dispositions interdisant les collisions avec des bateaux²⁵. Lors de la rédaction de ces règlements, le gouvernement des États-Unis doit prioriser la protection des espèces menacées, « quel qu'en soit le coût²⁶ ». Comme l'a affirmé la Cour suprême des États-Unis dans l'affaire Tennessee Valley Authority c. Hill, l'ESA est la « loi la plus exhaustive qu'aucun pays n'ait jamais adoptée en matière de préservation d'espèces menacées²⁷ ». Avec l'ESA, le Congrès américain « s'est exprimé en termes on ne peut plus limpides, démontrant très clairement qu'on doit accorder la plus haute priorité aux espèces menacées [...]²⁸ ».

19. 73 Fed. Reg. 60173, 60176 (10 oct. 2008), <<https://www.federalregister.gov/documents/2008/10/10/E8-24177/endangered-fish-and-wildlife-final-rule-to-implement-speed-restrictions-to-reduce-the-threat-of-ship>>.

20. *Id.*

21. Voir les dispositions 16 U.S.C. art. 1538(a)(1)(B) (qui rend illégale la « prise » d'espèces menacées aux États-Unis ou dans les mers territoriales des États-Unis); 16 U.S.C. art. 1371(a) (qui établit un moratoire sur la « prise » de mammifères marins). *L'Endangered Species Act* définit la « prise » de manière générale comme le fait de « harceler, nuire, atteindre par balle, blesser, tuer, piéger, capturer ou prendre, ou tenter de le faire », 16 U.S.C. art. 1532(19). La MMPA définit quant à elle une « prise » comme le fait de « harceler, chasser, capturer ou tuer, ou tenter de harceler, de chasser, de capturer ou de tuer tout mammifère marin », 16 U.S.C. art. 1362(13). Le règlement édicté en application de la MMPA définit une « prise » comme « la conduite négligente ou intentionnelle d'un aéronef ou d'un bateau, ou la commission de tout autre acte négligent ou intentionnel causant la perturbation ou l'agression d'un mammifère marin », 50 C.F.R. art. 216.3. La baleine noire est une espèce menacée en vertu de l'ESA et un mammifère marin en vertu de la MMPA. Voir les dispositions 50 C.F.R. art. 17.11 (qui inscrit la baleine noire sur la liste des espèces menacées en vertu de l'ESA); 16 U.S.C. art. 1362(6) (qui définit un « mammifère marin » en vertu de la MMPA comme incluant les « membres de l'ordre des cétacés »).

22. 16 U.S.C. art. 1538(a)(1)(B). La CCE a déterminé que la disposition 16 U.S.C. art. 1538(a)(1) constitue une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Décision de la CCE, alinéa 33(c).

23. Voir 16 U.S.C. art. 1532(19).

24. Voir 50 C.F.R. art. 17.11 (qui inscrit la baleine noire sur la liste des espèces menacées).

25. 16 U.S.C. art. 1540(f) (« Le secrétaire [au Commerce] ... [est] autorisé à promulguer tout règlement approprié pour appliquer [l'ESA] »).

26. Tennessee Valley Auth. v. Hill, 437 U.S. 153, 184 (1978).

27. *Id.* p. 184.

28. *Id.* p. 194.

14. Le premier paragraphe de la disposition 16 U.S.C. art. 1371(a) de la MMPA interdit également les collisions entre un bateau et une baleine noire. Elle établit un moratoire — « une cessation complète²⁹ » — sur la « prise³⁰ » de mammifères marins³¹. La baleine noire, qui fait partie de l'ordre des cétacés, est un « mammifère marin » aux termes de la MMPA³². De plus, aux termes de la MMPA, « prendre » comprend « harceler, chasser, capturer ou tuer, ou tenter de harceler, de chasser, de capturer ou de tuer un mammifère marin³³ », ainsi que « la conduite négligente ou intentionnelle d'un aéronef ou d'un bateau, ou la commission de tout autre acte négligent ou intentionnel causant la perturbation ou l'agression d'un mammifère marin³⁴ ». Par conséquent, toute collision entre un bateau et une baleine noire constitue une « prise » d'un mammifère marin menacé qui contrevient au premier paragraphe de la disposition 16 U.S.C. art. 1371(a).
15. La disposition 16 U.S.C. art. 1382(a) de la MMPA exige que le gouvernement des États-Unis adopte des règlements d'application du moratoire de la MMPA. Plus précisément, la disposition 16 U.S.C. art. 1382(a) stipule que le secrétaire au Commerce « prescrira tout règlement nécessaire et approprié aux fins d'application de [la MMPA]³⁵ ». Ces règlements doivent refléter la politique de la MMPA selon laquelle les mammifères marins « doivent être protégés et poussés à se reproduire autant que faire se peut [...]»³⁶ ».
16. Malgré les requêtes déposées par Oceana et d'autres organisations sans but lucratif qui documentent amplement la manière dont une révision de la VSR pourrait prévenir les collisions avec des baleines noires, tel que le décret l'annexe I, l'USFS n'a pas actualisé la VSR depuis qu'il l'a rendue permanente en 2013³⁷. Plus précisément, l'USFS a omis : 1) d'élargir les ZGS existantes et d'en créer de nouvelles dans lesquelles les bateaux doivent se conformer à la VSR; 2) de rendre l'observation de la VSR obligatoire dans les ZGD; 3) d'élargir l'application de la VSR aux bateaux de moins de 65 pieds; 4) d'exiger que les bateaux de moins de 65 pieds utilisent des systèmes d'identification automatiques; 5) de restreindre les exemptions des organismes fédéraux à l'application de la VSR. En omettant d'actualiser ainsi la VSR, l'USFS a omis d'appliquer de manière efficace les dispositions 16 U.S.C. art.art. 1538(a)(1)(B), 1371(a) et 1382(a).
17. Premièrement, l'USFS a omis d'élargir les ZGS visées par l'application de la VSR. Depuis 2008, de nouvelles données probantes montrent que les baleines noires sont prévalentes dans des zones et à des périodes qui ne sont pas protégées par les actuelles ZGS. Ces données commandent l'élargissement des ZGS de quatre façons. Premièrement, des études ont démontré que l'habitat des baleines noires s'est modifié en raison des changements climatiques, de sorte que les baleines vivent toute l'année dans les eaux situées à l'est de l'entrée des ports de New York et du New Jersey, et au sud de Martha's Vineyard et de Nantucket³⁸. Les ZGS à l'extérieur des ports de New York et du New Jersey, et la ZGS de Block Island doivent être agrandies en conséquence. Deuxièmement, de nouvelles données montrent que les baleines noires utilisent la zone adjacente au port de la Virginie toute l'année et que le trafic maritime s'est accentué dans cette zone. La ZGS près du port de la Virginie doit être reconnue toute l'année et élargie de 25 miles nautiques de manière à inclure les endroits où les collisions sont

29. 16 U.S.C. art. 1362(8) (qui définit le terme « moratoire »).

30. Voir 16 U.S.C. art. 1362(13) (qui définit le terme « prise »).

31. Voir 16 U.S.C. art. 1371(a) (qui établit un moratoire). La CCE a déterminé que la disposition 16 U.S.C. art. 1371(a) constitue une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Décision de la CCE, alinéa 25(a).

32. Voir 16 U.S.C. art. 1362(6) (qui stipule qu'un « mammifère marin » comprend les « membres de l'ordre des cétacés »).

33. 16 U.S.C. art. 1362(13).

34. 50 C.F.R. art. 216.3.

35. 16 U.S.C. art. 1382(a). La CCE a déterminé que la disposition 16 U.S.C. art. 1382(a) constitue une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Décision de la CCE, alinéa 25(d).

36. 16 U.S.C. art. 1361(6) (soulignement ajouté).

37. Étant donné que la modification de la VSR en 2013 ne faisait que rendre la règle permanente, celle en vigueur aujourd'hui est essentiellement la même que celle adoptée en 2008, il y a plus de 13 ans. Voir « Final Rule to Remove the Sunset Provision of the Final Rule Implementing Vessel Speed Restrictions to Reduce the Threat of Ship Collisions with NARWs », 78 Fed. Reg. 73,726 (9 déc. 2013) (qui rend la VSR permanente), <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2013-12-09/pdf/2013-29355.pdf>>.

38. N. Record et al., Rapid Climate-Driven Circulation Changes Threaten Conservation of Endangered NARWs 32 OCEANOGRAPHY 162 (2019), <https://tos.org/oceanography/assets/docs/32-2_record.pdf>; voir également la pièce 1, Whale and Dolphin Conservation et al., Petition for Rulemaking to Prevent Deaths and Injuries of Critically Endangered NARWs from Vessel Strikes (6 août 2020) [ci-après « requête de 2020 »], p. 15 à 21.

les plus susceptibles de se produire³⁹. Troisièmement, d'autres études ont confirmé qu'une distance de 30 miles nautiques des côtes est la distance de protection minimale pour une ZGS⁴⁰. Les ZGA qui ne répondent pas à ce critère, y compris plusieurs ZGS des États du centre du littoral et des régions du sud des États-Unis, devraient être élargies⁴¹. Enfin, de nouvelles données montrent la présence de baleines noires dans la ZGS au large de Race Point, au Massachusetts, jusqu'au 15 mai⁴². Par conséquent, la période de reconnaissance de la ZGS au large de Race Point doit être prolongée pour protéger les baleines noires du 1^{er} janvier au 15 mai.

18. Deuxièmement, l'USFS a omis de rendre obligatoire la conformité à la VSR dans les ZGD. La conformité à la VSR dans ces zones étant volontaire, les navigateurs en font régulièrement fi. En 2012, l'USFS constatait que les ZGD « n'avaient que peu, voire pas » d'incidence sur le taux de collision, puisque la VSR était régulièrement ignorée dans ces zones⁴³. En 2017, l'organisme a observé un faible taux de conformité dans les ZGD⁴⁴. Une étude de l'USFS menée en 2019 en expose la raison : « des mesures de conservation qui ne prévoient aucune conséquence [sont] inefficaces⁴⁵ ».
19. Troisièmement, l'USFS a omis de rendre la VSR applicable aux bateaux de moins de 65 pieds. Ces bateaux ayant causé une majorité des collisions observées avec des baleines noires⁴⁶, il est donc presque certain que de tels bateaux de moins de 65 pieds ont tué des baleines. La VSR ne préviendra pas la mort ou de graves blessures si elle ne s'applique pas à ces bateaux de moins de 65 pieds.
20. Quatrièmement, l'USFS a omis d'exiger que les bateaux de moins de 65 pieds utilisent un système d'identification automatique en vertu de la VSR. Un tel système aiderait l'organisme et des observateurs externes comme Oceana à surveiller la conformité à la VSR⁴⁷.
21. Cinquièmement, l'USFS a omis de restreindre les exemptions à la VSR pour les organismes fédéraux. Selon un examen de la base de données sur les collisions entre des bateaux et de grandes baleines, effectué en 2004, les bateaux de l'*U.S. Navy* (Forces navales des États-Unis) et de l'*USCG* étaient respectivement responsables de 17,1 % et de 6,7 % des collisions avec des baleines⁴⁸. À l'heure actuelle, la VSR accorde une exemption globale aux bateaux fédéraux, qui s'applique sans égard à l'organisme fédéral, au type de bateau et à ses activités⁴⁹. Cette exemption est trop générale, car elle s'applique non seulement aux bateaux qui répondent à une situation d'urgence, mais aussi à une foule d'autres bateaux. Qui plus est, comme l'indique la VSR, il est possible d'instaurer une exemption plus adaptée. En vertu de l'actuelle VSR, les bateaux chargés de faire appliquer les lois étatiques sont exemptés uniquement s'ils participent à des activités d'application de la loi ou de recherche et de sauvetage⁵⁰.

39. Whale and Dolphin Conservation, requête de 2020, p. 21 et 22.

40. Voir G.K. Silber et S. Bettridge, An Assessment of the Final Rule to Implement Vessel Speed Restrictions to Reduce the Threat of Vessel Collisions with NARWs, U.S. Department of Commerce, NOAA Technical Memorandum NMFS-OPR-48 (Févr. 2012), p. 42 [ci-après « 2012 Ship Speed Rule Analysis »], <<https://repository.library.noaa.gov/view/noaa/4207>>; D.W. Laist et al., Efficacy of Mandatory Vessel Speed Limitations for Protecting NARWs, 23 ENDANG. SPECIES RES. 133–47, 144 (2014), <http://www.int-res.com/articles/esr_oa/n023p133.pdf>.

41. Whale and Dolphin Conservation, requête de 2020, p. 22 et 23.

42. *Id.* p. 24.

43. Silber and Bettridge, 2012 Ship Speed Rule Analysis, p. 36.

44. Fisheries Service, North Atlantic Right Whale (*Eubalaena glacialis*) 5-Year Review: Summary and Evaluation 18 (Oct. 2017), <https://repository.library.noaa.gov/view/noaa/17809>; voir également Fisheries Service, North Atlantic Right Whale (*Eubalaena glacialis*): Vessel Speed Rule Assessment 35 (Juin 2020) (observant des « zones distinctes à faible conformité »), <<https://www.fisheries.noaa.gov/national/endangered-species-conservation/reducing-vessel-strikes-north-atlantic-right-whales>>.

45. Tim Cole et al., Ships Do Not Comply with Voluntary Whale Protection Measures in Northeast USA Waters, exposé à la 2019 World Marine Mammal Conference, 9 au 12 déc. 2019, <<https://www.wmmconference.org/wp-content/uploads/2020/02/WMMC-Book-of-Abstracts-3.pdf>>.

46. Whale and Dolphin Conservation, requête de 2020, p. 7.

47. Oceana, Speeding Toward Extinction, p. 41.

48. *Id.* Le taux de déclaration de collisions des bateaux de l'*U.S. Navy* et de l'*USCG* pourrait être plus élevé que celui d'autres bateaux.

49. Voir 50 C.F.R. art. 224.105(a) (« Ces restrictions ne s'appliquent pas aux bateaux des États-Unis qui appartiennent au gouvernement fédéral, ou qu'il exploite ou utilise sous contrat »).

50. *Id.*

22. Sans ces mises à jour de la VSR, les États-Unis continueront à omettre d'empêcher que des baleines noires soient tuées ou gravement blessées lors de collisions avec des bateaux. Les alinéas 1371(a) et 1382(a) de la disposition 16 U.S.C. art. 1538(a)(1)(B) interdisent de telles collisions et exigent que l'USFS adopte des règlements pour les prévenir. Le fait que celui-ci n'actualise pas la VSR constitue donc une omission du gouvernement des États-Unis d'appliquer ses lois de l'environnement de manière efficace.

C. Le gouvernement des États-Unis a omis d'appliquer de manière efficace l'ESA et la NEPA en ne tenant pas adéquatement compte des conséquences que subissent les baleines noires, comme l'illustrent les études des voies d'accès aux ports de l'USCG

23. Les lois environnementales des États-Unis imposent des exigences procédurales aux organismes fédéraux pour faire en sorte qu'ils examinent sérieusement les conséquences environnementales de leurs activités⁵¹. La nécessité de tenir une consultation, édictée dans l'ESA, représente l'une de ces exigences, codifiée dans 16 U.S.C. art. 1536(a)(2), qui prescrit que tous les organismes fédéraux doivent consulter l'USFS et/ou le *Fish and Wildlife Service* (FWS, Service des pêches et de la faune) pour s'assurer que chacun de leurs actes « n'est pas susceptible de mettre en péril la survie d'une espèce en voie de disparition ou menacée⁵² ». La principale disposition opérationnelle de la *National Environmental Policy Act* (NEPA, Loi nationale sur les politiques environnementales) (42 U.S.C. 4332(2)(C)), établit une autre exigence procédurale⁵³. Cette disposition exige que tous les organismes fédéraux produisent ce qui est maintenant connu comme une étude d'impact environnemental (EIE) eu égard aux « mesures fédérales importantes qui influent considérablement sur la qualité de l'environnement humain⁵⁴ ». Lors de la réalisation des *Port Access Route Studies* (PARS, études des voies d'accès aux ports) relatives au littoral du New Jersey, y compris les approches extracôtières de la Delaware Bay (PARS relative au littoral du New Jersey) et à la Northern New York Bight (PARS relative à la baie de New York), l'USCG a enfreint l'exigence de consulter prescrite par l'ESA ainsi que la principale disposition opérationnelle de la NEPA, de même que des exigences connexes de la réglementation⁵⁵. De telles violations constituent une omission des États-Unis d'appliquer leurs lois de l'environnement de manière efficace.

24. Premièrement, la disposition de l'ESA qui exige une consultation [16 U.S.C. art. 1536(a)(2)] dispose que :

« Tout organisme fédéral doit, avec le concours et le soutien du secrétaire [de l'Intérieur ou au Commerce pour ce qui est de certains milieux biologiques marins], s'assurer que toute action autorisée, financée ou menée par ledit organisme [...] n'est pas susceptible de mettre en péril la survie d'une espèce en voie de disparition ou d'une espèce menacée [...]⁵⁶ ».

25. L'exigence de l'ESA en matière de consultation est stricte; l'organisme « doit identifier tout effet potentiel, aussi minime soit-il, sur les espèces listées et consulter les organismes concernés au sujet des mesures proposées⁵⁷ ».

51. *Robertson v. Methow Valley Citizens Council*, 490 U.S. 332, 350 (1989) (Les objectifs stratégiques fondamentaux fixés à l'article 101 de la NEPA sont donc atteints grâce à un ensemble de procédures qui obligent les organismes à examiner sérieusement les conséquences environnementales [...])» [Kleppe v. Sierra Club, 427 U.S. 390, 410 n.21 (1976)].

52. 16 U.S.C. art. 1536(a)(2). La CCE a déterminé que l'exigence de consultation établie dans l'ESA constitue une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Décision de la CCE, alinéa 33(b).

53. Voir 42 U.S.C. art. 4332(2)(C); voir également Jayni Foley Hein & Natalie Jacewicz, *Implementing NEPA in the Age of Climate Change*, 10 MICH J. ENVTL. & ADMIN. L. 1, 10 (2020), faisant de 42 U.S.C. art. 4332(2)(C) la « principale disposition opérationnelle de la (NEPA) », <<https://repository.law.umich.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1113&context=mjeal>>.

54. *Id.*

55. Voir 16 U.S.C. art. 1536(a)(2); 50 C.F.R. art. 402.14(a); 50 C.F.R. art. 402.14(c)(1); 50 C.F.R. art. 402.14(d); 42 U.S.C. art. 4332(2)(C); 40 C.F.R. art. 1508.18(a)-(b) (1978); 40 C.F.R. art. 1508.11 (1978); 40 C.F.R. art. 1501.4(b) (1978); 40 C.F.R. art. 1501.4(c) (1978); 40 C.F.R. art. 1501.4(e) (1978).

56. 16 U.S.C. art. 1536(a)(2).

57. *Inst. for Fisheries Res. v. United States Food & Drug Admin.*, 499 F. Supp. 3d 657, 668 (N.D. Cal. 2020).

26. Le règlement édicté en application de l'exigence de l'ESA en matière de consultation (50 C.F.R. art. 402.14) prévoit une procédure particulière de mise en œuvre⁵⁸. Il stipule que « chaque organisme fédéral doit examiner dès que possible ses activités, afin de déterminer si l'une ou l'autre peut avoir une incidence sur des espèces listées ou sur un habitat essentiel⁵⁹ ». Le cas échéant, une « consultation officielle doit être menée »⁶⁰. Pour lancer une telle consultation, l'organisme doit adresser une demande à l'USFS et/ou au FWS, dans laquelle elle fournit le détail de l'activité envisagée et « les meilleures données scientifiques et commerciales disponibles » pour permettre à l'USFS et/ou au FWS d'évaluer les conséquences de cette activité sur toute espèce listée⁶¹.
27. Deuxièmement, la principale disposition de la NEPA (42 U.S.C. art. 4332(2)(C)) édicte un autre processus visant à garantir que les organismes fédéraux examinent attentivement les incidences environnementales de leurs mesures⁶². La NEPA exige que tous les organismes du gouvernement des États-Unis formulent un EIE lorsqu'elles prennent des « mesures fédérales d'envergure qui nuisent considérablement à la qualité de l'environnement humain⁶³ ». Cette obligation est large. Dans le contexte de la présente communication, le terme « mesures fédérales » comprend « des règles, règlements, plans, politiques ou procédures nouveaux ou révisés d'un organisme » de même que « l'adoption de plans officiels, comme des documents officiels rédigés ou approuvés par des organismes fédéraux, qui orientent ou prescrivent d'autres utilisations des ressources fédérales, sur lesquels devront s'appuyer les activités à venir de l'organisme⁶⁴ ». Le règlement d'application de la NEPA dispose quant à lui que le terme « environnement humain » « doit être interprété au sens large pour inclure le milieu naturel et physique, et les liens entre la population et cet environnement⁶⁵ ».
28. Puisque, aux termes de la loi, une EIE doit être « détaillée » et puisqu'il n'est requis que pour des « mesures fédérales importantes qui ont des conséquences considérables » sur l'environnement, les organismes doivent d'abord déterminer si une mesure donnée entraîne l'application de la principale disposition opérationnelle de la NEPA⁶⁶. Si l'organisme ne peut établir avec certitude qu'une mesure nécessite une EIE, elle doit procéder à une « évaluation environnementale », à savoir une évaluation des effets de la mesure sur l'environnement qui est plus courte et exige moins de ressources⁶⁷. Si l'évaluation environnementale indique qu'une mesure proposée aura une incidence significative sur l'environnement humain, l'organisme doit formuler une EIE⁶⁸, sinon il doit « conclure à une absence d'incidences importantes⁶⁹ ».

-
58. 50 C.F.R. art. 402.14. La CCE a déterminé que la disposition 50 C.F.R. art. 402.14 peut être considérée comme une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Décision de la CCE, alinéa 36(b).
59. 50 C.F.R. art. 402.14(a).
60. *Id.*
61. 50 C.F.R. art. 402.14(c)(1), qui exige l'envoi d'une demande écrite à l'USFS; 50 C.F.R. art. 402.14(d), qui exige que l'organisme fournit les meilleures données scientifiques et commerciales disponibles.
62. 42 U.S.C. art. 4332(2)(C).
63. *Id.*
64. 40 C.F.R. art. 1508.18(a)–(b) (1978); voir également 40 C.F.R. art. 1508.1(q)(2), (3)(ii), qui définit les « mesures fédérales » de façon similaire en vertu du règlement d'application de la NEPA en vigueur après le 14 septembre 2020. Ce règlement a été adopté en 1978 et modifié le 14 septembre 2020. Voir 40 C.F.R. art. 1506.13, qui prévoit que le nouveau règlement d'application de la NEPA vise tout processus entrepris en vertu de la NEPA après le 14 septembre 2020. Comme la PARIS relative au littoral du New Jersey et celle relative à la baie de New York ont été entreprises avant le 14 septembre 2020, c'est le règlement de 1978 qui s'applique. Voir Port Access Route Study: Seacoast of New Jersey Including Offshore Approaches to the Delaware Bay, Delaware 85 Fed. Reg. 26695 (5 mai 2020), <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2020-05-05/pdf/2020-09538.pdf>>; Port Access Route Study: Northern New York Bight, 85 Fed. Reg. 38907 (29 juin 2020), <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2020-06-29/pdf/2020-13901.pdf>>. Néanmoins, comme le montre la présente communication révisée, l'omission de l'USCG de formuler une étude d'impact environnemental, de mener une évaluation environnementale et de conclure à l'absence d'importantes incidences constituerait également une infraction au nouveau règlement d'application de la NEPA.
65. 40 C.F.R. art. 1508.11 (1978); voir également 40 C.F.R. art. 1508.1(m) (qui définit le terme « environnement humain » de manière similaire en vertu du règlement d'application de la NEPA en vigueur après le 14 septembre 2020).
66. 42 U.S.C. art. 4332(2)(C).
67. 40 C.F.R. art. 1501.4(b) (1978); voir également 40 C.F.R. art. 1501.5(a) (« Un organisme doit procéder à une évaluation environnementale d'une activité envisagée qui n'est pas susceptible d'avoir d'importantes incidences, ou lorsque l'importance des incidences n'est pas connue, sauf si l'organisme conclut qu'une exclusion catégorique (art. 1501.4) s'applique ou a décidé de formuler une étude d'impact environnemental. »); Hein & Jacewicz, *supra* note 53, p. 10, qui décrit les évaluations environnementales comme « étant plus courtes et nécessitant moins de ressources » que les études d'impact environnemental.
68. 40 C.F.R. art. 1501.4(c) (1978); voir aussi 40 C.F.R. art. 1502.3 (« Les énoncés d'incidences environnementales doivent être intégrés à toute recommandation ou à tout rapport d'un organisme fédéral sur les projets de législation et d'autres activités fédérales importantes qui ont des conséquences sur la qualité de l'environnement humain »).
69. 40 C.F.R. art. 1501.4(e) (1978), qui exige qu'un organisme « [p]répare une conclusion d'absence d'incidences importantes (art. 1508.13), s'il décide, sur la base de l'évaluation environnementale, de ne pas formuler d'énoncé »; voir également 40 C.F.R. art. 1501.6(a) (« Un organisme doit préparer une conclusion d'absence d'incidences importantes s'il décide, sur la base de l'évaluation environnementale, de ne pas réaliser une étude d'impact environnemental parce que l'activité envisagée n'aura pas de conséquences significatives »).

29. L'USCG n'a pas respecté ces deux exigences procédurales, à savoir l'exigence de consulter prescrite par l'ESA et la principale disposition de la NEPA, lorsqu'elle a élaboré la PARS pour le littoral du New Jersey, y compris les approches extracotières de la baie du Delaware, et les PARS pour le nord de la baie de New York⁷⁰. Les PARS sont des études menées par l'USCG en vue de désigner des chenaux extracotiers et des dispositifs de séparation du trafic. Lors de l'élaboration de la PARS pour le littoral du New Jersey, y compris les approches extracotières de la baie du Delaware, et de la PARS pour la Northern New York Bight — qui serviront toutes deux à établir des voies de navigation dans l'habitat de la baleine noire — l'USCG a omis de consulter l'USFS et de préparer soit une EIE, soit une évaluation environnementale et une FONSI, ce qui contrevient aux dispositions 16 U.S.C. art. 1536(a)(2) et 42 U.S.C. art. 4332(2)(C), et aux exigences réglementaires connexes⁷¹.
30. L'USCG a violé l'exigence de consultation prévue par l'ESA en omettant de consulter l'USFS au sujet de la PARS relative au littoral du New Jersey et de celle relative à la baie de New York. L'exigence de consultation prévue par l'ESA s'applique à ces PARS, puisque la baleine noire est une espèce en voie de disparition, et l'élaboration d'une PARS est une mesure prise par un organisme (selon la définition de l'exigence de consultation édictée par l'ESA)⁷². En effet, dans ses commentaires à l'égard de l'ébauche du rapport sur la PARS relative à la baie de New York, Oceana demandait que l'USCG consulte l'USFS pour évaluer l'effet du projet sur les baleines noires⁷³. Rien n'indique cependant que l'USCG a consulté l'USFS ou le FWS au sujet des conséquences sur les baleines noires qu'auraient les voies de navigation décrites dans la PARS. Le rapport final de l'USCG sur cette PARS ne fait aucunement état de conséquences sur les baleines noires, pas plus qu'il ne répond aux commentaires d'Oceana⁷⁴.
31. L'USCG a aussi enfreint la principale disposition opérationnelle de la NEPA du fait qu'elle ait omis de produire une EIE, une évaluation environnementale et une FONSI concernant la PARS relative au littoral du New Jersey et la PARS relative à la baie de New York. Cette disposition s'applique aux PARS, puisqu'elles constituent des « documents officiels produits ou approuvés par des organismes fédéraux qui orientent ou prescrivent d'autres utilisations des ressources fédérales, sur lesquels s'appuieront les mesures ultérieures de l'organisme », et représentent par conséquent des « mesures fédérales » au sens de la NEPA⁷⁵. L'USCG devait donc à tout le moins réaliser une évaluation environnementale pour déterminer s'il y avait lieu de formuler une EIE. Or, dans le cas de la PARS relative au littoral du New Jersey et de la PARS relative à la baie de New York, l'USCG n'a pas produit d'EIE, d'évaluation environnementale ou de FONSI⁷⁶. Elle a plutôt fait savoir qu'elle examinerait les incidences environnementales « lors d'exercices subséquents d'élaboration de règles d'établissement de voies de navigation ou de mesures de routage⁷⁷ ». La NEPA exige cependant que l'USCG examine les incidences environnementales lors de l'élaboration de ses PARS, avant que l'établissement de ses plans soit trop avancé⁷⁸.

70. Voir la pièce 2, *United States Coast Guard, Port Access Route Study: Seacoast of New Jersey Including Offshore Approaches to the Delaware Bay* (2021) (ci-après la « PARS du New Jersey »); la pièce 3, *United States Coast Guard, Port Access Route Study: Northern New York Bight* (2021) [ci-après la « PARS de New York »].

71. Voir 16 U.S.C. art. 1536(a)(2); 50 C.F.R. art. 402.14(a); 50 C.F.R. art. 402.14(c)(1); 50 C.F.R. art. 402.14(d); 42 U.S.C. art. 4332(2)(C); 40 C.F.R. art. 1508.18(a)-(b) (1978); 40 C.F.R. art. 1508.11 (1978); 40 C.F.R. art. 1501.4(b) (1978); 40 C.F.R. art. 1501.4(c) (1978); 40 C.F.R. art. 1501.4(e) (1978).

72. Voir 50 C.F.R. art. 17.11, qui désignant la baleine noire comme espèce en voie de disparition; 50 C.F.R. art. 402.02, qui définit une « action » comme « toute activité ou tout programme autorisé, financé ou mené, en tout ou en partie par des organismes fédéraux aux États-Unis ou en haute mer ».

73. Pièce 4, Oceana, *Comment on Notice of Availability of Draft Report on the Port Access Route Study: Northern New York Bight* (30 août 2021), p. 28.

74. Voir la pièce 3, *New York PARS*, p. 60, qui prend acte des commentaires d'Oceana, mais n'y répond pas.

75. 40 C.F.R. art. 1508.18(b)(2).

76. Voir PARS du New Jersey et PARS de New York.

77. PARS du New Jersey, p. 17.

78. Voir 42 U.S.C. art. 4332(2)(C), qui exige l'élaboration d'une étude d'impact environnemental pour toute mesure fédérale majeure qui a des répercussions considérables sur la qualité de l'environnement humain; 40 C.F.R. art. 1508.18(b)(2) (1978), qui définit les « mesures fédérales » comme l'« adoption de plans officiels, qui constituent des documents officiels rédigés ou approuvés par des organismes fédéraux, qui orientent ou prescrivent d'autres utilisations des ressources fédérales et qui serviront de fondement aux mesures que prendra ultérieurement l'organisme »; 40 C.F.R. art. 1501.2(a), (« Les organismes doivent intégrer dès que possible le processus de la NEPA aux processus de planification et d'autorisation [...] »); 40 C.F.R. art. 1502.5 (« La formulation de l'[étude] doit se faire suffisamment tôt pour pouvoir contribuer de manière importante au processus décisionnel, et ne servira pas à justifier des décisions déjà prises ».).

32. Les dispositions législatives et réglementaires de l'ESA et de la NEPA exigent que les organismes fédéraux aient recours à des procédures clés pour tenir compte des incidences environnementales de leurs mesures. Lors de l'élaboration de la PARS relative au littoral du New Jersey et de celle relative à la baie de New York, l'USCG n'a pas appliqué ces procédures. Cette négligence constitue une omission des États-Unis d'appliquer leurs lois de l'environnement de manière efficace.

II. OMISSION D'APPLIQUER LES LOIS DE L'ENVIRONNEMENT RELATIVES À L'ENCHEVÈTREMENT DANS DES ENGINS DE PÊCHE

33. Le gouvernement des États-Unis a omis d'empêcher que des baleines noires meurent ou subissent des blessures graves à la suite d'un enchevêtrement dans des engins de pêche, ce qui constitue une violation de la NEPA, de la MMPA et de l'ESA. Comme l'a demandé le Secrétariat dans la décision de la CCE concernant la communication initiale d'Oceana, la partie II fournit des citations de dispositions précises de lois et de règlements enfreints par les comportements décrits dans la communication initiale d'Oceana.

A. Le gouvernement des États-Unis a omis d'assurer le respect des exigences de la NEPA relativement à l'EIE

34. L'EIE de l'USFS relatif au projet de règlement sur la réduction des risques visant à modifier le plan de réduction des prises de baleines noires enfreint la NEPA à de nombreux égards⁷⁹. Tel que le mentionne la communication initiale d'Oceana⁸⁰, la NEPA et son règlement d'application établissent des procédures et des exigences relativement à l'élaboration d'EIE, mais l'USFS n'a pas respecté ces exigences⁸¹.
35. Premièrement, l'USFS n'a pas examiné convenablement les solutions de rechange aux mesures de réduction des risques énoncées dans le projet de règle de réduction des risques. En vertu de la disposition 40 C.F.R. art. 1502.14(a) et (b), un organisme qui formule une EIE devait « explorer rigoureusement et évaluer objectivement » des solutions de rechange raisonnables à la mesure proposée et analyser minutieusement chacune de ces solutions⁸². Comme l'a souligné Oceana dans ses commentaires au sujet de l'ébauche d'EIE, « le fait que des solutions de rechange raisonnables n'aient pas été prises en compte fait en sorte qu'une EIE est inadéquate⁸³ ».
36. Durant le processus d'établissement de la portée des incidences qui a servi à la formulation de l'ébauche d'EIE, Oceana a fait des recommandations relativement à plusieurs stratégies éprouvées de gestion efficace des pêches pour donner plus de mordant au projet de règle de réduction des risques, notamment l'utilisation de zones de gestion dynamique ciblées, un recours accru aux zones de gestion statique, une surveillance accrue des endroits où se trouvent les baleines, et où se produisent des activités de pêche, des prises, des prises accessoires et des enchevêtements, de même qu'une plus grande utilisation de la technologie satellitaire⁸⁴. L'USFS a refusé de procéder à une évaluation convenable des propositions d'Oceana. Cet organisme a en effet

79. Le projet de règle sur la réduction des risques est consultable à Nat'l Marine Fisheries Serv., Taking of Marine Mammals Incidental to Commercial Fishing Operations; Règlements du Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique; Dispositions de la Loi sur la gestion coopérative des pêches côtières de l'Atlantique; Pêcherie de homard américain (Règle proposée) (*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations; Atlantic Coastal Fisheries Cooperative Management Act Provisions; American Lobster Fishery [Proposed Rule]*), 85 Fed. Reg. 86878, 86879 (31 décembre 2021), à l'adresse : <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2020-12-31/pdf/2020-28775.pdf>>.

80. Communication initiale, parag. 19.

81. Bien que le règlement d'application de la NEPA ait été modifié en 2020, l'EIE a été formulée conformément à la version précédente du règlement adoptée en 1978. Voir NOAA Fisheries (2021), *Final Environmental Impact Statement, Regulatory Impact Review, and Final Regulatory Flexibility Analysis for Amending the Atlantic Large Whale Take Reduction Plan: Risk Reduction Rule*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), vol. I, p. 61, à l'adresse : <https://www.greateratlantic.fisheries.noaa.gov/public/nema/apsd/2021FEIS_Volume%20I.pdf> (« L'EIE a pour fondement le règlement sur le Council on Environmental Quality [CEQ, Conseil sur la qualité de l'environnement] de 1978 ») [EIE définitive]. C'est donc le règlement de 1978 qui est cité dans cette section.

82. 40 C.F.R. art. 1502.14(a)–(b) (1978).

83. Pièce 5, Oceana, *Comments on Taking of Marine Mammals Incidental to Commercial Fishing Operations; Règlements du Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique; Dispositions de la Loi sur la gestion coopérative des pêches côtières de l'Atlantique; Pêcherie de homard américain (Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations; Atlantic Coastal Fisheries Cooperative Management Act Provisions; American Lobster Fishery)*, 85 Fed. Reg. 86878 (31 décembre 2020); Dkt. No. 201221-0351; RIN 0649-BJ09 et l'ébauche connexe de l'étude d'impact environnemental (1^{er} mars 2021), p. 2 (citant Ilio'ulaokalani Coal. c. Rumsfeld, 464 F.3d 1083, 1095 [9th Cir. 2006]).

84. Voir la pièce 6, Oceana Comment Letter on Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Scoping (16 sept. 2019).

refusé d'évaluer certaines des solutions proposées par Oceana, notamment la réduction du nombre d'engins de pêche, des exigences plus strictes concernant les maillons de sécurité, la fermeture de zones de gestion statique et des exigences en matière de marquage des engins, au motif que de telles stratégies étaient « impopulaires parmi les intervenants »⁸⁵. Or, le caractère raisonnable que doit revêtir une solution de rechange ne dépend pas de sa popularité. Par ailleurs, l'USFS a rejeté les stratégies de gestion dynamique visant à réduire les risques pour les baleines noires, malgré le fait que ces stratégies se soient avérées efficaces par le passé⁸⁶, déclarant de manière évasive que la solution de rechange « [n']était pas applicable compte tenu du processus réglementaire »⁸⁷. Le refus de l'USFS d'évaluer les solutions de rechange proposées par Oceana au motif de leur manque de popularité, et le rejet sommaire d'une stratégie éprouvée allait à l'encontre de l'exigence de la NEPA concernant l'évaluation et l'analyse minutieuse de solutions de rechange raisonnables⁸⁸.

37. Deuxièmement, l'USFS a tenu des réunions à huis clos avec des représentants du secteur des pêches durant le processus d'établissement de la portée des incidences dans le cadre de la formulation de l'EIE, ce qui constitue un non-respect de l'exigence de la NEPA relative à la participation du public. En vertu de la disposition 40 C.F.R. art. 1501.7, les organismes doivent recourir à un processus hâtif et ouvert pour déterminer la portée des questions à analyser dans le contexte d'une EIE[.]⁸⁹. Or, les versions provisoire et finale de l'EIE indiquent que « la plupart des mesures de la deuxième solution de rechange (privilégiée) sont proposées par des États de la Nouvelle-Angleterre après de nombreuses rencontres et en étroite collaboration avec des pêcheurs au casier ou à la nasse⁹⁰ ». La participation de l'USFS aux réunions fermées au public, qui, selon les déclarations de l'USFS, ont considérablement influé sur le choix des solutions de rechange, allait à l'encontre de l'exigence d'un processus ouvert édictée par la NEPA.
38. Troisièmement, l'EIE viole la NEPA du fait qu'elle ne respecte pas la norme d'intégrité scientifique qui y est énoncée. En vertu de la disposition 40 C.F.R. art. 1502.24, dans le cadre d'une EIE, « les organismes doivent veiller à l'intégrité professionnelle des discussions et analyses, y compris l'intégrité scientifique⁹¹ ». Or, l'EIE n'a essentiellement pas respecté cette exigence en évaluant les solutions de rechange à partir d'un niveau de prélèvement biologique potentiel (PBP) de 0,9, lequel ne tient pas compte des blessures causées aux baleines noires dans les eaux canadiennes. L'USFS a reconnu qu'il faudrait réduire le PBP des États-Unis pour tenir compte des baleines blessées dans les eaux canadiennes, mais a conclu que, parce qu'il ne pouvait pas répartir avec précision le temps passé par les baleines dans les eaux des États-Unis et celui passé dans les eaux canadiennes, il ne tiendrait pas compte des blessures subies dans les eaux canadiennes au moment de déterminer le PBP⁹². Par conséquent, l'EIE manque fondamentalement de rigueur et ne respecte donc pas l'exigence d'intégrité de la disposition 40 C.F.R. art. 1502.24, et ce, du fait qu'il ne comprend pas une évaluation de solutions de rechange visant à réduire les décès ou les blessures de baleines noires à partir de données adéquates.

85. NOAA Fisheries (2020), *Draft Environmental Impact Statement, Regulatory Impact Review, and Initial Regulatory Flexibility Analysis for Amending the Atlantic Large Whale Take Reduction Plan: Risk Reduction Rule*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Gloucester (MA), vol. 1, pp 3-78 à 3-82, à l'adresse : <https://www.greateratlantic.fisheries.noaa.gov/public/nema/PRD/DEIS_RIR_ALWTRP_RiskReductionRule_VolumeI.pdf> [EIE provisoire] EIE définitive Vol. 1, p. 117 à 122.

86. Voir p. ex., Nat'l Marine Fisheries Serv., Taking of Marine Mammals Incidental to Commercial Fishing Operations; Règlements du Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique (Règle finale) (*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations [Final Rule]*), 67 Fed. Reg. 1133 (9 janvier 2002), à l'adresse : <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2002-01-09/pdf/02-272.pdf>>; Nat'l Marine Fisheries Serv., Taking of Marine Mammals Incidental to Commercial Fishing Operations; Règlements du Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique (Règle finale provisoire) (*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations [Interim Final Rule]*), 67 Fed. Reg. 1142 (9 janvier 2002), à l'adresse : <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2002-01-09/pdf/02-272.pdf>>; Nat'l Marine Fisheries Serv., Taking of Marine Mammals Incidental to Commercial Fishing Operations; Règlements du Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique (Règle finale) (*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations [Final Rule]*), 72 Fed. Reg. 34632 (25 juin 2007), à l'adresse : <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2007-06-25/pdf/E7-12251.pdf>>.

87. EIE provisoire, Vol. I, p. 3-79; EIE définitive, Vol. I, p. 118.

88. Voir 40 C.F.R. art. 1502.14(a)-(b) (1978).

89. 40 C.F.R. art. 1501.7 (1978). La CCE a établi que la version de 2020 du règlement, dont le libellé est identique, répond à la définition d'une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Voir la décision de la CCE, alinéa 45(a).

90. EIE provisoire, Vol. I, p. 1-23; EIE définitive, Vol. I, p. 39.

91. 40 C.F.R. art. 1502.24 (1978).

92. Nat'l Marine Fisheries Serv., Taking of Marine Mammals Incidental to Commercial Fishing Operations; 85 Fed. Reg. 86878, 86880 (31 déc. 2021), <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2020-12-31/pdf/2020-28775.pdf>>.

39. De plus, l'USFS s'est fié à des données obsolètes datant de 2017 au sujet du nombre de cordages avec bouées dans l'eau⁹³. L'USFS a tout simplement omis d'actualiser les données, et il n'est pas raisonnable de supposer qu'elles n'ont pas considérablement changé depuis 2017. Étant donné que les données sur les cordages avec bouées sont essentielles à l'évaluation de solutions de rechange visant à réduire le taux de mortalité et de blessures graves des baleines noires, l'utilisation par l'USFS de données obsolètes mine l'intégrité de l'EIE, ce qui contrevient à la disposition 40 C.F.R. art. 1502.24.
40. De plus, l'évaluation que fait l'EIE des solutions de rechange repose en grande partie sur un modèle dénommé *Decision Support Tool* (DST, outil d'aide à la décision)⁹⁴ qui repose sur d'autres modèles, notamment *le Fisheries Service Vertical Line/Co-occurrence Model* (modèle de ligne verticale et cooccurrence de l'USFS), conçu par la société Industrial Economics⁹⁵. Ces modèles utilisent des informations sur la répartition des baleines, le nombre de cordages avec bouées et les configurations des casiers et nasses afin d'estimer les risques pour les baleines noires. Comme le décrit Sean Brillant, Ph.D., du département d'océanographie de l'Université Dalhousie dans un avis de spécialiste, ces modèles s'appuient sur une estimation de la menace que présentent les engins de pêche qui accorde beaucoup trop d'importance à la contribution de la rigidité des cordes au risque d'enchevêtement, menant par conséquent à une surestimation du nombre de décès et de blessures graves qu'on peut éviter en utilisant des maillons de sécurité, tel que l'exige la règle finale⁹⁶. Le recours par l'USFS à des données et à des modèles déficients ne respecte pas l'exigence d'intégrité scientifique de la disposition 40 C.F.R. art. 1502.24⁹⁷.
41. Quatrièmement, l'USFS a omis de tenir compte des conséquences cumulatives et des effets indirects de toutes les activités humaines sur les baleines noires. En vertu de la disposition 40 C.F.R. art. 1508.25(c), une EIE doit tenir compte des conséquences cumulatives de la mesure proposée par l'organisme⁹⁸. Lesdites conséquences s'entendent de « celles que la mesure entraîne en plus sur l'environnement lorsqu'on les ajoute aux conséquences d'autres mesures, qu'elles soient antérieures, présentes et raisonnablement prévisibles, et quel que soit l'organisme (fédéral ou non) ou la personne qui prend ces autres mesures⁹⁹. De même, en vertu de la disposition 40 C.F.R. art. 1502.16(b), l'EIE doit examiner les effets indirects et leur importance¹⁰⁰. Ces effets indirects « sont causés par une mesure et se manifestent plus tard dans le temps ou à une plus grande distance, mais sont quand même raisonnablement prévisibles¹⁰¹ ». Comme nous l'avons mentionné précédemment, l'EIE n'a pas tenu compte des conséquences des activités humaines sur les baleines dans les eaux canadiennes. L'omission de l'USFS de tenir compte des préjudices causés à la baleine noire dans ces eaux contrevient aux alinéas 1508.25(c) et 1502.16(b).
42. Ces lacunes affaiblissent l'EIE et constituent une omission du gouvernement des États-Unis d'appliquer de manière efficace ses lois environnementales. Comme l'explique plus en détail l'annexe I, Oceana a cherché une solution aux problèmes susmentionnés, et ce, en formulant des commentaires durant le processus d'établissement de la portée des incidences dans le cadre de l'EIE et de la réalisation de l'ébauche d'EIE, mais l'USFS n'a pas réglé les problèmes indiqués. Les arguments avancés par Oceana en vertu de la NEPA ne sont visés par aucune procédure judiciaire en cours.

93. Voir EIE provisoire, Vol. I, p. 3-66, EIE définitive, Vol. I, p. 73.

94. EIE provisoire, Vol. I, p. 1 à 21, 3 à 65; EIE définitive, Vol. I, p. 180.

95. Voir *id.*

96. Pièce 5, annexe I, Sean Brillant, Evaluation of National Marine Fisheries Service's Proposed Amendment to the ALWTRP, p. 5 (16 févr. 2021).

97. 40 C.F.R. art. 1501.24 (1978).

98. 40 C.F.R. art. 1508.25(c) (1978).

99. 40 C.F.R. art. 1508.7 (1978).

100. 40 C.F.R. art. 1502.16(b) (1978).

101. 40 C.F.R. art. 1508.8 (1978).

B. Le gouvernement des États-Unis a omis d'appliquer de manière efficace de nombreuses règles découlant de la MMPA et de l'ESA en vue de réduire les prises accessoires

43. Tel que le mentionne la communication initiale d'Oceana¹⁰², l'omission de l'USFS de protéger la baleine noire de l'enchevêtrement dans des engins de pêche contrevient à la MMPA et à l'ESA à de nombreux égards. Comme l'a demandé le Secrétariat dans la décision de la CCE, d'autres citations de dispositions précises de la législation et de la réglementation enfreintes par le comportement décrié dans la communication initiale d'Oceana sont fournies ci-après.
44. Premièrement, l'USFS a omis de se conformer au mandat édicté par la MMPA relativement à la réduction à des niveaux négligeables des taux de mortalité et de blessures graves chez la baleine noire. En vertu de la disposition 16 U.S.C. art. 1387(a)(1), « l'objectif immédiat doit consister à réduire à des taux négligeables approchant un taux zéro de mortalité ou de blessure grave accessoire causée à un mammifère marin lors d'activités de pêche commerciale, et ce, dans un délai de sept ans après le 30 avril 1994¹⁰³ ». De plus, 16 U.S.C. art. 1387(b)(1) prescrit que « le secteur des pêches commerciales doit réduire la mortalité et les blessures accessoires de mammifères marins à des taux négligeables approchant un taux zéro de mortalité ou de blessure grave causée à un mammifère marin, et ce, dans un délai de sept ans après le 30 avril 1994¹⁰⁴ ». L'omission de l'USFS de réduire à des taux négligeables les décès et les blessures graves attribuables à l'enchevêtrement dans des engins de pêche constitue une violation de ces dispositions de la MMPA.
45. Deuxièmement, la *Final Risk Reduction Rule*, qui modifie le plan de réduction des prises de baleines noires, ne satisfait pas aux exigences de la législation. En vertu de la disposition 16 U.S.C. art. 1387(f)(2), « l'objectif immédiat d'un plan de réduction des prises d'un stock stratégique doit consister à réduire, dans les six mois de sa mise en œuvre, la mortalité ou les blessures graves accessoires chez les mammifères marins capturés accessoirement dans le cadre d'activités de pêche commerciale, et ce, à des taux inférieurs à celui du prélèvement biologique potentiel établi pour ce stock en vertu de l'article 1386 du présent titre¹⁰⁵ ». La règle finale ne satisfait pas à cette exigence. De l'aveu même de l'organisme, il faudra attendre à 2025 pour atteindre un taux de mortalité et de blessure grave de 1,04, qui excède quand même le PBP, et, au mieux, ce taux ne s'approchera pas de zéro avant 2030¹⁰⁶.
46. Troisièmement, l'USFS a omis de promulguer un règlement d'urgence pour protéger la baleine noire, comme l'exigent la MMPA et l'ESA. En vertu de la disposition 16 U.S.C. art. 1387(g)(1)(A)(i) de la MMPA, « si le secrétaire conclut que la mortalité et les blessures graves accidentelles de mammifères marins causés par la pêche commerciale ont ou sont susceptibles d'avoir une incidence néfaste immédiate et significative sur un stock ou une espèce », l'USFS « prescrira un règlement d'urgence pour réduire la mortalité ou les blessures graves accessoires imputables à cette pêche¹⁰⁷ ». Cette exigence est réitérée dans le règlement d'application de la MMPA [50 C.F.R. art. 229.9(a)]¹⁰⁸. L'ESA et ses règlements d'application (16 U.S.C. art. 1533(b)(7) et 50 C.F.R. art. 424.20)

102. Voir la communication initiale, paragr. 16 à 18 et 20 à 29.

103. 16 U.S.C. art. 1387(a)(1).

104. 16 U.S.C. art. 1387(b)(1). La CCE a déterminé que cette disposition répond à la définition d'une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Voir la décision de la CCE, alinéa (e)(ii).

105. 16 U.S.C. art. 1387(f)(2). La CCE a déterminé que cette disposition répond à la définition d'une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Voir la décision de la CCE, sous-alinéa (e)(iv)(1).

106. NOAA Fisheries (2021), *Endangered Species Act Section 7 Consultation Biological Opinion on the: (a) Authorization of the American Lobster, Atlantic Bluefish, Atlantic Deep-Sea Red Crab, Mackerel / Squid / Butterfish, Monkfish, Northeast Multispecies, Northeast Skate Complex, Spiny Dogfish, Summer Flounder / Scup / Black Sea Bass, and Jonah Crab Fisheries and (b) Implementation of the New England Fisheries Management Council's Omnibus Essential Fish Habitat Amendment 2 [Consultation No. GARFO-2017- 00031]*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Gloucester (MA), annexe A : NARW Conservation Framework for Federal Fisheries in the Greater Atlantic Region, pp. 475-79, à l'adresse : < <https://repository.library.noaa.gov/view/noaa/30648> >.

107. 16 U.S.C. art. 1387(g)(1)(A)(i). La CCE a déterminé que cette disposition répond à la définition d'une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Voir la décision de la CCE, alinéa 25(e)(v).

108. 50 C.F.R. art. 229.9(a). La CCE a déterminé que cette disposition répond à la définition d'une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Voir la décision de la CCE, alinéa 28(e).

autorisent l'USFS à adopter des règlements qui entrent immédiatement en vigueur et à contourner certaines exigences procédurales s'il s'avère nécessaire d'examiner un risque important pour une espèce¹⁰⁹. L'USFS n'a pas adopté de tels règlements pour protéger la baleine noire, comme l'exige la législation et la réglementation.

47. Quatrièmement, l'USFS a permis les prises accessoires sans autorisation, ce qui constitue une infraction à la MMPA. Sa disposition 16 U.S.C. art. 1371(a) instaure un moratoire sur la prise de mammifères marins, mais établit une exception lorsque des prises découlent d'autorisations de prises accessoires qu'a délivrées cet organisme¹¹⁰. L'interdiction de prises sans autorisation est réitérée dans le règlement d'application de la MMPA [50 C.F.R. art. 229.3(a)]¹¹¹. Conformément à la disposition 16 U.S.C. art. 1387(c)(3)(A), un bateau de pêche commerciale doit détenir une autorisation de capturer accessoirement en toute légalité des mammifères marins¹¹². En vertu de la disposition 16 U.S.C. art. 1371(a)(5)(E)(i), avant de délivrer un permis autorisant les prises accessoires d'un mammifère marin en péril ou menacé, comme la baleine noire, l'USFS doit mener un processus d'avis public et de commentaires, et tirer des conclusions particulières quant à l'incidence des décès et des blessures graves accessoires sur l'espèce¹¹³. L'USFS reconnaît qu'il y a des prises accidentelles, mais n'a pas mené un processus d'avis public et de commentaires, pas plus qu'il n'a autorisé des bateaux de pêche commerciale à réaliser des prises accessoires de baleines noires en voie de disparition, tel que l'exige le *Marine Mammal Authorization Program for Commercial Fisheries* (Programme d'autorisation de prises de mammifères marins dans le cadre de la pêche commerciale). L'USFS a donc enfreint les dispositions 16 U.S.C. art. 1371(a)(5)(E)(i), 50 C.F.R. art. 229.3(a) et 16 U.S.C. art. 1387(c)(3)(A), et omis de les appliquer de manière efficace.
48. Cinquièmement, l'USFS a autorisé des prises accessoires sans permis, en contravention de l'ESA. La disposition 16 U.S.C. art. 1538(a)(1)(B) de l'ESA interdit la capture d'une espèce en voie de disparition sauf si un permis de prise accessoire a été délivré en vertu de l'article 16 U.S.C. art. 1539¹¹⁴. Par conséquent, les pêcheries d'État doivent détenir un permis de prises accessoires qu'a délivré l'USFS en vertu de l'ESA lorsque ces pêcheries interagissent avec des espèces en voie de disparition ou menacées¹¹⁵. L'USFS n'a délivré aucun permis de prise accessoire de baleines noires, malgré le fait que la règle finale de réduction des risques reconnaît qu'il y a eu et qu'il y aura encore de telles prises.
49. Ces violations constituent une omission d'appliquer la loi de manière efficace. Comme le décrit plus en détail l'annexe I, une coalition d'organisations environnementales a cherché à obtenir réparation en adressant une requête à l'USFS qui l'enjoignait d'adopter un règlement d'urgence pour protéger la baleine noire contre les décès et les blessures graves¹¹⁶.

109. 16 U.S.C. art. 1533(b)(7); 50 C.F.R. art. 424.20. La CCE a déterminé que ces dispositions répondent à la définition d'une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Voir la décision de la CCE, alinéas 33(a) et 36(d).

110. 16 U.S.C. art. 1371(a) établit le moratoire tandis que le sous-alinéa 1371(a)(2) prévoit les autorisations de prises accidentelles. L'alinéa 1371(a) établit d'autres exceptions qui ne sont pas pertinentes ici; par exemple, pour la recherche scientifique, voir 16 U.S.C. art. 1371(a)(1).

111. 50 C.F.R. art. 229.3(a).

112. 16 U.S.C. art. 1387(c)(3)(A).

113. 16 U.S.C. art. 1371(a)(5)(E)(i). La CCE a déterminé que cette disposition répondait à la définition d'une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Voir la décision de la CCE, alinéa 25(a)(iv).

114. 16 U.S.C. art. 1538(a)(1)(B). La CCE a déterminé que cette disposition répondait à la définition d'une loi environnementale en vertu de l'ACEUM. Voir la décision de la CCE, alinéa 33(c). Le sous-alinéa 1538(a)(1) crée également une exception, qui n'est pas pertinente ici, pour les ententes de gestion mises en œuvre avec les États; voir 16 U.S.C. art. 1535.

115. Voir 16 U.S.C. art. 1539(a)(1)(B).

116. L'omission du gouvernement des États-Unis d'assurer l'application de ses lois de l'environnement afin de protéger la baleine noire contre les décès et les blessures graves causés par l'enchevêtrement dans des engins de pêche commerciale fait également l'objet d'un litige en cours, tel que cela est indiqué à l'annexe I.

III. CONCLUSION

50. Pour les raisons qui précèdent, Oceana demande respectueusement au Secrétariat de la CCE de constituer rapidement un dossier factuel en vertu de l'article 24.28 de l'ACEUM relativement à l'omission des États-Unis d'appliquer efficacement ses lois environnementales pour protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord. Un dossier factuel clarifiera les nombreuses façons dont le gouvernement des États-Unis a omis d'appliquer efficacement ses lois environnementales visant précisément à protéger des mammifères marins en voie de disparition des principales menaces humaines que constituent les collisions avec des bateaux et l'enchevêtrement dans des engins de pêche. Un dossier factuel permettra à toutes les Parties, notamment les États-Unis et le Canada, et à la CCE d'élaborer une fructueuse stratégie de conservation de la baleine noire de l'Atlantique Nord englobant tous les individus de l'espèce le long de la côte atlantique.



ANNEXE I

Recours intentés et procédures en instance

La présente annexe décrit les recours intentés par des organisations environnementales des États-Unis relativement à l'omission de ce pays d'appliquer de manière efficace la législation environnementale décrite dans l'énoncé des faits d'Oceana, et elle fait état de procédures en instance concernant des questions similaires.

I. RE COURS ET PROCÉDURES RELATIFS AUX COLLISIONS AVEC DES BATEAUX

Des organisations environnementales américaines ont intenté des recours privés en vertu des lois des États-Unis pour enjoindre le pays d'assurer l'application de ses lois de l'environnement afin de protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord (baleine noire) contre la mortalité et des blessures graves causées par des collisions avec des bateaux, mais les efforts de ces organisations sont restés lettre morte. En 2012, trois organisations environnementales ont demandé au *National Marine Fisheries Service* (NMFS, Service national des pêches maritimes) d'actualiser et d'étendre la VSR pour y intégrer des mesures de protection supplémentaires contre les collisions avec des bateaux¹. L'USFS n'a jamais donné suite à la demande. En août 2020, à la suite de rapports faisant état d'une augmentation alarmante du nombre de décès de baleines noires, un groupe d'organisations environnementales a de nouveau demandé à l'USFS de renforcer la VSR². Une fois de plus, l'USFS n'a pas donné suite à la demande. En janvier 2021, les auteurs de la demande ont déposé une poursuite devant l'*U.S. District Court* du district de Columbia en vue d'obliger l'organisme à fournir une réponse³. Oceana a, pour sa part, formulé des commentaires à plusieurs occasions, demandant au gouvernement de mieux protéger les baleines noires contre les collisions avec des bateaux⁴. Le gouvernement des États-Unis a donc été avisé pendant près d'une décennie qu'il devait réexaminer l'effet des collisions avec des bateaux sur les baleines noires et prendre des mesures pour assurer le respect des mandats édictés dans la *Marine Mammal Protection Act* (MMPA, Loi sur la protection des mammifères marins) et l'*Endangered Species Act* (Loi sur les espèces en voie de disparition). Compte tenu de l'inertie totale de l'USFS face aux demandes, il est évident que ces recours n'ont pas permis de remédier aux omissions de cet organisme d'assurer l'application des lois environnementales des États-Unis.

Bien que des organisations environnementales aient intenté des recours nationaux relativement aux omissions de l'USFS d'appliquer la législation, ces démarches ne doivent pas empêcher le Secrétariat de constituer un dossier factuel. Aux termes de l'article 24.27.4(a) de l'ACEUM, si « la question en cause fait l'objet d'une procédure judiciaire ou administrative en instance [...] le Secrétariat de la CCE n'ira pas plus avant ». Or, pour qu'une procédure judiciaire ou administrative mette fin au processus de communication sur les questions d'application,

1. Voir The Humane Society of the United States, Center for Biological Diversity, Defenders of Wildlife, & Whale and Dolphin Conservation Society, Petition for Rulemaking to Prevent Deaths and Injuries of Critically Endangered North Atlantic Right Whales from Ship Strikes (28 juin 2012), <https://www.biologicaldiversity.org/campaigns/boat_strikes/pdfs/NARWShipSpeedPetition_6-28-12.pdf>.

2. Voir Whale and Dolphin Conservation, Center for Biological Diversity, Conservation Law Foundation, Defenders of Wildlife, Humane Society of the United States, & Humane Society Legislative Fund, Petition for Rulemaking to Prevent Deaths and Injuries of Critically Endangered North Atlantic Right Whales from Vessel Strikes (6 août 2020), <https://www.biologicaldiversity.org/species/mammals/North_Atlantic_right_whale/pdfs/NARW-Ship-Speed-Petition-08-06-2020.pdf>.

3. Voir Pièce 7, Complaint, Whale and Dolphin Conservation, et al. c. National Marine Fisheries Service, et al., No. 21-cv-112 (D.D.C.), ECF No. 1 (13 janv. 2021).

4. Voir Pièce 4, Oceana, Comment on Notice of Availability of Draft Report on the Port Access Route Study: Northern New York Bight (30 août 2021), p. 28.; Pièce 8, Oceana, Comment Letter on Vessel Speed Rule Assessment (26 mars 2021); Pièce 9, Oceana, Comment Letter on Port Access Route Study: Seacoast of New Jersey Including Offshore Approaches to the Delaware Bay (10 nov. 2020).

« il doit être raisonnable de s'attendre à ce que la procédure judiciaire ou administrative en instance invoquée par la Partie visée mentionne, et résolve éventuellement, les questions soulevées dans la communication⁵».

En ce qui a trait aux demandes susmentionnées, le gouvernement des États-Unis a refusé de prendre des mesures pendant neuf ans, ce qui signifie clairement qu'il n'a pas l'intention d'agir. En ce qui a trait à la procédure judiciaire, elle ne résoudra pas les problèmes décrits dans l'énoncé des faits d'Oceana parce que le seul recours intenté par les plaignants vise l'obtention d'un jugement enjoignant l'USFS de répondre à leur procédure judiciaire. Ainsi, même si les plaignants ont gain de cause, l'USFS peut simplement répondre tout en refusant d'agir pour appliquer les lois environnementales des États-Unis destinées à protéger la baleine noire des collisions avec des bateaux. Par conséquent, comme la procédure en instance ne réglera pas le problème des omissions d'assurer l'application de la législation, le Secrétariat devrait constituer un dossier factuel.

II. RE COURS ET PROCÉDURES CONCERNANT L'ENCHEVÊTREMENT DANS DES ENGINS DE PÊCHE

Des organisations environnementales ont également intenté des recours privés concernant les omissions des États-Unis d'appliquer leurs lois environnementales de manière efficace afin de protéger la baleine noire de la mortalité et des blessures graves résultant d'un enchevêtrement dans des engins de pêche, mais en vain, encore une fois.

En décembre 2020, une coalition d'organisations environnementales sans but lucratif a présenté une requête d'urgence à l'USFS pour qu'il prenne des mesures d'urgence en vertu de la MMPA et ce, afin de protéger les baleines noires de la mortalité ou de blessures graves en raison d'un enchevêtrement dans des engins de pêche⁶. La coalition demandait précisément que l'USFS utilise son pouvoir de prendre des mesures d'urgence pour promulguer un règlement d'urgence interdisant la pêche au casier et à la nasse, ainsi qu'au filet maillant, en utilisant des lignes verticales fixes dans certains secteurs, et que l'USFS élargisse deux secteurs fermés à la pêche et prolonge la période de fermeture⁷. L'USFS n'a pas répondu à la requête⁸. Le 9 décembre 2021, le *Center for Biological Diversity* a adressé une requête à l'USFS pour que la pêche au casier et à la nasse soit remplacée, au cours des cinq prochaines années, par des méthodes de pêche sans filet pour protéger la vie marine, y compris les baleines noires⁹. Ces requêtes avisent l'USFS quant à ses omissions d'assurer l'application de la législation environnementale des États-Unis et démontrent que les organisations environnementales l'ont imploré de mieux protéger les baleines noires des décès et des blessures graves attribuables à l'enchevêtrement dans des engins de pêche. L'USFS a cependant continuellement omis de prendre des mesures de protection adéquates. Les organisations qui avaient déposé la requête de 2020 ont intenté une procédure judiciaire visant l'USFS devant la cour fédérale, et ce, en vertu de la MMPA et de l'ESA¹⁰. La Maine Lobsterman's Association a également déposé une poursuite contre l'USFS pour que les mesures de protection de la baleine noire soient assouplies¹¹.

-
5. Secrétariat de la Commission de coopération environnementale de l'Amérique du Nord, Notification au Conseil des motifs ayant amené le Secrétariat à considérer que la constitution d'un dossier factuel est justifiée, conformément au paragraphe 15(1) de l'ANACDE; communication SEM-01-001/Cytrar II, p. 5 et 6 (29 juillet 2002), <<http://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/01-1-adv-f.pdf>>.
 6. Voir *Center for Biological Diversity, Conservation Law Foundation, Defenders of Wildlife, & The Humane Society of the United States, Emergency Petition to the National Marine Fisheries Service to Take Emergency Action Under the Marine Mammal Protection Act to Protect Critically Endangered North Atlantic Right Whales from Death and Serious Injury in Commercial Fishing Gear* (2 déc. 2020), <https://www.biologicaldiversity.org/species/mammals/North_Atlantic_right_whale/pdfs/2020-12-02-Center-et-al-NARW-MMPA-Emergency-Petition.pdf>.
 7. *Id.*, p. 12 à 30.
 8. Pièce 10, Plainte révisée, *Center for Biological Diversity, et al. v. Gina Raimondo, et al.*, No. 18-cv-112 (D.D.C.), ECF No. 170, paragr. 70 (17 sept. 2021).
 9. *Center for Biological Diversity, Petition to Require Transition to Ropeless Fishing* (9 déc. 2021), <<https://www.biologicaldiversity.org/campaigns/fisheries/pdfs/2021-12-Center-Ropeless-Petition.pdf>>.
 10. Voir *id.*; voir aussi pièce 11, Plainte, *Center for Biological Diversity, et al. v. Gina Raimondo, et al.*, No. 18-cv-112 (D.D.C.), ECF No. 1 (18 janv. 2018).
 11. Voir pièce 12, Plainte, *Maine Lobsterman's Association v. National Marine Fisheries Service, et Al.*, No. 21-cv-2509 (D.D.C.), ECF No. 1 (21 sept. 2021).

Oceana a également adressé des commentaires au gouvernement l'implorant de renforcer les mesures visant à protéger la baleine noire contre l'enchevêtrement dans des engins de pêche, notamment en commentant l'opinion biologique¹² et le projet de *Risk Reduction Rule* (règle de réduction des risques)¹³. De plus, Oceana a tenté à deux reprises de faire corriger les lacunes dans l'étude d'impact environnemental (EIE) de l'USFS relativement à la règle finale modifiant le plan de réduction des prises de baleines noires. Lors de l'établissement de la portée de l'EIE, Oceana a proposé des solutions de rechange aux mesures d'atténuation décrites dans la règle¹⁴, mais l'USFS a décidé de ne pas inclure ces mesures dans l'ébauche de l'EIE. Oceana a par la suite commenté cette ébauche¹⁵, mais lorsque l'USFS a adopté l'EIE final, il a une fois de plus omis d'y apporter la majorité des changements proposés par Oceana. Les arguments avancés par Oceana en vertu de la NEPA, qui sont énoncés dans la communication révisée, ne font l'objet d'aucune procédure en cours.

Le 19 août 2021, Oceana a transmis une lettre aux secrétaires au Commerce, à la Sécurité intérieure et à l'Intérieur détaillant les allégations faites dans sa communication initiale sur les questions d'application¹⁶. Bien qu'il en ait accusé réception, le gouvernement des États-Unis n'a fourni aucune réponse significative.

12. Voir pièce 13, Oceana, Comment Letter on Draft BiOp (19 févr. 2021).

13. Voir pièce 5, Oceana, Comments on Taking of Marine Mammals Incidental to Commercial Fishing Operations; Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations; Atlantic Coastal Fisheries Cooperative Management Act Provisions; American Lobster Fishery; 85 Fed. Reg. 86,878 (31 décembre 2020); Dkt. No. 201221-0351; RIN 0649-BJ09 et l'ébauche d'une étude d'impact environnemental connexe (1^{er} mars 2021).

14. Voir pièce 6, Oceana Comment Letter on Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Scoping (16 sept. 2019).

15. Voir pièce 5, Oceana, Comments on Taking of Marine Mammals Incidental to Commercial Fishing Operations; Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations; Atlantic Coastal Fisheries Cooperative Management Act Provisions; American Lobster Fishery; 85 Fed. Reg. 86,878 (31 déc. 2020); Dkt. No. 201221-0351; RIN 0649-BJ09 and the related Draft Environmental Impact Statement (1^{er} mars 2021).

16. Voir pièce 14, Oceana, Notice Letter to U.S. Government Regarding ACEUM Article 24.27, Submission on Enforcement Matters Due to Failures to Efficacely Comply with, Implement, or Enforce Environmental Laws at 8-25 (18 août 2021).

ANNEXE 3

Dossier factuel relatif à la communication SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*) Lois environnementales en question (États-Unis)

Endangered Species Act (ESA, Loi sur les espèces en voie de disparition)

16 U.S.C. art. 1538. Actes interdits

(a) Dispositions générales

- (1) Sous réserve des dispositions de l'article 1535(g)(2) et de l'article 1539 du présent titre, par rapport à toute espèce de poissons ou toute espèce faunique en voie de disparition inscrite aux termes de l'article 1533 du présent titre, il est illégal pour quiconque relève de la compétence des États-Unis :
 - (A) d'importer l'espèce aux États-Unis ou de l'exporter des États-Unis;
 - (B) d'effectuer une prise de l'espèce aux États-Unis ou dans les eaux territoriales des États-Unis;
 - (C) d'effectuer une prise de l'espèce en haute mer;
 - (D) de posséder, de vendre, de livrer, d'emporter, de transporter ou d'expédier, de quelque manière que ce soit, l'espèce prise en contravention des sous-alinéas (B) et (C);
 - (E) de livrer, de recevoir, d'emporter, de transporter ou d'expédier l'espèce dans le cadre du commerce intérieur entre États ou du commerce international, de quelque manière que ce soit, lors de l'exercice d'une activité commerciale;
 - (F) de vendre ou d'offrir en vente l'espèce dans le cadre du commerce intérieur entre les États ou du commerce international;
 - (G) d'enfreindre, à l'égard de l'espèce ou de toute espèce de poissons ou espèce faunique menacée conformément à l'article 1533 du présent titre, une disposition réglementaire édictée par le Secrétaire en vertu des pouvoirs que lui confère le présent chapitre.

16 U.S.C. art. 1539. Exceptions

(a) Permis

- (1) Le Secrétaire a le pouvoir d'autoriser, selon les modalités et conditions qu'il établit :
 - [...]
 - (B) une prise interdite en vertu de l'article 1538(a)(1)(B) du présent titre, si la prise est accessoire à une activité par ailleurs légale et ne constitue pas le but de cette activité.

16 U.S.C. art. 1540. Sanctions et exécution

(a) Sanctions civiles

(1) Quiconque contrevient sciemment – et quiconque exerce une activité commerciale en tant qu’importateur ou exportateur de poissons, d’espèces fauniques ou d’espèces végétales et contrevient sciemment – à une disposition du présent chapitre, ou d’un permis ou certificat délivré en vertu du présent chapitre, ou d’un règlement pris en application des sous-alinéas (a)(1)(A), (B), (C), (D), (E) ou (F), (a)(2)(A), (B), (C) ou (D), ou des alinéas (c), (d) [sauf les dispositions relatives à la tenue de dossiers ou à la présentation de rapports], (f) ou (g) de l’article 1538 du présent titre, est passible, à la discrétion du Secrétaire, d’une amende maximale de 25 000 \$ par infraction. Quiconque contrevient sciemment – et quiconque exerce une activité commerciale en tant qu’importateur ou exportateur de poissons, d’espèces fauniques ou d’espèces végétales et contrevient sciemment – à une disposition d’un autre règlement pris en application du présent chapitre est passible, à la discrétion du Secrétaire, d’une amende maximale de 12 000 \$ par infraction. Quiconque contrevient sciemment d’une autre manière à une disposition du présent chapitre, ou d’un règlement, permis ou certificat délivré en application du présent chapitre, est passible, à la discrétion du Secrétaire, d’une amende maximale de 500 \$ par infraction. Le Secrétaire ne peut imposer aucune sanction en vertu du présent paragraphe si la personne visée n’a pas été avisée et n’a pas été informée de la possibilité de se faire entendre relativement à l’infraction. Chaque violation constitue une infraction distincte. Le Secrétaire peut renoncer à la sanction civile ou la réduire. En l’absence de paiement d’une amende imposée en vertu du présent paragraphe, le Secrétaire peut demander au procureur général d’intenter une action en recouvrement de l’amende devant un tribunal de district des États-Unis exerçant sa compétence dans le district où se trouve le contrevenant, où il réside ou où il exerce une activité commerciale. Ce tribunal a le pouvoir de traiter et de trancher l’affaire. Le tribunal instruit l’affaire par examen du dossier constitué à l’intention du Secrétaire, et statue en faveur du Secrétaire si l’examen de l’ensemble du dossier révèle l’existence d’une preuve substantielle.

(b) Sanctions pénales

- (1) Quiconque contrevient sciemment à une disposition du présent chapitre ou d’un permis ou certificat délivré en vertu de celui-ci ou d’un règlement pris en application des sous-alinéas (a)(1)(A), (B), (C), (D), (E) ou (F), (a)(2)(A), (B), (C) ou (D) ou des alinéas (c), (d) [sauf les dispositions relatives à la tenue de dossiers ou à la présentation de rapports], (f) ou (g) du chapitre 1538 du présent titre, est passible sur déclaration de culpabilité d’une amende maximale de 50 000 \$ ou d’un emprisonnement maximal d’un an, ou des deux peines à la fois. Quiconque contrevient sciemment à une disposition d’un règlement pris en application du présent chapitre est passible, sur déclaration de culpabilité, d’une amende maximale de 25 000 \$ ou d’un emprisonnement maximal de six mois, ou des deux peines à la fois.
- (2) Le directeur d’une entité fédérale qui a accordé un bail, une licence ou un permis autorisant une personne à importer ou à exporter des espèces de poissons, de la faune ou de la flore, ou à exploiter une station de quarantaine pour des espèces sauvages importées, ou autorisant l’utilisation de terres fédérales, y compris pour le pâturage du bétail domestique, peut immédiatement modifier, suspendre ou révoquer tout bail, licence ou permis délivré ou tout accord conclu si la personne concernée est reconnue coupable d’une infraction pénale en vertu du présent chapitre ou de tout règlement, permis ou certificat délivré en application du présent chapitre. Le Secrétaire suspend également pour une période maximale d’un an, ou annule, un permis ou timbre fédéral de chasse ou de pêche délivré à quiconque a été déclaré coupable d’une infraction pénale à l’une des dispositions du présent chapitre ou d’un règlement, permis ou certificat établi en application du présent chapitre. Les États-Unis ne sont pas tenus responsables du versement d’une indemnité, d’un remboursement ou de dommages-intérêts en lien avec la modification, la suspension ou la révocation de ces baux, licences, permis et timbres – ni de ces accords conclus – en vertu du présent paragraphe.

(e) Exécution

- (1) Le Secrétaire, le Secrétaire du Trésor, celui de la Garde côtière ou les trois ensemble ont l'obligation d'exécuter les dispositions du présent chapitre, ainsi que celles de tout règlement ou permis connexe. Chacun des Secrétaires peut utiliser, par la conclusion d'un accord, avec ou sans remboursement, le personnel, les services et les installations de tout autre organisme fédéral ou organisme d'État aux fins de l'application du présent chapitre.

Règlements d'application de l'ESA

50 C.F.R. art. 17.11. Espèces sauvages en voie de disparition et menacées

- (a) La liste qui figure à l'alinéa (h) du présent article énumère les espèces sauvages désignées comme espèces en voie de disparition ou menacées par le Service, ou par le *National Marine Fisheries Service* (NMFS, Service national des pêches maritimes) de la *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA, Administration océanique et atmosphérique nationale) du *Department of Commerce* (DOC, Département du Commerce) [ci-après appellés collectivement « les Services » dans le présent article]. Y figurent également les espèces sauvages considérées comme étant en voie de disparition ou menacées du fait qu'elles ressemblent à des espèces sauvages en voie de disparition ou menacées et peuvent être confondues avec ces dernières (voir les art. 17.50 à 17.52). Les colonnes *Common Name* (Nom commun), *Scientific Name* (Nom scientifique), *Where Listed* (Lieux où s'applique l'inscription de l'espèce) et *Status* (Statut) fournissent des renseignements de nature réglementaire; ensemble, elles indiquent les espèces sauvages inscrites en vertu de la Loi et décrivent les endroits où ces espèces sont protégées. Lorsqu'un taxon comporte plus d'une entrée, les colonnes *Where Listed* ou *Status* en précisent le statut dans chaque zone géographique concernée. L'inscription d'un taxon s'applique à toutes les unités taxonomiques inférieures.
- (b) **Colonne *Common Name*** (Nom commun). Les noms communs sont inclus, mais on ne peut pas se fonder sur eux pour identifier un spécimen, car ils varient considérablement en fonction des usages locaux. Dans les cas où une confusion pourrait survenir, un ou plusieurs synonymes sont indiqués entre parenthèses dans cette colonne. Si une espèce a été désignée *Evolutionarily Significant Unit* (ESU, unité significative sur le plan évolutionnaire) ou *Distinct Vertebrate Population Segment* (DPS, segment distinct de population de vertébrés), le nom de l'ESU ou du DPS est indiqué entre crochets (« [] ») à la suite du nom commun.
- (c) **Colonne *Scientific Name*** (Nom scientifique). Les Services utilisent le nom scientifique le plus récemment admis. Dans des cas où il pourrait y avoir confusion, un ou plusieurs synonymes sont indiqués entre parenthèses dans cette colonne. Les Services se fondent autant que possible sur le Système d'information taxonomique intégré (SITI) pour déterminer le nom scientifique d'une espèce. Le SITI prend en compte les principes de nomenclature établis par le *Code international de nomenclature zoologique* – voir l'alinéa (g) du présent article. Si le nom scientifique indiqué par le SITI ne correspond pas à celui qui a été adopté sous le régime de la *Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction* (Convention CITES), la nomenclature de la CITES est indiquée entre crochets (« [] ») dans cette colonne, à la suite de la nomenclature du SITI.
- (d) **Colonne *Where listed*** (Lieux où s'applique l'inscription de l'espèce). Cette colonne indique les zones géographiques dans lesquelles les espèces sont inscrites en vertu de la Loi. Sauf dans les cas où la description géographique d'un DPS ou d'une ESU est fournie, ou dans les cas où une population est désignée comme expérimentale, la mention « *Wherever found* » (Tous lieux où un individu est observé) est employée pour indiquer que les protections instituées par la Loi s'appliquent à tous les individus de l'espèce, peu importe où ils se trouvent.

(e) **Colonne Status** (Statut). Les abréviations suivantes sont utilisées dans cette colonne :

Abréviation	Statut réglementaire associé à l'abréviation
E	<i>Endangered species</i> (espèce en voie de disparition)
T	<i>Threatened species</i> (espèce menacée)
E (S/A)	<i>Endangered based on similarity of appearance to an existing listed species</i> (en voie de disparition du fait de sa ressemblance avec une espèce inscrite)
T (S/A)	<i>Threatened based on similarity of appearance to an existing listed species</i> (menacée du fait de sa ressemblance avec une espèce inscrite)
XE	<i>Essential experimental population</i> (population expérimentale essentielle; voir le sous-alinéa (H) de la présente partie)
XN	<i>Nonessential experimental population</i> (population expérimentale non essentielle; voir le sous-alinéa (H) de la présente partie)

(f) **Colonne Listing Citations and Applicable Rules** (Références relatives à l'inscription et règles applicables).

Cette colonne est de nature non réglementaire, et les renseignements qu'elle contient sont uniquement fournis aux fins d'information et de navigation.

(1) Dans cette colonne, les renvois suivants qui apparaissent en exposant (en caractères surélevés) sont utilisés :

Caractères en exposant	Description de la référence ou de la règle
N	Référence relative à l'inscription : NMFS (responsabilité principale : NMFS)
J	Références relatives à l'inscription : FWS et NMFS (responsabilité conjointe)
CH	<i>Critical habitat rule</i> (règle sur l'habitat essentiel)
4d	<i>Species-specific "4(d)" rule</i> (règle « 4(d) » propre à l'espèce, édictée en vertu de l'alinéa 4(d) de la Loi)
10j	<i>Species-specific "10(j)" rule</i> (règle « 10(j) » propre à l'espèce, édictée en vertu de l'alinéa 10(j) de la Loi)

(2) Les références relatives aux inscriptions indiquent le numéro du volume, la page de début du document et la date de publication de la ou des mentions dans le *Federal Register* (Registre fédéral) qui établissent, selon le cas, l'attribution d'un statut à l'espèce, son inscription ou son reclassement. Depuis au moins 1973, ces documents comprennent une déclaration qui énonce la raison d'être de l'inscription, et mentionnent la date d'entrée en vigueur de l'inscription ou des autres règles qui modifient le statut de l'espèce dans la liste de l'alinéa (h) du présent article.

(3) Dans cette colonne, les exposants relatifs aux règles *Critical habitat* (règle sur l'habitat essentiel, « CH ») et *Species-specific* (règles propres à l'espèce : « 4d » et « 10j ») renvoient à d'autres dispositions de la présente partie, ou des parties 222, 223 ou 226 du chapitre II du présent titre, dans lesquelles sont énoncés ces deux groupes de règles. Les exposants qui concernent les règles propres à l'espèce indiquent également, le cas échéant, des populations expérimentales. Ces populations expérimentales, signalées par l'exposant « 10j » dans cette colonne, font l'objet de mentions distinctes dans la colonne *Status* : « XE » pour les populations expérimentales essentielles et « XN » pour les populations expérimentales non essentielles.

(4) Les informations dans la colonne *Listing Citations and Applicable Rules* sont uniquement fournies aux fins de référence et de navigation. Dans les cas où aucune règle propre à l'espèce n'est indiquée comme référence, toutes les autres règles pertinentes dans la présente partie, dans les parties 217 à 226 du chapitre II du présent titre et dans la partie 402 du chapitre IV du présent titre s'appliquent. De plus, d'autres règles énoncées dans le présent titre peuvent s'appliquer à ces espèces (par exemple, les exigences liées aux ports d'entrée). Les références et règles qui figurent dans cette colonne ne constituent pas une liste exhaustive de toutes les dispositions réglementaires que les Services pourraient appliquer en lien avec les espèces visées ni des dispositions réglementaires d'autres organismes fédéraux ou de gouvernements d'États ou locaux.

- (g) Dans la mesure du possible, les Services s'appuient sur les nomenclatures du SITI (<http://www.itis.gov>) et sur les références normalisées adoptées dans le cadre de la CITES (<https://cites.org/fra>).
- (h) La liste des espèces sauvages en voie de disparition et menacées figure dans le tableau suivant du présent alinéa (h) [reproduit ici en partie] :

Nom commun	Nom scientifique	Lieux où s'applique l'inscription de l'espèce	Statut	Références relatives à l'inscription et règles applicables
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Baleine noire de l'Atlantique Nord	<i>Eubalaena glacialis</i>	Tous lieux où un individu est observé	En voie de disparition	35 FR 8491, 6/2/1970 ; 73 FR 12024, 3/6/2008^N ; 76 FR 20558, 4/13/2011 ; 79 FR 42687, 7/23/2014 ; 50 CFR 224.103 ; 50 CFR 224.105 ; 50 CFR 226.203^{CH} .
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

50 C.F.R. art. 224.105. Restrictions de vitesse visant à protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord

- (a) Les restrictions suivantes s'appliquent : à tous les navires d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 65 pi (19,8 m) qui relèvent de la compétence des États-Unis, et à tous les autres navires d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 65 pi (19,8 m) qui entrent dans un port ou qui quittent un port relevant de la compétence des États-Unis. Ces restrictions ne s'appliquent pas aux navires des États-Unis possédés ou exploités par le gouvernement fédéral ou sous contrat avec le gouvernement fédéral. Cette exemption s'étend aux navires étrangers souverains dans les cas où ils participent à des exercices interarmées avec le Département de la Marine des États-Unis. De plus, ces restrictions ne s'appliquent pas aux navires exécutant des activités d'application de la loi d'un État, ou d'une subdivision politique d'un État, lorsqu'ils sont engagés dans des fonctions d'application de la loi ou de recherche et sauvetage.
- (1) Sud-est des États-Unis (du sud de St. Augustine [Floride] au nord de Brunswick [Géorgie]) : les navires devront se déplacer à une vitesse de 10 noeuds ou moins sur le fond entre le 15 novembre et le 15 avril de chaque année dans la zone délimitée par les coordonnées suivantes : à partir de 31°27' 00,0" N.-080°51'36,0" O.; de là, en direction ouest vers la ligne de pleine mer moyenne cartographiée, puis vers le sud le long de la ligne de pleine mer moyenne cartographiée et des limites côtières de la limite du COLREGS (Règlement international pour prévenir les abordages en mer) jusqu'à une latitude de 29°45' 00,0" N.; puis en direction est jusqu'à 29°45'00,0" N.-080°51'36,0" O.; puis retour au point de départ (figure 1).
- (2) Côte médio-atlantique des États-Unis (du nord de Brunswick [Géorgie] jusqu'au Rhode Island) : les navires devront se déplacer à une vitesse de 10 noeuds ou moins sur le fond entre le 1^{er} novembre et le 30 avril de chaque année :
- (i) dans la zone délimitée par les coordonnées suivantes : à partir de 33°56' 42,0" N.-077°31' 30,0" O.; de là, dans un azimut vrai N.-O. de 313,26° vers la ligne de pleine mer moyenne cartographiée, puis vers le sud le long de la ligne de pleine mer moyenne cartographiée et des limites côtières de la limite du COLREGS (Règlement international pour prévenir les abordages en mer) jusqu'à une latitude de 31°27' 00,0" N.; de là, en direction est jusqu'à 31°27' 00,0" N.-080°51' 36,0" O.; puis vers 31°50'00,0" N.-080°33'12,0" O.; puis vers 32°59'06,0" N.-078°50'18,0" O.; puis vers 33°28' 24,0" N.-078°32'30,0" O.; puis vers 33°36' 30,0" N.-077°47' 06,0" O.; puis retour au point de départ;

- (ii) dans un rayon de 20 milles marins (37 km), mesuré vers le large à partir des lignes côtières délimitées par le COLREGS et du point central de l'entrée du port (figure 2) :
 - (A) pour les ports des États de New York et New Jersey : $40^{\circ}29' 42,2''$ N.- $073^{\circ}55' 57,6''$ O.;
 - (B) pour la baie du Delaware (ports de Philadelphie et de Wilmington) : $38^{\circ}52' 27,4''$ N.- $075^{\circ}01' 32,1''$ O.;
 - (C) pour l'entrée de la baie de Chesapeake (ports de Hampton Roads et Baltimore) : $37^{\circ}00' 36,9''$ N.- $075^{\circ}57' 50,5''$ O.;
 - (D) pour les ports de Morehead City et Beaufort (Caroline du Nord) : $34^{\circ}41' 32,0''$ N.- $076^{\circ}40' 08,3''$ O.;
 - (iii) dans le détroit de Block Island, dans la zone délimitée par les coordonnées suivantes : à partir de $40^{\circ}51' 53,7''$ N.- $70^{\circ}36' 44,9''$ O.; de là, vers $41^{\circ}20' 14,1''$ N.- $70^{\circ}49' 44,1''$ O.; puis vers $41^{\circ}04' 16,7''$ N.- $71^{\circ}51' 21,0''$ O.; puis vers $40^{\circ}35' 56,5''$ N.- $71^{\circ}38' 25,1''$ O.; puis retour au point de départ (figure 2).
- (3) Nord-est des États-Unis (au nord du Rhode Island) :
- (i) Dans la baie de Cape Cod (Massachusetts) : les navires devront se déplacer à une vitesse de 10 noeuds ou moins sur le fond entre le 1er janvier et le 15 mai dans la baie de Cape Cod, dans la zone délimitée par les coordonnées suivantes : à partir de $42^{\circ}04' 56,5''$ N.- $070^{\circ}12' 00,0''$ O.; de là, vers le nord jusqu'à $42^{\circ}12' 00,0''$ N.- $070^{\circ}12' 00,0''$ O.; puis plein ouest jusqu'à la ligne de pleine mer moyenne cartographiée; puis le long de la ligne de pleine mer moyenne cartographiée dans la baie de Cape Cod jusqu'au point de départ (figure 3).
 - (ii) Au large de Race Point : les navires devront se déplacer à une vitesse de 10 noeuds ou moins sur le fond entre le 1er mars et le 30 avril de chaque année dans des eaux délimitées par des lignes droites reliant les points suivants dans l'ordre indiqué (figure 3) : $42^{\circ}30' 00,0''$ N.- $069^{\circ}45' 00,0''$ O.; puis vers $42^{\circ}30' 00,0''$ N.- $070^{\circ}30' 00,0''$ O.; puis vers $42^{\circ}12' 00,0''$ N.- $070^{\circ}30' 00,0''$ O.; puis vers $42^{\circ}12' 00,0''$ N.- $070^{\circ}12' 00,0''$ O.; puis vers $42^{\circ}04' 56,5''$ N.- $070^{\circ}12' 00,0''$ O.; puis le long de la ligne de pleine mer moyenne cartographiée et des limites côtières de la limite du COLREGS jusqu'à une latitude de $41^{\circ}40' 00,0''$ N.; puis plein est jusqu'à $41^{\circ}41' 00,0''$ N.- $069^{\circ}45' 00,0''$ O.; puis retour au point de départ.
 - (iii) Dans le Great South Channel (Grand chenal Sud) : les navires devront se déplacer à une vitesse de 10 noeuds ou moins sur le fond entre le 1er avril et le 31 juillet de chaque année dans toutes les eaux délimitées par des lignes droites reliant les points suivants dans l'ordre indiqué (figure 3) :
- $42^{\circ}30' 00,0''$ N.- $069^{\circ}45' 00,0''$ O.
 $41^{\circ}40' 00,0''$ N.- $069^{\circ}45' 00,0''$ O.
 $41^{\circ}00' 00,0''$ N.- $069^{\circ}05' 00,0''$ O.
 $42^{\circ}09' 00,0''$ N.- $067^{\circ}08' 24,0''$ O.
 $42^{\circ}30' 00,0''$ N.- $067^{\circ}27' 00,0''$ O.
 $42^{\circ}30' 00,0''$ N.- $069^{\circ}45' 00,0''$ O.
- (b) À l'exception des dispositions de l'alinéa (c) du présent article, il est illégal, en vertu du présent article, selon le cas :
- (1) pour tout navire relevant de la compétence des États-Unis, d'enfreindre une restriction de vitesse établie à l'alinéa (a) du présent article;
 - (2) pour tout navire à l'entrée ou à la sortie d'un port ou d'un lieu relevant de la compétence des États-Unis, d'enfreindre une restriction de vitesse établie à l'alinéa (a) du présent article.

- (c) Un navire peut se déplacer à une vitesse nécessaire lui permettant de manœuvrer en toute sécurité, plutôt qu'à la vitesse prescrite de 10 noeuds, si les circonstances le justifient parce qu'il se trouve dans une zone où les conditions océanographiques, hydrographiques ou météorologiques limitent sérieusement sa manœuvrabilité, et si la nécessité de se déplacer à cette vitesse supérieure est confirmée par le pilote à bord, ou en l'absence d'un pilote à bord, par le capitaine du navire. Si une dérogation à la limite de vitesse de 10 noeuds est nécessaire, les raisons de cette dérogation, la vitesse à laquelle le navire se déplace, la latitude et la longitude du lieu ainsi que le temps et la durée de la dérogation sont inscrits dans le journal de bord du navire. Le capitaine du navire atteste l'exactitude de l'inscription dans le journal de bord en la signant et en indiquant la date de sa signature.
- (d) Au plus tard le 1^{er} janvier 2019, le NMFS publiera, en vue de recueillir des remarques, un rapport d'évaluation des effets des dispositions du présent article sur la valeur de conservation ainsi que les incidences économiques et sur la sécurité de la navigation, rapport qui comportera, le cas échéant, des recommandations visant à réduire le fardeau lié à ces effets.

Marine Mammal Protection Act (Loi sur la protection des mammifères marins)

16 U.S.C. art. 1371. Moratoire sur les prises et les importations de mammifères marins et de produits leurs produits dérivés

(a) Imposition du moratoire et exceptions

Un moratoire est imposé sur les prises et les importations de mammifères marins et de leurs produits dérivés pendant une période qui débutera à la date d'entrée en vigueur du présent chapitre et au cours de laquelle aucun permis ne sera délivré pour les prises de mammifères marins, et aucun mammifère marin ou produit dérivé ne pourra être importé aux États-Unis, sauf dans les cas suivants :

[...]

(3)(A) Le Secrétaire peut, en se fondant sur les meilleures données scientifiques disponibles et en collaboration avec la *Marine Mammal Commission* (Commission sur les mammifères marins), autoriser, selon les besoins, et en tenant compte de la répartition, de l'abondance, des habitudes de reproduction et des périodes et parcours migratoires des mammifères marins concernés, la compatibilité entre le présent chapitre et la renonciation aux dispositions du présent article afin d'autoriser la capture ou l'importation de ces animaux ou de produits dérivés. Il peut également émettre des règlements, délivrer des permis et prendre des décisions conformément aux articles 1372, 1373, 1374 et 1381 du présent titre, qui réglementent et autorisent ces captures et importations, conformément à cette décision. À condition, toutefois, que le Secrétaire, lorsqu'il prend une telle décision, soit convaincu que les prises des mammifères marins visés sont en accord avec les principes rationnels de la protection et de la conservation des ressources énoncés dans les objectifs et les politiques du présent chapitre. À condition également, toutefois, qu'aucun mammifère marin, ni produit dérivé, ne puisse être importé aux États-Unis, sauf si le Secrétaire certifie que le programme relatif aux prises de mammifères marins dans le pays d'origine est compatible avec les dispositions et les politiques du présent chapitre. Les produits des pays n'étant pas ainsi certifiés ne peuvent pas être importés aux États-Unis pour quelque usage que ce soit, y compris la transformation en vue de l'exportation.

[...]

(5)(A)(i) Sur demande en ce sens présentée par des citoyens des États-Unis qui exercent une activité précise (autre que la pêche commerciale) dans une région géographique donnée, le Secrétaire autorise, durant des périodes consécutives maximales de cinq ans, les prises accessoires – mais non intentionnelles – d'un petit nombre de mammifères marins appartenant à une espèce ou à un stock visés, si elles sont effectuées par ces citoyens durant l'exercice de cette activité dans la région géographique en question, et si le Secrétaire, après

avoir publié un avis (dans le *Federal Register*, dans des journaux de diffusion générale et par le truchement de médias électroniques dans les régions côtières susceptibles d'être touchées par l'activité) et après avoir accordé au public la possibilité de formuler des remarques :

- (I) conclut que ces prises totales, au cours de la période de cinq ans (ou moins) concernée, auront une incidence négligeable sur l'espèce ou le stock en question et n'auront pas d'effets néfastes, ne pouvant être atténués, sur la disponibilité de prises de cette espèce ou de ce stock aux fins de subsistance, en vertu de l'alinéa (b) du présent article ou de l'article 1379(f) du présent titre, ou dans le cadre d'un accord de collaboration conclu selon les modalités du présent chapitre et de la *Whaling Convention Act* (Loi sur la Convention concernant la chasse à la baleine) de 1949 (16 U.S.C. 916 et suiv.), conformément à l'alinéa 1382(c) du présent titre;
 - (II) établit en outre des règlements régissant : (aa) les méthodes de prise autorisées dans le cadre de l'activité, ainsi que toute autre mesure visant à minimiser les impacts négatifs sur l'espèce ou le stock et son habitat, en accordant une attention particulière aux aires de reproduction, aux aires de rassemblement et aux aires d'importance similaire. Cela vise également à garantir la disponibilité de l'espèce ou du stock pour les prises à des fins de subsistance.
 - (bb) les exigences relatives à la surveillance et à la déclaration des prises autorisées.
 - (ii) S'agissant d'une activité de préparation militaire (selon la définition qui en est donnée l'article 315(f) de la Loi publique 107-314; 16 U.S.C. 703, « Note »), la décision concernant « le moins d'effets nuisibles possibles sur l'espèce ou le stock », aux termes de la sous-subdivision (i)(II)(aa), doit tenir compte de la sécurité du personnel, du caractère pratique de la mise en œuvre et des effets sur l'efficacité de l'activité de préparation militaire. Avant de prendre la décision requise, le Secrétaire consulte le Département de la Défense au sujet de la sécurité du personnel, du caractère pratique de la mise en œuvre et des effets sur l'efficacité de l'activité de préparation militaire.
 - (iii) Nonobstant le sous-sous-alinéa (i), dans le cas d'une autorisation concernant une activité de préparation militaire (selon la définition de l'article 315(f) de la Loi publique 107-314; 16 U.S.C. 703, « Note »), le Secrétaire publie l'avis prescrit par le sous-sous-alinéa (i) uniquement dans le *Federal Register*.
- 5(D)(i) Sur demande en ce sens présentée par des citoyens des États-Unis qui exercent une activité précise (autre que la pêche commerciale) dans une région géographique donnée, le Secrétaire autorise, durant des périodes maximales d'un an et sous réserve des conditions qu'il fixe, les prises accessoires – mais non intentionnelles – par harcèlement d'un petit nombre de mammifères marins appartenant à une espèce ou à un stock visés, si elles sont effectuées par ces citoyens durant l'exercice de cette activité dans la région géographique en question, et si le Secrétaire conclut que le harcèlement, au cours de chaque période concernée :
- (I) aura une incidence négligeable sur l'espèce ou le stock en question;
 - (II) n'aura pas d'effets nuisibles ne pouvant pas être atténués sur la disponibilité de prises de cette espèce ou de ce stock aux fins de subsistance, en vertu de l'alinéa (b) du présent article ou de l'alinéa 1379(f) du présent titre, ou dans le cadre d'un accord de collaboration conclu en conformité avec l'article 1388 du présent titre.
- (ii) L'autorisation de l'activité est assortie, lorsqu'il y a lieu, d'exigences concernant :
- (I) les méthodes admissibles de prise par harcèlement dans le cadre de l'activité, ainsi que toute autre mesure visant à causer le moins d'effets nuisibles possibles sur l'espèce ou le stock et son habitat – en prêtant une attention particulière aux roqueries, aux aires de reproduction et aux aires d'une importance similaire – de même que sur la disponibilité de l'espèce ou du stock pour les prises aux fins de subsistance, aux termes de l'alinéa (b) du présent article ou de l'alinéa 1379(f) du présent titre, ou dans le cadre d'un accord de collaboration conclu conformément à l'article 1388 du présent titre;

- (II) les mesures qu'il juge nécessaires pour assurer l'absence d'effets nuisibles ne pouvant être atténués sur la disponibilité de prises de cette espèce ou de ce stock aux fins de subsistance en vertu de l'alinéa (b) du présent article ou de l'alinéa 1379(f) du présent titre, ou dans le cadre d'un accord de collaboration conclu conformément à l'article 1388 du présent titre;
 - (III) les exigences relatives à la surveillance et à la notification des prises par harcèlement autorisées, notamment les exigences visant l'évaluation indépendante par des pairs des plans de surveillance proposés ou d'autres propositions de recherche dans les cas où l'activité projetée est susceptible d'avoir un effet sur la disponibilité d'une espèce ou d'un stock pour les prises aux fins de subsistance en vertu de l'alinéa (b) du présent article ou de l'alinéa 1379(f) du présent titre, ou dans le cadre d'un accord de collaboration conclu conformément à l'article 1388 du présent titre.
- (iii) Le Secrétaire publie un projet d'autorisation au plus tard 45 jours après la réception d'une demande effectuée au titre du présent sous-sous-alinéa et invite les observations du public en publiant un avis dans le *Federal Register*, des journaux de diffusion générale et par le truchement de médias électroniques, ainsi que dans toutes les collectivités touchées, pour une période de 30 jours après la publication. Au plus tard 45 jours après la fin de la période d'observations du public, le Secrétaire, s'il tire les conclusions énoncées au sous-sous-alinéa (i), délivre une autorisation assortie des conditions appropriées destinées à satisfaire aux exigences du sous-sous-alinéa (ii).
- (iv) Le Secrétaire modifie, suspend ou révoque une autorisation s'il conclut que les dispositions des sous-sous-alinéas (i) ou (ii) ne sont pas respectées.
- (v) La personne qui mène une activité pour laquelle une autorisation a été accordée en vertu du présent sous-alinéa n'est pas assujettie aux sanctions prévues dans le présent chapitre relativement à une prise par harcèlement effectuée en conformité avec cette autorisation.
- (vi) S'agissant d'une activité de préparation militaire (selon la définition qui en est donnée l'article 315(f) de la Loi publique 107-314; 16 U.S.C. 703, « *Note* »), la décision concernant « le moins d'effets nuisibles possible sur l'espèce ou le stock » au titre du sous-alinéa (i)(I) doit tenir compte de la sécurité du personnel, du caractère pratique de la mise en œuvre et des effets sur l'efficacité de l'activité de préparation militaire. Avant de prendre la décision requise, le Secrétaire consulte le Département de la Défense au sujet de la sécurité du personnel, du caractère pratique de la mise en œuvre et des effets sur l'efficacité de l'activité de préparation militaire.
- (vii) Nonobstant le sous-sous-alinéa (iii), dans le cas d'une autorisation concernant une activité de préparation militaire (selon la définition qui en est donnée à l'alinéa 315(f) de la Loi publique 107-314; 16 U.S.C. 703, « *Note* »), le Secrétaire publie l'avis prescrit par cet alinéa uniquement dans le *Federal Register*.
- (E)(i) Pendant une période maximale de trois années consécutives, le Secrétaire autorise les prises accessoires – mais non intentionnelles – par des personnes utilisant des navires des États-Unis – ou des navires détenant un permis de pêche valide délivré par le Secrétaire conformément à l'alinéa 1824(b) du présent titre – dans le cadre d'activités de pêche commerciale, de mammifères marins appartenant à une espèce ou à un stock désignés comme épuisés du fait de leur inscription comme espèce en voie de disparition ou menacée sous le régime de l'*Endangered Species Act* (ESA) de 1973 (16 U.S.C. 1531 et suiv.) s'il conclut, après en avoir donné avis et avoir accordé au public la possibilité de formuler des remarques :
- (I) que la mortalité accessoire et les blessures graves causées par ces activités de pêche commerciale auront une incidence négligeable sur l'espèce ou le stock en question;
 - (II) qu'un plan de rétablissement a été élaboré – ou est en voie d'élaboration – relativement à cette espèce ou à ce stock en vertu de l'*Endangered Species Act* (ESA) de 1973;

- (III) qu'un programme de surveillance, dans les cas où le prescrit l'article 1387 du présent titre, est institué en application de lalinéa (d) dudit article, que les navires menant de telles activités de pêche sont immatriculés en conformité avec ledit article, et qu'un plan de réduction des prises a été élaboré – ou est en voie d'élaboration – relativement à l'espèce ou au stock en question.
- (ii) Le Secrétaire, lorsqu'il conclut que les exigences du sous-sous-alinéa (i) ont été satisfaites, publie dans le *Federal Register* une liste des types de pêche à l'égard desquels cette conclusion a été tirée et, s'agissant des navires tenus d'être immatriculés en vertu de l'article 1387 du présent titre, il délivre un permis approprié pour chaque autorisation accordée en application dudit article aux navires auxquels s'appliquent les dispositions du présent sous-sous-alinéa. Les navires qui pratiquent un type de pêche incluse dans l'aviso publié par le Secrétaire aux termes de la présente disposition, et qui ne sont pas tenus d'être immatriculés en vertu de l'article 1387 du présent titre, ne sont pas assujettis aux sanctions prévues dans le présent chapitre relativement aux prises accessoires de mammifères marins auxquels s'appliquent les dispositions du présent sous-sous-alinéa, à condition que le propriétaire ou le capitaine du navire notifie le Secrétaire de toute mortalité ou blessure accessoire de mammifères marins conformément à l'article 1387 du présent titre.
- (iii) Si le Secrétaire, au cours de la saison de pêche commerciale, établit que les niveaux de mortalité accessoire ou de blessures graves causés par un type de pêche commerciale ayant fait l'objet d'une conclusion aux termes du sous-sous-alinéa (i) a entraîné, ou entraînera vraisemblablement, des conséquences non négligeables pour une espèce ou un stock en voie de disparition ou menacés, il utilise les pouvoirs d'urgence que lui confère l'article 1387 du présent titre pour protéger cette espèce ou ce stock, et il peut modifier au besoin tout permis délivré en vertu de ce sous-sous-alinéa.

16 U.S.C. art. 1375. Sanctions

- (a)(1) Quiconque contrevient à une disposition du présent sous-chapitre, ou d'un permis octroyé ou d'un règlement pris en application du présent sous-chapitre, sous réserve des dispositions de l'article 1387 du présent titre, est passible, à la discrétion du Secrétaire, d'une amende maximale de 10 000 \$ par infraction. Le Secrétaire ne peut imposer aucune sanction si la personne visée n'en a pas reçu avis et n'a pas été informée de la possibilité de se faire entendre relativement à l'infraction. Chaque prise ou importation illégale constitue une infraction distincte. Le Secrétaire peut renoncer à cette sanction civile ou la réduire pour motifs valables. En l'absence de paiement d'une amende imposée en vertu du présent paragraphe, le Secrétaire peut demander au procureur général d'intenter une action en recouvrement de l'amende devant un tribunal de district des États-Unis exerçant sa compétence dans le district où se trouve le contrevenant, où il réside ou où il exerce une activité commerciale. Ce tribunal a le pouvoir de traiter et de trancher l'affaire.
- [...]
- (b) Quiconque contrevient sciemment à une disposition du présent sous-chapitre ou de tout règlement ou permis qui en découle (sous réserve des dispositions de l'article 1387 du présent titre) est passible, pour chaque infraction, sur déclaration de culpabilité, d'une amende maximale de 20 000 \$ ou d'un emprisonnement maximal d'un an, ou des deux peines à la fois.

16 U.S.C. art. 1377. Exécution

(a) Utilisation du personnel

Sauf disposition contraire dans le présent sous-chapitre, le Secrétaire met à exécution les dispositions prévues dans ce dernier. Il peut utiliser, par la conclusion d'un accord, le personnel, les services et les installations de tout autre organisme fédéral pour les besoins de l'application du présent sous-chapitre.

16 U.S.C. art. 1382. Règlements et administration

(a) Consultation des organismes fédéraux

Le Secrétaire , après consultation de tout autre organisme fédéral dans la mesure où celui-ci pourrait être concerné, prescrit les dispositions réglementaires nécessaires et appropriées pour assurer la mise en œuvre des objectifs du présent sous-chapitre.

16 U.S.C. art. 1387. Prises accessoires de mammifères marins dans le cadre d'activités de pêche commerciale

(a) Dispositions générales

- (1) À compter du 30 avril 1994, et sous réserve des dispositions de l'article 1383a du présent titre ainsi que des paragraphes (2), (3) et (4) du présent alinéa, les dispositions du présent article régiront les prises accessoires de mammifères marins durant les activités de pêche commerciale par des personnes utilisant des navires des États-Unis ou des navires détenant un permis de pêche valide délivré par le Secrétaire conformément à l'alinéa 1824(b) du présent titre. En tout état de cause, l'objectif immédiat consiste à réduire la mortalité ou les blessures graves jusqu'à des niveaux négligeables approchant un taux zéro, et ce, dans un délai de sept ans après le 30 avril 1994.
- (2) Dans le cas des prises accessoires de mammifères marins appartenant à des espèces ou à des stocks désignés comme épuisés en vertu du présent chapitre du fait de leur inscription comme espèce en voie de disparition ou espèce menacée aux termes de l'*Endangered Species Act* (ESA) de 1973 (16 U.S.C. 1531 et suiv.), le présent article et le sous-alinéa 1371(a)(5)(E) du présent titre s'appliquent.

[...]

(b) Objectif de taux zéro de mortalité

- (1) Les pêches commerciales sont tenues de réduire la mortalité accessoire et les blessures graves causées à des mammifères marins jusqu'à des niveaux négligeables, et ce, dans un délai de sept ans après le 30 avril 1994.
- (2) Les types de pêche qui maintiennent des niveaux négligeables de mortalité et de blessures graves approchant un taux de zéro ne sont pas tenus de réduire davantage ce taux.
- (3) Trois ans après le 30 avril 1994, le Secrétaire évaluera les progrès réalisés par toutes les pêches commerciales, par type de pêche, dans la réduction de la mortalité accessoire et des blessures graves à des niveaux négligeables approchant un taux de zéro. Le Secrétaire présentera au *Committee on Commerce, Science, and Transportation of the Senate* (Comité sénatorial du commerce, des sciences et du transport) et au *Committee on Merchant Marine and Fisheries of the House of Representatives* (Comité de la marine marchande et des pêches de la Chambre des représentants) un rapport rendant compte des résultats de cette évaluation au plus tard un an après le début de l'examen. Le Secrétaire signalera tout type de pêche commerciale devant faire l'objet d'une collecte de renseignements complémentaires pour qu'il soit possible d'évaluer avec exactitude le taux de mortalité accessoire et de blessures graves de mammifères marins pour ce type de pêche.

- (4) Si le Secrétaire conclut, après l'examen prévu au paragraphe (3), que le taux de mortalité accessoire et de blessures graves de mammifères marins dans un type de pêche commerciale n'est pas conforme aux dispositions du paragraphe (1), il prendra les mesures appropriées en vertu de l'alinéa (f) du présent article.

(c) Enregistrement et autorisation

- (1) Le Secrétaire, dans un délai de 90 jours après le 30 avril 1994 :

- (A) publiera dans le *Federal Register*, en vue de recueillir les remarques du public et pour une période minimale de 90 jours, tout changement nécessaire à sa liste des types de pêche commerciale publiée en application du paragraphe 1383a(b)(1) du présent titre et en vigueur le 31 mars 1994 (ainsi qu'une explication des changements apportés et une description des stocks de mammifères marins interagissant avec chaque type de pêche commerciale, de même que le nombre approximatif de navires ou de personnes activement engagés dans ladite pêche), en ce qui concerne les types de pêche commerciale qui causent :
- (i) soit une mortalité accessoire et des blessures graves fréquentes de mammifères marins;
 - (ii) soit une mortalité accessoire et des blessures graves occasionnelles de mammifères marins;
 - [...]

- (3)(A) Afin de procéder en toute légalité à des prises accessoires de mammifères marins dans le cadre de la pêche commerciale, le propriétaire d'un ou de plusieurs navires pratiquant l'un des types de pêche visés aux sous-sous-alinéas (1)(A)(i) ou (ii) doit :

- (i) s'immatriculer auprès du Secrétaire selon les modalités prescrites au paragraphe (2) afin d'obtenir, pour chaque navire qu'il possède et utilise aux fins de la pêche, une autorisation relative aux prises accessoires de mammifères marins conforme au présent article, sous réserve du fait que le propriétaire d'un ou de plusieurs navires détenteurs de certificats d'exemption valides aux termes de l'alinéa 1383a du présent titre est réputé avoir obtenu l'immatriculation aux fins du présent sous-sous-alinéa pendant la durée de validité de cette exemption;
- (ii) veiller à ce qu'une étiquette ou toute autre preuve matérielle attestant une autorisation valide et en vigueur, conformément aux directives du Secrétaire, soit affichée ou se trouve en possession du capitaine de chacun de ces navires;
- (iii) soumettre des rapports en application de l'alinéa (e) du présent article;
- (iv) se conformer à tout plan applicable de réduction des prises et à tout règlement d'urgence institués en vertu du présent article.

(f) Plans de réduction des prises

- (2) L'objectif immédiat d'un plan de réduction des prises d'un stock stratégique consiste à réduire, dans les six mois de sa mise en œuvre, la mortalité accessoire ou les blessures graves chez les mammifères marins capturés accessoirement dans le cadre d'activités de pêche commerciale, et ce, à des niveaux inférieurs à celui du prélèvement biologique potentiel établi pour ce stock en vertu de l'article 1386 du présent titre. L'objectif à long terme de ce plan consiste à réduire, dans un délai de cinq ans après sa mise en œuvre, la mortalité accessoire et les blessures graves de mammifères marins capturés accessoirement dans le cours des opérations de pêche commerciale à des niveaux négligeables approchant un taux de zéro, et ce, en tenant compte de l'économie du type de pêche, de la disponibilité de technologies existantes et de plans étatiques ou régionaux existants de gestion des pêches.

Règlements d'application de la *Marine Mammal Protection Act* (MMPA, Loi sur la protection des mammifères marins)

50 C.F.R. art. 216.11. Prises interdites

Sauf disposition contraire des sous-alinéas C, D et I de la présente partie 216, ou des parties 228 ou 229, il est illégal, selon le cas :

- (a) pour toute personne, tout navire ou tout mode de transport relevant de la compétence des États-Unis, d'effectuer une prise de mammifère marin en haute mer;
- (b) pour toute personne, tout navire ou tout mode de transport, d'effectuer une prise de mammifère marin dans les eaux ou au sein du territoire relevant de la compétence des États-Unis;
- (c) pour toute personne relevant de la compétence des États-Unis, d'effectuer une prise de mammifères marins durant le moratoire.

50 C.F.R. art. 229.3. Interdictions

- (a) Il est interdit d'effectuer toute prise accessoire d'un mammifère marin dans le cadre d'activités de pêche commerciale, sous réserve de dispositions contraires dans la partie 216 du présent chapitre ou dans la présente partie 229.

Voir **50 C.F.R. art. 229.32** pour les règlements qui mettent en œuvre le plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique (ALWTRP) : < ecfr.gov/current/title-50/chapter-II/subchapter-C/part-229/subpart-C/section-229.32 >.

***National Environmental Policy Act (2021)* (NEPA, Loi sur la politique environnementale nationale)**

42 U.S.C. art. 4332. Collaboration des organismes; rapports; disponibilité de l'information; recommandations; coordination des mesures aux échelles internationale et nationale

Le Congrès autorise et prescrit que, dans toute la mesure possible : (1) les politiques, les réglementations et les lois publiques des États-Unis soient interprétées et appliquées en conformité avec les politiques énoncées dans le présent chapitre; (2) tous les organismes du gouvernement fédéral :

- (A) appliquent une approche systématique et interdisciplinaire assurant l'utilisation intégrée des sciences naturelles et sociales et des arts de la conception environnementale dans les processus de planification et de prise de décision susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement humain;
[...]
- (C) indiquent dans chaque recommandation ou rapport relatif à des mesures législatives proposées et à d'autres mesures fédérales importantes qui influent considérablement sur la qualité de l'environnement humain, une déclaration détaillée du fonctionnaire responsable faisant état des informations suivantes :
 - (i) l'impact environnemental de la mesure proposée;
 - (ii) le cas échéant, les effets environnementaux néfastes qui seront inévitables si la mesure proposée est mise en œuvre;
 - (iii) des solutions de rechange à la mesure proposée;
 - (iv) le lien entre les utilisations locales à court terme de l'environnement humain et le maintien et l'amélioration de la productivité à long terme;
 - (v) les engagements de ressources irréversibles et irréparables, le cas échéant, qui entreraient en jeu dans la mesure proposée, dans l'éventualité de sa mise en œuvre.

Avant de faire quelque déclaration détaillée, le représentant fédéral responsable doit consulter tout organisme fédéral, en vue d'obtenir ses remarques, ayant compétence, aux termes de la loi ou d'une expertise particulière, par rapport à tout impact environnemental concerné. Des copies intégrales de toute déclaration et des remarques et opinions d'organismes fédéraux, d'État et locaux qui sont autorisés à élaborer et à appliquer des normes environnementales, doivent être remis au président, au Council on Environmental Quality (CEQ, *Conseil sur la qualité de l'environnement*) et au public conformément à l'article 552 du titre 5, et doivent accompagner la proposition tout au long des processus d'examen par l'organisme en place.

Règlements d'application de la *National Environmental Policy Act (1978)* (NEPA, Loi sur la politique environnementale nationale)

40 C.F.R. art. 1502.14. Options, y compris la mesure proposée

Cette partie de l'étude d'impact environnemental (EIE) en constitue le cœur. Reposant sur les informations et les analyses présentées dans les parties sur l'environnement touché (art. 1502.15) et les conséquences pour l'environnement (art. 1502.16), elle devrait présenter de manière comparative les impacts environnementaux de la mesure proposée et des solutions de rechange, et ainsi définir précisément les enjeux et procurer une solide assise pour l'exercice, par le décideur et le public, d'un choix parmi les options présentées. Dans cette partie, l'organisme qui propose la mesure doit :

- (a) examiner rigoureusement et évaluer objectivement toutes les options raisonnables et, dans le cas des solutions de rechange qui ont été rejetées avant l'examen détaillé, traiter brièvement des raisons de leur rejet;
- (b) accorder un traitement substantiel à chaque solution de rechange soumise à l'examen détaillé, de même qu'à la mesure proposée, afin que les examinateurs puissent évaluer les avantages comparatifs des diverses options;
- [...]

40 C.F.R. art. 1502.16 Conséquences pour l'environnement

Cette partie de l'EIE constitue le fondement scientifique et analytique des comparaisons effectuées au titre de l'article 1502.14. Elle présente une synthèse des discussions concernant les éléments requis en vertu des sous-sous-alinéas 102(2)(C)(i), (ii), (iv) et (v) de la NEPA qui se situent dans le champ d'application de l'énoncé, ainsi que le plus grand nombre possible d'éléments visés au sous-sous-alinéa 102(2)(C)(iii) qui sont nécessaires pour étayer les comparaisons. L'analyse englobe les impacts environnementaux tant des solutions de rechange que de la mesure proposée, les effets néfastes sur l'environnement, le cas échéant, qui seront inévitables si la mesure proposée est mise en œuvre, le lien entre les utilisations à court terme de l'environnement humain et le maintien et l'amélioration de la productivité à long terme, ainsi que les engagements de ressources irréversibles ou irréparables, le cas échéant, qui seraient associés à la mesure proposée dans l'éventualité de sa mise en œuvre. Cette partie ne doit pas faire double emploi avec les analyses de la partie visée à l'article 1502.14. Elle doit traiter des éléments suivants :

- [...]
- (b) les effets indirects et leur importance (art. 1508.8).
- [...]

40 C.F.R. art. 1508.25. Portée

Cette partie portée concerne toute la gamme de mesures, de solutions de rechange et d'effets qui doivent faire l'objet d'une EIE. La portée d'un énoncé peut dépendre de ses liens avec d'autres énoncés (art. 1502.20 et art. 1508.28). En vue de déterminer cette portée, l'organisme doit prendre en compte trois types de mesures, trois types d'options ou de solutions de rechange, ainsi que trois types d'effets, à savoir :

- (a) les mesures (sauf les mesures ponctuelles sans lien avec d'autres), qui peuvent être :
- (1) des mesures reliées, c'est-à-dire qui sont étroitement liées et qui devraient donc être intégrées dans une même EIE. Des mesures sont reliées si, selon le cas :
 - (i) elles déclenchent automatiquement d'autres mesures susceptibles de requérir des EIE;
 - (ii) elles ne peuvent pas être, ou ne seront pas, mises en œuvre si d'autres mesures ne sont pas prises simultanément ou n'ont pas été prises auparavant;
 - (iii) elles constituent des composantes interdépendantes d'une mesure de plus grande ampleur et leur justification dépend de cette plus vaste mesure;
 - (2) des mesures cumulatives qui, prises en compte de concert avec d'autres mesures proposées, engendrent cumulativement des effets importants et qui devraient donc être intégrées dans une même EIE;
 - (3) des mesures similaires qui, envisagées de concert avec d'autres mesures proposées ou raisonnablement prévisibles de l'organisme, présentent des similarités qui constituent un motif d'évaluation commune de leurs effets sur l'environnement en raison, par exemple, de leur simultanéité ou de leurs caractéristiques géographiques. L'organisme pourrait souhaiter analyser ces mesures dans une même EIE. Il doit le faire s'il estime que la meilleure façon d'évaluer les effets combinés de ces mesures similaires, ou de solutions de rechange raisonnables à celles-ci, consiste à les inclure collectivement dans une même EIE.
- (b) les options, ou solutions de rechange, qui comprennent :
- (1) une option d'inaction;
 - (2) d'autres plans d'action raisonnables;
 - (3) des mesures d'atténuation (non incluses dans la mesure proposée);
- (c) les effets, qui peuvent être :
- (1) directs;
 - (2) indirects;
 - (3) cumulatifs.

Remarque : certaines dispositions considérées comme lois environnementales au sens de la définition donnée à l'article 24.1 de l'ACEUM, et considérées comme telles dans les décisions du Secrétariat de la CCE rendues en vertu des articles 24.27(2) et (3) les 4 novembre 2021 et 3 février 2022, se rapportent à des questions soulevées dans la communication qui, de deux choses l'une : n'ont pas fait l'objet d'une recommandation d'inclusion dans le dossier factuel, ou ont été exclues par les membres du Conseil de leurs directives données dans la résolution du Conseil n° 25-01. Ces dispositions, énumérées ci-dessous, ne font pas partie des Lois environnementales en question aux fins du présent dossier factuel.

Règlements d'urgence en vertu de l'ESA et de ses règlements d'application

- 16 U.S.C. art. 1533(b)(7)
- 50 C.F.R. art. 424.20

Règlements d'urgence en vertu de la MMPA et de ses règlements d'application

- 16 U.S.C. art. 1387(g)
- 50 C.F.R. art. 229.9

Conformité de l'étude des voies d'accès portuaires avec les dispositions de l'ESA et de la NEPA

- 16 U.S.C. art. 1536(a)(2) (mesures des organismes fédéraux et consultations)
- 16 U.S.C. art. 1536(b)(3)(A) (opinion du Secrétaire)
- 50 C.F.R. art. 402.14(a) (consultation officielle en vertu de l'ESA)
- 50 C.F.R. art. 402.14(c)(1) (consultation officielle en vertu de l'ESA)
- 50 C.F.R. art. 402.14(d) (consultation officielle en vertu de l'ESA)
- 50 C.F.R. art. 402.14(g)(2) (consultation officielle en vertu de l'ESA)
- 50 C.F.R. art. 402.14(g)(3) (consultation officielle en vertu de l'ESA)
- 50 C.F.R. art. 402.14(g)(8) (consultation officielle en vertu de l'ESA)
- 40 C.F.R. art. 1501.2(a) (2020) (application de la NEPA tôt dans le processus)
- 40 C.F.R. art. 1501.4 (1978) (exclusions catégoriques sous le régime de la NEPA)
- 40 C.F.R. art. 1501.5(a) (2020) (évaluation environnementale)
- 40 C.F.R. art. 1501.6(a) (2020) (conclusion d'absence d'effets importants)
- 40 C.F.R. art. 1501.9(a) (2020) (participation du public et des instances gouvernementales)
- 40 C.F.R. art. 1502.1 (2020) (objet d'une EIE)
- 40 C.F.R. art. 1502.3 (2020) (EIE relative à chaque mesure fédérale importante)
- 40 C.F.R. art. 1502.5 (2020) (moment)
- 40 C.F.R. art. 1502.9(c) (2020) (EIE : ébauche, version finale et version complémentaire)

Notification de prises accessoires en vertu de l'ESA et permis de prises accessoires en vertu des règlements d'application de la MMPA

- 16 U.S.C. art. 1536(b)(4) (notification de prises accessoires)
- 50 C.F.R. art. 402.14(i) (notification de prises accessoires)
- 50 C.F.R. art. 222.307(c)(1) (permis de prises accessoires)
- 50 C.F.R. art. 222.307(c)(2) (permis de prises accessoires)
- 50 C.F.R. art. 222.307(e) (permis de prises accessoires)

Dispositions réglementaires édictées en application de la NEPA qui vont au-delà de la prise en compte des solutions de rechange raisonnables et des effets cumulatifs, de même que certaines dispositions du Règlement de 2020 qui ne s'appliquent pas à l'EIE en question dans le présent dossier, celui-ci ayant été élaboré sous le régime du Règlement de 1978. Il convient de souligner que les versions de 1978 de certaines de ces dispositions sont incluses dans les *Lois environnementales en question*.

- 40 C.F.R. art. 1501.7 (1978) (organisme responsable)
- 40 C.F.R. art. 1501.7 (2020) (organisme responsable)
- 40 C.F.R. art. 1502.14(a), (b) (2020) (solutions de rechange, y compris la mesure proposée)
- 40 C.F.R. art. 1502.16 (2020) (conséquences pour l'environnement)
- 40 C.F.R. art. 1502.24 (1978) (méthodologie et exactitude scientifique)
- 40 C.F.R. art. 1506.6 (2020) (méthodologie et exactitude scientifique)

ANNEXE 4

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



COMMISSION FOR
ENVIRONMENTAL
COOPERATION

COMISIÓN PARA
LA COOPERACIÓN
AMBIENTAL

COMMISSION
DE COOPÉRATION
ENVIRONNEMENTALE

I. Processus de constitution d'un dossier factuel

Pour constituer un dossier factuel conformément à l'article 24.28(4) de l'*Accord Canada-États-Unis-Mexique* (ACEUM), le Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (CCE) tient compte de tous les renseignements fournis par une Partie. Il peut s'agir de renseignements techniques, scientifiques ou autres qui sont significatifs et rendus accessibles au public, et présentés par des personnes intéressées, des comités consultatifs nationaux ou le Comité consultatif public mixte (CCPM). Cela peut aussi inclure des renseignements préparés par des spécialistes indépendants ou au titre de l'*Accord de coopération environnementale* (ACE).

Le 17 janvier 2025, dans la Résolution du Conseil n°25-01, les membres du Conseil de la CCE ont donné instruction au Secrétariat de constituer un dossier factuel concernant la communication SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*) conformément à l'article 24.28(2) de l'ACEUM. En conséquence, le Secrétariat de la CCE demande des renseignements significatifs sur les questions à traiter dans le dossier factuel :

- A. L'application efficace de la Règle sur la vitesse des navires, à l'égard de la manière dont les États-Unis appliquent la Règle sur la vitesse des navires et le nombre d'actions entreprises et de sanctions exigées, entre autres facteurs;
- B. L'application efficace des exigences de la NEPA relatives à la prise en compte d'alternatives raisonnables et à l'analyse des effets cumulatifs lors de l'élaboration de l'EIE dans le cadre de la Règle sur la réduction des risques;
- C. L'application efficace de la MMPA et de l'ESA, en ce qui concerne la réduction des cas de décès et de blessures graves de baleines noires imputables à la pêche commerciale.

II. Demande d'information

La présente demande d'information est faite conformément à l'article 14 de l'ACE, qui stipule que « chacune des Parties coopère avec le Secrétariat afin de fournir les renseignements pertinents aux fins de la constitution d'un dossier factuel ». Conformément à la pratique, une Partie doit prendre toutes les mesures raisonnables pour mettre à disposition les renseignements que demande le Secrétariat de la CCE.

Pour tous les aspects de cette demande d'information, le terme « document » signifie tout matériel documentaire, quel qu'en soit le support ou la forme, qui répond aux demandes ci-dessous et qui est en possession de la Partie.

Conformément à l'article 24.28(4) de l'ACEUM et à l'article 14 de l'ACE, le Secrétariat demande à l'*Environmental Protection Agency* (EPA, Agence de protection de l'environnement) des États-Unis de faciliter la demande de renseignements factuels pertinents auprès des entités et organismes suivants en vue de la constitution du dossier factuel :

- *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA, Administration océanique et atmosphérique nationale);
- *United States Coast Guard* (USCG, Garde côtière des États-Unis);
- *Marine Mammal Commission* (Commission sur les mammifères marins).

Les sections suivantes comprennent une description des données et des renseignements nécessaires à la constitution du dossier factuel. Pour faciliter le traitement et l'intégration, le Secrétariat demande que les renseignements soient envoyés en format électronique. Il est à noter que le Secrétariat ne garantit pas la confidentialité des données ou des renseignements fournis.

A. Renseignements relatifs à la mise en application de la VSR

1. Des documents relatifs aux procédures employées par la NOAA et l'USCG pour identifier les contrevenants potentiels aux restrictions de vitesse visant à protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord (50 C.F.R. art. 224.105; ci-après « la VSR »).
 2. Une description des relations entre la NOAA et l'USCG en ce qui concerne la détection des infractions à la VSR et la manière dont les cas d'infraction sont soumis à des recommandations en matière d'accusation.
 3. Des documents relatifs aux tentatives par l'USCG, depuis 2008, d'entrer en communication (« appels radio ») avec les navires pour leur indiquer de ralentir et les encourager à respecter la VSR, comme décrit à la page 21 de la réponse des États-Unis.
 - a. Des documents relatifs à l'arraisonnement d'un navire par l'USCG dès son escale, à la suite d'un incident au cours duquel le navire a été détecté à une vitesse supérieure à 10 noeuds dans une zone de gestion saisonnière (ZGS¹).
 - b. Des documents relatifs au nombre, au type et aux résultats d'opérations ponctuelles intensives par l'USCG axées sur l'application et le respect des règles de vitesse, y compris les ressources utilisées et les heures de mission consacrées à ces opérations.
 - c. Des rapports, mémoires ou autres documents évaluant l'efficacité des contacts de l'USCG pour modifier le comportement des navires individuels contactés et le trafic maritime global dans les ZGS, y compris la définition ou la méthode utilisée pour en vérifier l'efficacité.
 - d. Des documents relatifs aux réponses des navires contactés en temps réel par l'USCG et ayant reçu l'instruction de ralentir et de respecter la VSR, et aux communications de suivi avec ces navires.

1. Comme défini au titre 50 C.F.R. art. 224.105(a).

4. Les recommandations d'accusation ou de rejet formulées par l'*Office of Law Enforcement* (OLE, Bureau d'application de la loi) de la NOAA relativement à tous les cas de sanctions administratives au civil, de 2008 à aujourd'hui, concernant des navires pour des violations présumées, apparentes ou réelles de la VSR, y compris tout élément de preuve sur lequel s'appuient ces recommandations.
5. Une description des critères utilisés par la NOAA pour décider d'émettre un avertissement écrit ou un *Notice of Violation and Assessment* (NOVA, avis de violation et d'évaluation).
6. Des documents relatifs à tous les cas de sanctions administratives au civil pour des violations de la VSR, de 2008 à aujourd'hui, y compris les renseignements suivants :
 - a. Remise d'un NOVA;
 - b. Montant de la sanction;
 - c. Date de remise du NOVA;
 - d. Date de règlement;
 - e. Montant du règlement.
7. Des documents relatifs à tous les cas de sanctions administratives au civil pour des violations de la VSR au cours desquelles une baleine noire de l'Atlantique Nord a été heurtée, y compris l'issue de ces cas.
8. Tout signalement par la NOAA à un bureau du procureur des États-Unis en vue de poursuites pénales pour violation de la VSR.
9. Des documents relatifs à l'intégration d'opérations relatives aux règles de vitesse dans les ententes communes d'application entre le gouvernement fédéral et les autorités des États.
 - a. Des documents relatifs à tous les cas, de 2008 à aujourd'hui, où une autorité d'un État a signalé à la NOAA une violation potentielle de la VSR.
 - b. Des documents relatifs aux mesures prises par la NOAA à la suite de tels signalements, les motifs de ces mesures et leurs résultats ou, si la NOAA a décidé qu'aucune mesure ne s'imposait, les motifs de cette décision.
10. Des données collectées ou générées par la NOAA et l'USCG pour évaluer les tendances du trafic maritime dans les ZGS, comme mentionné à la page 8 de son rapport de juin 2020 intitulé *North Atlantic Right Whale (Eubalaena glacialis) Vessel Speed Rule Assessment* [Évaluation de la Règle sur la vitesse des navires concernant la baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*), ci-après « la *Vessel Speed Rule Assessment* »], y compris, mais sans s'y limiter :
 - a. des données du système national d'identification automatique;
 - b. des données provenant d'« autres bases de données de navires » [*traduction*];
 - c. des documents de NOAA *Fisheries* relatifs à la méthode utilisée pour élaborer la *Vessel Speed Rule Assessment* afin d'évaluer le trafic maritime;
 - d. tout autre document pertinent pour :
 - i. évaluer les tendances du trafic maritime,
 - ii. fournir le contexte des renseignements demandés ci-dessus.
11. Des données, statistiques et documents créés, collectés ou compilés par la NOAA ou l'USCG, ou en leur possession, concernant le trafic maritime dans les ZGS dans lesquelles les navires ont transité à des vitesses supérieures à 10 noeuds, de 2008 à aujourd'hui.
12. Des données, statistiques et documents créés, collectés ou compilés par la NOAA ou l'USCG sur l'utilisation ou l'invocation de l'exception de sécurité par les navires, de 2008 à aujourd'hui.

- a. Des données, statistiques et documents créés, collectés ou compilés par la NOAA ou l'USCG sur les voyages individuels au cours desquels les navires ont invoqué l'exception de sécurité de la VSR, de 2008 à aujourd'hui, y compris :
 - i. la proportion de ces voyages où le navire s'est déplacé à des vitesses supérieures à 10 noeuds;
 - ii. la vitesse moyenne à laquelle le navire s'est déplacé alors qu'il invoquait l'exception de sécurité;
 - iii. la ZGS dans laquelle le navire se déplaçait;
 - iv. le type de navire (p. ex. navires porte-conteneurs, de charge ou de passagers);
 - v. la longueur du navire.
- 13. Des entrées de journaux de bord de navires (ou des copies de ces entrées) ou des documents contenant ces entrées examinés ou collectés par la NOAA ou l'USCG, ou en leur possession, dans lesquels un navire a invoqué l'exception de sécurité pour traverser une ZGS à des vitesses supérieures à 10 noeuds, de 2008 à aujourd'hui.
- 14. Des données, statistiques et documents créés, collectés ou compilés par la NOAA ou l'USCG sur le nombre et les types de navires qui ont invoqué, ou que l'on soupçonne d'avoir invoqué, de manière inappropriée ou démesurée l'exception de sécurité, de 2008 à aujourd'hui.
- 15. Des documents relatifs à des justifications présumées pour des cas connus ou suspectés où les navires ont invoqué à tort l'exception de sécurité.
- 16. Des documents relatifs à des communications exprimant des préoccupations au sujet de navires invoquant ou utilisant à tort l'exception de sécurité, de la part du personnel de la NOAA, de l'USCG ou d'autres organismes, ou soumis par des membres du public (y compris des groupes de défense à but non lucratif), de 2008 à aujourd'hui.
- 17. Des documents de la NOAA ou de l'USCG relatifs aux stratégies mises en œuvre pour prévenir les recours abusifs ou encourager les recours appropriés à l'exception de sécurité, de 2008 à aujourd'hui.
- 18. Des documents de la NOAA ou de l'USCG sur les stratégies mises en œuvre pour sanctionner les navires ayant invoqué ou utilisé à tort l'exception de sécurité pour se déplacer à des vitesses supérieures à 10 noeuds dans une ZGS, de 2008 à aujourd'hui.
- 19. Des documents de la NOAA relatifs aux stratégies mises en œuvre depuis 2008 pour améliorer la collecte de données concernant le nombre de recours à l'exception de sécurité et les circonstances dans lesquelles ils ont eu lieu.
- 20. Des documents de la NOAA relatifs à la mise en œuvre de la recommandation figurant à la page 37 de la *Vessel Speed Rule Assessment*, concernant le ciblage des navires de haute mer « entrant dans les ports du Sud sous pilotage » [traduction] pour les activités d'application de la loi et de diffusion.
- 21. Des documents de la NOAA relatifs à la mise en œuvre de la recommandation figurant à la page 37 de la *Vessel Speed Rule Assessment*, concernant le ciblage des navires porte-conteneurs et des navires de plaisance pour les activités d'application de la loi et de diffusion.
- 22. Une copie d'au moins une des lettres envoyées par la NOAA, ainsi qu'une liste de toutes les adresses auxquelles la NOAA a envoyé des lettres aux contrevenants potentiels à la VSR afin d'encourager le respect volontaire de la règle, depuis le 1^{er} novembre 2021, comme décrit à la page 21 de la réponse des États-Unis², et :

2. 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 (4 avril 2022), à l'adresse : <https://www.cec.org/wp-content/uploads/wpallimport/files/21-3-rsp_translation_fr.pdf>.

- a. tout document indiquant le temps écoulé entre une violation potentielle et la détection de la violation potentielle;
 - b. tout document indiquant le temps écoulé entre la détection de la violation potentielle et l'envoi d'une lettre;
 - c. des documents relatifs aux communications de suivi entre la NOAA et les contrevenants potentiels.
23. Des documents indiquant le nombre de lettres que la NOAA a envoyées aux contrevenants potentiels à la VSR pour les encourager à se conformer volontairement à la règle, ainsi que la répartition géographique de ces lettres, de 2008 à aujourd'hui.
 24. Des rapports, mémoires ou autres documents évaluant l'efficacité des lettres envoyées aux contrevenants potentiels à la VSR pour assurer leur conformité volontaire, y compris la définition ou la méthode utilisée pour en vérifier l'efficacité.

B. Renseignements relatifs à la procédure prévue par la NEPA pour la modification des règlements de l'*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan*

25. Toute information relative à la justification de la portée de l'analyse des effets cumulatifs dans l'EIE pour la modification des règlements de l'*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan* (ALWTRP, Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique), qui a été achevée en juin 2021.
26. Tout renseignement relatif à la raison pour laquelle les solutions de rechange particulières soulevées par l'auteur dans ses remarques sur l'EIE provisoire n'ont pas été prises en compte. Plus précisément, les solutions de rechange concernant la réduction du nombre de casiers, les exigences renforcées en matière de lignes à faible résistance à la rupture, les fermetures de zones de gestion statique, le marquage des engins de pêche et les stratégies de gestion dynamique des zones³.

C. Renseignements relatifs à l'application de la MMPA, de l'ESA et des règlements de l'ALWTRP (50 C.F.R. art. 229.32; ci-après « les règlements de l'ALWTRP »)

27. Des documents relatifs aux procédures employées par la NOAA, l'USCG, les autorités des États (opérant dans le cadre d'accords de coopération et d'ententes communes d'application), l'*U.S. Fish and Wildlife Service* (USFWS, Service des pêches et de la faune des États-Unis), le *United States Customs and Border Protection* (Service américain des douanes et de la protection des frontières) ou d'autres organismes fédéraux⁴ pour détecter les violations potentielles des règlements de l'ALWTRP, notamment :
 - a. Toute information sur les inspections d'engins de pêche au casier ou à la nasse déployés, y compris le nombre d'inspections, le type d'engin inspecté, les dates d'inspection, les pêcheries et l'emplacement géographique;
 - b. Toute information sur l'utilisation de véhicules téléguidés (VTG) pour inspecter les engins de pêche en mer, y compris le nombre d'inspections, le type d'engin inspecté, les dates d'inspection, les pêcheries et l'emplacement géographique;
 - c. Toute activité d'application de la loi visant à détecter les activités de pêche illicites dans les zones saisonnières réglementées lorsqu'elles sont fermées à la pêche au casier ou à la nasse, ou à la pêche avec orins de bouées permanents.
28. Des documents relatifs aux cas, de 2014 à aujourd'hui, où l'une des autorités compétentes a signalé à la NOAA une violation potentielle des règlements de l'ALWTRP, y compris :
 - a. les bureaux locaux de l'OLE de la NOAA, par année et par emplacement géographique, qui ont reçu ces signalements;

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

4. Ci-après « les autorités compétentes ».

- b. des documents relatifs aux mesures prises par la NOAA à la suite de ces signalements, les motifs de ces mesures et leurs résultats ou, si la NOAA a décidé qu'aucune mesure ne s'imposait, les motifs de cette décision.
29. Le nombre de violations potentielles des règlements de l'ALWTRP signalées par le public à NOAA *Fisheries* (au moyen de la ligne d'assistance téléphonique ou d'autres méthodes de signalement), de 2014 à aujourd'hui.
- a. Le nombre de rapports publics ayant donné lieu à des mesures d'application de la loi ou d'aide en matière de conformité, quelle qu'en soit la nature.
30. Des documents relatifs à des sanctions administratives au civil ou à des sanctions relatives aux permis pour des violations des règlements de l'ALWTRP, de 2014 à aujourd'hui, notamment les avertissements écrits, les NOVA, les *Notice of Permit Sanction* (NOPS, avis de sanction de permis) et les *Notice of Intent to Deny Permit* (NIDP, avis de refus de permis), ou une combinaison de ces documents, y compris :
- a. des documents relatifs aux politiques ou aux procédures qui éclairent la décision d'imposer ou non des sanctions administratives au civil ou des sanctions de permis;
 - b. des documents relatifs aux montants des sanctions initialement imposées et aux montants des règlements définitifs.
31. Des documents relatifs à des sanctions administratives au civil ou à des sanctions de permis pour des prises⁵ de baleines noires de l'Atlantique Nord par l'industrie de la pêche en violation de l'ESA et de la MMPA, de 2014 à aujourd'hui, notamment les NOVA, les NOPS et les NIDP, ou une combinaison de ces documents, y compris :
- a. des documents relatifs aux politiques ou aux procédures qui éclairent la décision d'imposer ou non des sanctions administratives au civil ou des sanctions de permis;
 - b. des documents relatifs aux montants des sanctions initialement imposées et aux montants des règlements définitifs;
 - c. des documents relatifs à des sanctions pénales imposées;
 - d. des documents relatifs aux signalements par la NOAA à un bureau du procureur des États-Unis en vue de poursuites pénales.
32. Des documents relatifs à la création et à la mise en œuvre du mécanisme de règlement par voie simplifiée de la NOAA pour traiter les violations des règlements de l'ALWTRP, y compris sa justification et sa portée par rapport aux sanctions administratives au civil ou aux sanctions de permis.
33. Des copies de tous les règlements simplifiés remis par la NOAA aux exploitants de pêche pour des violations des règlements de l'ALWTRP, de 2014 à aujourd'hui.
- a. Si des copies ne peuvent être fournies, des documents indiquant :
 - i. les dates auxquelles les règlements simplifiés ont été remis et les dates correspondantes des violations;
 - ii. l'emplacement géographique où les violations ont été commises et le port d'attache ou le lieu d'enregistrement de chaque contrevenant;
 - iii. le nom de chaque contrevenant;
 - iv. l'adresse, ou la ville, l'État ou le pays, où chaque contrevenant est basé ou enregistré;
 - v. le motif pour lequel chaque contrevenant a fait l'objet d'un règlement simplifié;
 - vi. le montant que chaque contrevenant a finalement versé.

5. Comme défini aux titres 50 C.F.R. art. 216.3 et 16 U.S.C. art. 1532(19).

34. En ce qui concerne les règlements simplifiés remis par la NOAA aux exploitants de pêche pour des violations des règlements de l'ALWTRP, de 2014 à aujourd'hui, des documents relatifs à la décision, y compris les motifs, d'émettre des règlements simplifiés au lieu d'imposer des sanctions administratives au civil ou des sanctions de permis.
35. Des documents relatifs aux résultats de tous les règlements simplifiés émis par la NOAA pour des violations aux règlements de l'ALWTRP, de 2014 à aujourd'hui, y compris, mais sans s'y limiter :
 - a. les réponses des contrevenants;
 - b. le montant versé par chaque contrevenant;
 - c. toute autre mesure de suivi pour assurer l'application des règlements de l'ALWTRP ou la conformité à ceux-ci.
36. Des rapports, mémoires ou documents évaluant l'efficacité des règlements simplifiés pour assurer le respect des règlements de l'ALWTRP par les exploitants de pêche, y compris la définition ou la méthode utilisée pour en vérifier l'efficacité.
 - a. Des données sur le taux de récidive des contrevenants ayant fait l'objet d'un règlement simplifié.
37. Des documents contenant des recommandations visant à modifier le mécanisme de règlement simplifié depuis sa création, cherchant à promouvoir ou à diminuer l'application, ou prévoyant avoir un effet de promotion ou de diminution de la mise en application des règlements de l'ALWTRP au moyen de ce mécanisme, y compris les motifs de ces recommandations.
38. Toute indication qui relierait un engin récupéré sur une baleine enchevêtrée (vivante ou morte) à une pêcherie américaine particulière (d'État ou fédérale) ou à des titulaires de permis particuliers, depuis 2014.
 - a. Le cas échéant, des documents relatifs aux avertissements servis à des pêcheries particulières ou aux activités d'aide en matière de conformité.
 - b. Le cas échéant, des documents relatifs à des sanctions administratives au civil ou à des sanctions de permis pour des violations potentielles de l'ESA, de la MMPA ou des règlements de l'ALWTRP.
 - c. Lorsqu'aucun avertissement n'a été servi, qu'aucune aide en matière de conformité n'a été proposée et qu'aucune amende ou sanction n'a été imposée, des documents relatifs à ces décisions.
39. Des documents relatifs aux mesures prises par la NOAA pour favoriser le respect volontaire des règlements de l'ALWTRP, y compris :
 - a. tout document relatif à l'aide en matière de conformité, à la diffusion, à la formation et à l'éducation des communautés réglementées, en particulier en ce qui concerne les modifications des exigences visant les engins de pêche conformément à la *2021 Final Rule to Amend the Atlantic Large Whale Take Reduction Plan* (Règle définitive de 2021 visant à modifier le Plan de réduction des prises de grandes baleines de l'Atlantique);
 - b. tout avis envoyé par la NOAA aux titulaires de permis fédéraux de pêche au casier ou à la nasse pour leur rappeler de se conformer aux exigences en matière d'engins de pêche visant à protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord, de 2014 à aujourd'hui, y compris les avis envoyés par la NOAA à des titulaires de permis fédéraux individuels, le cas échéant.
40. Des données ou des documents collectés ou compilés par la NOAA, ou en sa possession, concernant l'efficacité ou l'incidence des mesures prises pour encourager le respect volontaire des règlements de l'ALWTRP, de 2014 à aujourd'hui.

D. Autres renseignements

41. Des documents relatifs aux capacités de la NOAA ou de l'USCG à enquêter et à déterminer quels navires sont responsables des collisions (sublétale et létale) avec des baleines noires de l'Atlantique Nord.
42. Des documents relatifs aux moyens employés par la NOAA, et comment elle s'y prend, pour suivre les baleines noires de l'Atlantique Nord enchevêtrées dans des engins de pêche, y compris, mais sans s'y limiter :
 - a. des documents indiquant la rapidité avec laquelle une baleine enchevêtrée peut être identifiée;
 - b. des données sur l'endroit et le moment où les enchevêtrements ont été déterminés;
 - c. des documents indiquant la capacité de la NOAA à établir un lien entre des incidents d'enchevêtrement et des zones géographiques, des pêcheries ou des titulaires de permis de pêche individuels particuliers.
43. Des photographies et des vidéos de baleines noires de l'Atlantique Nord ou des représentations de baleines noires de l'Atlantique Nord.
44. Des représentations ou des visualisations du trafic maritime le long de la côte est des États-Unis et de baleines noires de l'Atlantique Nord.
45. Des représentations ou des visualisations de la manière dont les baleines noires de l'Atlantique Nord bougent et se comportent lorsqu'elles sont enchevêtrées dans des engins de pêche.
46. Des photographies et des images de baleines noires de l'Atlantique Nord avec des blessures graves, enchevêtrées dans des engins de pêche ou mortes.
47. Des photographies et des images relatives à la mise en œuvre de mesures pour protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord.

IV. Date limite de soumission des renseignements

Si l'ACEUM et l'ACE ne prévoient pas de date limite pour présenter des renseignements au Secrétariat en vue de l'élaboration d'un dossier factuel, il est demandé, dans le respect du délai de 30 jours civils fixé à l'article 24.28(5) de l'ACEUM, de transmettre ces renseignements au Secrétariat dans les 30 jours suivant la réception de la présente demande, c'est-à-dire avant le **24 février 2025**.

ANNEXE 5

Plan de travail général relatif à la constitution d'un dossier factuel

A24.28/SEM/21-003/84/FR-OP

DISTRIBUTION : Générale

ORIGINAL : Anglais

Auteur de la communication : Oceana

Partie : États-Unis

Date : 24 janvier 2025 (mis à jour le 7 mai 2025)

N° de la communication : SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*)

Le 17 janvier 2025, les membres du Conseil de la Commission de coopération environnementale (CCE) ont adopté la résolution 25-01, qui donne instruction au Secrétariat de constituer un dossier factuel conformément à l'article 24.28(2) de l'*Accord Canada-États-Unis-Mexique* (ACEUM) à propos de la communication SEM-21-003, relativement aux points suivants :

- A. l'application efficace de la Règle sur la vitesse des navires, à l'égard de la manière dont les États-Unis appliquent la Règle sur la vitesse des navires et le nombre d'actions entreprises et de sanctions exigées, entre autres facteurs;
- B. l'application efficace des exigences de la NEPA relatives à la prise en compte d'alternatives raisonnables et à l'analyse des effets cumulatifs lors de l'élaboration de l'EIE dans le cadre de la Règle sur la réduction des risques;
- C. l'application efficace de la MMPA et de l'ESA, en ce qui concerne la réduction des cas de décès et de blessures graves de baleines noires imputables à la pêche commerciale.

Les membres du Conseil ont également demandé au Secrétariat : de leur transmettre son plan de travail général pour recueillir les faits pertinents; de les tenir informé.e.s de tout changement apporté à ce plan; de communiquer sans délai avec eux pour donner d'éventuels éclaircissements à propos de la portée du dossier factuel.

Conformément à la résolution 25-01 du Conseil, le Secrétariat transmet son plan de travail général en vue de la constitution du dossier factuel relatif à la communication SEM-21-003 (*Baleine noire de l'Atlantique Nord*).

Plan de travail général

Le temps estimé pour préparer un projet de dossier factuel est conforme aux délais indiqués dans les sections suivantes :

Obtention d'informations et constitution du dossier factuel

1. Le Secrétariat cherchera dans les bases de données et les registres publics, s'il y a lieu, et avec l'aide de spécialistes indépendant·es, de l'information pertinente de nature technique, scientifique ou autre en vue de constituer le dossier factuel, conformément à l'article 24.28(4) de l'ACEUM.

Période prévue : Dans un délai de 60 jours suivant les instructions des membres du Conseil.

2. Le Secrétariat tiendra compte de toute information fournie par une Partie, conformément à l'article 24.28(4) de l'ACEUM. L'article 14 de l'*Accord de coopération environnementale* (ACE) veut que « [c]hacune des Parties coopère avec le Secrétariat afin de fournir les renseignements pertinents aux fins de la constitution d'un dossier factuel ». Le Secrétariat enverra donc une demande d'information au gouvernement des États-Unis afin d'obtenir des informations factuelles pertinentes en vue de la préparation du dossier factuel, et demandera à l'*United States Environmental Protection Agency* (EPA, Agence de protection de l'environnement) de relayer cette demande auprès des entités/organismes suivants :
 - i. la *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA, Administration océanique et atmosphérique nationale);
 - ii. l'*United States Coast Guard* (USCG, Garde côtière américaine);
 - iii. la *Marine Mammal Commission* (Commission sur les mammifères marins).

Période prévue : Dans un délai de 30 jours suivant l'envoi de la demande d'information par le Secrétariat.

3. En vue de constituer le dossier factuel, le Secrétariat demandera de l'information pertinente de nature technique, scientifique ou autre aux personnes intéressées, aux comités consultatifs nationaux, aux organisations non gouvernementales, au Comité consultatif public mixte (CCPM) ou à des spécialistes indépendant·es, conformément aux articles 24.28(4)b) à e) de l'ACEUM.

Période prévue : Dans un délai de 60 jours suivant la publication de la demande d'information dans le registre public des communications de la CCE.

Visites de terrain et réunions

4. Le Secrétariat prévoit effectuer au moins une visite de terrain dans l'État du Massachusetts en mars ou au début d'avril, dans un délai de 90 jours suivant les instructions des membres du Conseil. Les représentant·es du Secrétariat rencontreront celles et ceux des autorités compétentes, y compris la NOAA et l'USCG. Le Secrétariat envisagera également d'organiser des réunions avec des groupes assujettis à la réglementation au sein de l'industrie, d'autres organisations, des spécialistes et des chercheur·euses universitaires.

Informations additionnelles et suivi des réunions

5. S'il le juge approprié, le Secrétariat demandera des informations en plus de celles fournies par une partie conformément à l'article 24.28(4) de l'ACEUM et à l'article 14 de l'ACE, qui seront intégrées au dossier factuel provisoire, le cas échéant.

Afin de dissiper les doutes concernant les informations reçues, le Secrétariat organisera, s'il le juge approprié, des réunions avec des autorités, des organisations, des spécialistes et des chercheur·euses universitaires.

Période prévue : Dans un délai de 90 jours suivant les instructions des membres du Conseil.

Présentation du dossier factuel provisoire au Conseil, commentaires des Parties, intégration des commentaires et version définitive du dossier factuel

6. Conformément à l'article 24.28(5) de l'ACEUM, le Secrétariat présentera le dossier factuel provisoire au Conseil dans la langue officielle indiquée par la Partie.

Date prévue (mise à jour): 3 juin 2025

Traduction dans les autres langues officielles de la CCE

7. Le Secrétariat sera responsable de la traduction du dossier factuel provisoire dans les deux autres langues officielles de la CCE.

Période prévue : Dans un délai de 60 jours suivant la présentation du dossier factuel provisoire au Conseil par le Secrétariat.

Commentaires sur le dossier factuel provisoire, intégration des commentaires et présentation du dossier factuel final au Conseil

8. Une fois le dossier factuel provisoire présenté, toute Partie pourra formuler des commentaires sur l'exactitude des faits qu'il contient, conformément à l'article 24.28(5) de l'ACEUM.
Période prévue : dans les 30 jours suivant la réception du dossier factuel provisoire dans la ou les langues officielles de la partie.
9. Le Secrétariat inclura les commentaires formulés par les Parties dans le dossier factuel final qu'il présentera au Conseil, conformément à l'article 24.28(5) de l'ACEUM.
Date prévue : À déterminer en fonction du moment où l'on recevra les commentaires des Parties.

Publication du dossier factuel

10. Le Secrétariat rendra le dossier factuel final publiquement accessible dans les 30 jours suivant sa présentation aux Parties, sauf si au moins deux membres du Conseil lui donnent instruction de ne pas le faire, conformément à l'article 24.28(6) de l'ACEUM.
Date prévue : dans les 30 jours suivant la présentation du dossier factuel final au Conseil.

Complément d'information

La communication, la réponse des États-Unis, les décisions et notifications du Secrétariat, les instructions des membres du Conseil et un résumé de ces documents sont disponibles sur la page Web du registre public des communications de la CCE, à l'adresse <<http://www.cec.org/fr/communications/registre-des-communications/baleine-noire-de-latlantique-nord/>>. On peut également obtenir une copie de ces documents en communiquant avec le Secrétariat par courriel, à l'adresse <sem@cec.org>, ou par la poste, à l'adresse suivante :

Commission de coopération environnementale
Unité des affaires juridiques et des communications sur les questions d'application
1001, boul. Robert-Bourassa, bureau 1620
Montréal, QC, H3B 4L4
Canada

ANNEXE 6

Tableau 1.1 de l'EIE définitive volume I

Tiré de: NOAA Fisheries (2021), *Final Environmental Impact Statement, Regulatory Impact Review, and Final Regulatory Flexibility Analysis for Amending the Atlantic Large Whale Take Reduction Plan: Risk Reduction Rule*, National Oceanic and Atmospheric Administration, Silver Spring (MD), vol. I, pp. 7-9, à l'adresse : < <https://bit.ly/3IDbFnF> >.

Tableau 1.1 : Résumé des éléments de nature réglementaire des solutions de rechange pour réduire les risques analysées dans l'étude d'impact environnemental (EIE) définitive. Les exigences sont regroupées selon la zone de gestion du homard (LMA, Lobster Management Area), ainsi que la région géographique, le cas échéant. Le texte surligné en gris foncé indique des dispositions réglementaires qui seront mises en œuvre par un État ou dans le cadre de pratiques courantes ou futures de gestion des pêches. OC = Outer Cape (zone de la péninsule de Cape Cod la plus éloignée du continent).

Élément	Zone	Solution de rechange 2 (privilégiée)	Solution de rechange 3
Zones de restriction	Interdiction des lignes de bouée dans toutes les zones fermées existantes et nouvelles	Autoriser la pêche aux casiers sans ligne de bouée. Cela exigera une exemption des dispositions réglementaires relatives à la gestion des pêches prescrivant que des bouées et d'autres dispositifs doivent marquer les extrémités des engins de pêche de fond. Les autorisations d'exemption seront assorties de conditions visant à protéger les baleines noires, par exemple des restrictions de zones, la vitesse des navires, la surveillance et des exigences en matière de rapports. Une exemption serait requise pour toutes les zones de restriction énumérées ci-dessous. Les eaux de compétence fédérale dans la zone de gestion du homard (LMA) Outer Cape resteraient fermées à toute pêche au homard, conformément au plan de gestion de la pêche du homard de l' <i>Atlantic States Marine Fisheries Commission</i> (ASMFC, Commission des pêches maritimes des États de l'Atlantique).	Autoriser la pêche aux casiers sans ligne de bouée. Cela exigera une exemption des dispositions réglementaires relatives à la gestion des pêches prescrivant que des bouées et d'autres dispositifs doivent marquer les extrémités des engins de pêche de fond. Les autorisations d'exemption seront assorties de conditions visant à protéger les baleines noires, par exemple des restrictions de zones, la vitesse des navires, la surveillance et des exigences en matière de rapports. Une exemption serait requise pour toutes les zones de restriction énumérées ci-dessous. Les eaux de compétence fédérale dans la zone de gestion du homard (LMA) Outer Cape resteraient fermées à toute pêche au homard, conformément au plan de gestion de la pêche du homard de l' <i>Atlantic States Marine Fisheries Commission</i> (ASMFC, Commission des pêches maritimes des États de l'Atlantique).
	Zone de restriction LMA 1, limite entre les LMA 1 et 3 au large du Maine, zones C/D/E	Octobre-janvier	Octobre-février
	Zone de restriction de South Island	Février-avril : zone de la solution A non privilégiée dans l'EIE provisoire.	Février-mai : zone en forme de L fermée aux lignes de bouée.
	Zone de restriction du Massachusetts (MRA)	Crédit pour février-avril, les eaux d'État dans la zone de restriction du Massachusetts font l'objet d'une ouverture progressive jusqu'au 15 mai, jusqu'à ce que les relevés confirmant la présence d'un maximum de trois baleines.	Expansions fédérales de la zone de restriction dans toutes les eaux de la Zone de restriction du Massachusetts, de la LMA 1 et de la zone OC, à moins que les relevés ne confirment que les baleines noires ont quitté ces zones.
	Zone de restriction Nord du Massachusetts	Février-avril : expansion de la zone de restriction Nord dans les eaux de compétence du Massachusetts jusqu'à la frontière avec le New Hampshire	Février-avril : expansion de la zone de restriction Nord dans les eaux de compétence du Massachusetts jusqu'à la frontière avec le New Hampshire.
	Zone de restriction du bassin Georges	–	Fermeture aux lignes de bouée de mai à août.

Élément	Zone	Solution de rechange 2 (privilégiée)	Solution de rechange 3
Réduction des lignes	Ligne d'exemption du Maine (ME) – 3 NM (5,6 km), zones A, B, F, G	3 casiers par chalut	–
	Zone d'exemption du Maine (ME) – 3 NM (5,6 km), zones C, D, E	Statu quo (2 casiers par chalut)	–
	ME 3 (5,6 km) – 6 NM*, zone A Ouest**	8 casiers par chalut pour 2 lignes de bouée ou 4 casiers par chalut pour 1 ligne de bouée	Allocations de lignes limitées à 50 % du nombre mensuel moyen de lignes dans les eaux de compétence fédérale
	ME 3 (5,6 km) – 6 NM*, zone B	5 casiers par chalut pour 1 ligne de bouée	–
	ME 3 (5,6 km) – 6 NM*, zones C, D, E, F, G	10 casiers par chalut pour 2 lignes de bouée ou 5 casiers par chalut pour 1 ligne de bouée	Comme ci-dessus
	ME 3 (5,6 km) – 12 NM (22,2 km), zone A Est**	20 casiers par chalut pour 2 lignes de bouée ou 10 casiers par chalut pour 1 ligne de bouée	Comme ci-dessus
	ME 6* – 12 NM (22,2 km), zone A Ouest**	15 casiers par chalut pour 2 lignes de bouée ou 8 casiers par chalut pour 1 ligne de bouée	Comme ci-dessus
	ME 6* – 12 NM (22,2 km), zones B, D, E, F	10 casiers par chalut pour 2 lignes de bouée ou 5 casiers par chalut pour 1 ligne de bouée (statu quo pour D, E et F)	Comme ci-dessus
	ME 6* – 12 NM (22,2 km), zones C, G	20 casiers par chalut pour 2 lignes de bouée ou 10 casiers par chalut pour 1 ligne de bouée	Comme ci-dessus
	MA LMA 1, 6* – 12 NM (22,2 km)	15 casiers par chalut	Comme ci-dessus
	LMA 1 et OC 3 – 12 NM (5,6 – 22,2 km)	15 casiers par chalut	Comme ci-dessus
	LMA 1, plus de 12 NM (22,2 km)	25 casiers par chalut	Comme ci-dessus
	LMA 3, au nord de la ligne bathymétrique de 50 brasses dans la partie sud du banc Georges	Toute l'année : 45 casiers par chalut; faire passer la longueur maximale des chaluts de 1,5 NM (2,78 km) à 1,75 NM (3,24 km)	Mai-août : 45 casiers par chalut; toute l'année : faire passer la longueur maximale des chaluts de 1,5 NM (2,78 km) à 1,75 NM (3,24 km)
	LMA 3, au sud de la ligne bathymétrique de 50 brasses dans la partie sud du banc Georges	Toute l'année : 35 casiers par chalut; faire passer la longueur maximale des chaluts de 1,5 NM (2,78 km) à 1,75 NM (3,24 km)	Comme ci-dessus
	LMA 3, Zone de restriction du bassin Georges	Toute l'année : 50 casiers par chalut; faire passer la longueur maximale des chaluts de 1,5 NM (2,78 km) à 1,75 NM (3,24 km)	Comme ci-dessus
Réduction des lignes, autres	LMA 2	Réduction existante de 18 % du nombre de lignes de bouée	–
	LMA 3	Réduction existante et prévue de 12 % des lignes de bouée	–
Maillon à faible résistance à la rupture	Région Nord-Est	Pour toutes les lignes de bouée qui comprennent des lignes ou des dispositifs à faible résistance à la rupture, supprimer l'exigence relative aux maillons faibles dans les systèmes de surface	Maintenir l'exigence en vigueur relative aux maillons faibles ou aux lignes faibles dans les systèmes de surface, mais permettre de les mettre en place à la base des systèmes de surface ou, conformément à l'exigence actuelle, aux bouées

Élément	Zone	Solution de rechange 2 (privilégiée)	Solution de rechange 3
<i>Ligne à faible résistance à la rupture</i>	Eaux de compétence de l'État exemptées, Maine	1 dispositif à faible résistance à mi-chemin entre la surface et le fond océanique	Ligne à faible résistance sur les trois-quarts supérieurs des 2 lignes de bouée
	Ligne d'exemption du Maine – 3 NM (5,6 km)	1 dispositif à faible résistance à mi-chemin entre la surface et le fond océanique	Comme ci-dessus
	Eaux de compétence de l'État, Massachusetts	Dispositifs à faible résistance tous les 60 pi (18,3 m) ou ligne à faible résistance sur les trois-quarts supérieurs	Comme ci-dessus
	Eaux de compétence de l'État, New Hampshire	1 dispositif à faible résistance à mi-chemin entre la surface et le fond océanique	Comme ci-dessus
	Eaux de compétence de l'État, Rhode Island	Dispositifs à faible résistance tous les 60 pi (18,3 m) sur les trois-quarts supérieurs ou ligne faible en totalité	Comme ci-dessus
	Maine, zones A Ouest**, B, C, D et E; eaux de compétence fédérale 3 à 12 NM (5,6 à 22,2 km)	2 dispositifs à faible résistance, au quart et à mi-chemin de la distance entre la surface et le fond océanique	Comme ci-dessus
	Maine, zones A Est**, F et G; eaux fédérales 3 à 12 NM (5,6 à 22,2 km)	1 dispositif à faible résistance au tiers de la distance entre la surface et le fond océanique	Comme ci-dessus
	Massachusetts et New Hampshire, LMA 1, OC; eaux de compétence fédérale 3 à 12 NM (5,6 à 22,2 km)	2 dispositifs à faible résistance, au quart et à mi-chemin de la distance entre la surface et le fond océanique	Comme ci-dessus
	LMA 1 et OC, plus de 12 NM (22,2 km)	1 dispositif à faible résistance au tiers de la distance entre la surface et le fond océanique	Comme ci-dessus
	LMA 2	Dispositifs à faible résistance tous les 60 pi (18,3 m) ou ligne à faible résistance sur les trois-quarts supérieurs	Comme ci-dessus
	LMA 3	1 ligne de bouée à faible résistance à longueur d'année sur les trois-quarts supérieurs	Mai-août : 1 ligne à faible résistance jusqu'aux trois-quarts à partir de la surface, et sur le cinquième à l'autre extrémité. Sept.-avr. : 2 segments à faible résistance sur le cinquième supérieur de la ligne
<i>Marquage des engins</i>	Eaux de compétence des États	1 marque de la couleur propre à l'État, d'une longueur de 3 pi (91,4 cm), dans le système de surface en deçà de 2 brasses de la bouée, ainsi qu'au moins 2 marques de 1 pi (30,5 cm) devant être modifiées pour porter la couleur propre à l'État	1 marque de la couleur propre à l'État, d'une longueur de 3 pi (91,4 cm), dans le système de surface en deçà de 2 brasses de la bouée; de plus, exigence relative à un ruban d'identification indiquant l'État et le type de pêche, tressé le long de la ligne de bouée
	Eaux de compétence fédérale, sauf LMA 3	Ajout de 1 marque de la couleur propre à l'État, d'une longueur de 3 pi (91,4 cm), en deçà de 2 brasses de la bouée; également, d'au moins 3 marques de 1 pi (30,5 cm) devant être modifiées pour porter la couleur propre à l'État, et de 4 marques vertes de 1 pi (30,5 cm) de longueur devant être ajoutées en deçà de 6 po de chaque marque propre à l'État	1 marque de la couleur propre à l'État, d'une longueur de 3 pi (91,4 cm), dans le système de surface, en deçà de 2 brasses de la bouée; de plus, exigence relative à un ruban d'identification indiquant l'État et le type de pêche, tressé le long de la ligne de bouée
	LMA 3	Ajout de 1 marque noire d'une longueur de 3 pi (91,4 cm) en deçà de 2 brasses de la ligne de bouée, en sus des trois marques noires existantes de 1 pi (30,5 cm), et ajout de 4 marques vertes d'une longueur de 1 pi (30,5 cm) en deçà de 6 po de chaque marque noire	1 marque noire d'une longueur de 3 pi (91,4 cm) dans le système de surface, en deçà de 2 brasses de la bouée; de plus, exigence relative à un ruban d'identification indiquant l'État et le type de pêche, tressé le long de la ligne de bouée

*Notes : Voir 50 CFR 229.32 pour la délimitation des eaux réglementées et pour la signification des termes connexes, notamment *exempted waters* (eaux exemptées). La ligne de 6 milles constitue une approximation et est décrite à l'article 50 CFR 229.32 (a)(2)(ii).

**La zone A Est du Maine est la partie de la Zone A située à l'est de 67°18,00' O.; la Zone A du Maine est située à l'ouest de cette longitude.

ANNEXE 7

Cas connus de mort et de blessures graves causées par des collisions de baleines noires de l'Atlantique Nord avec des navires dans les eaux sous la juridiction des États-Unis (ou aperçues pour la première fois dans ces eaux) depuis 1999 jusqu'en 2021 et tel que rapporté en juillet 2022

Date	Lieu	Baleine	Issue	Collision dans une ZGS active*?	Taille du navire	Vitesse du navire (nœuds)
Incidents survenus avant la mise en œuvre de la règle concernant la vitesse des navires						
2 avril 1999	Baie de Cape Cod (Massachusetts)	Femelle adulte n° 1014	Mort	Oui (basé sur une prévision a posteriori)	Inconnue	Inconnue
17 mars 2001	Île d'Assateague (Virginie)	Baleineau mâle	Mort	Non	≥ 65 pi de long (probable)	Inconnue
18 juin 2001	Jones Inlet, Long Island (New York)	Baleineau femelle	Mort	Non	≥ 65 pi de long (probable)	Inconnue
22 août 2002	Au large d'Ocean City (Maryland)	Juvénile femelle n° 3102	Mort	Non	Inconnue	Inconnue
7 février 2004	Virginia Beach (Virginie)	Femelle adulte n° 1004	Mort	Inconnue	Inconnue	Inconnue
17 novembre 2004	Zone littorale de la baie de Chesapeake	Femelle adulte n° 1909	Mort	Oui	≥ 65 pi de long	Inconnue
12 janvier 2005^	Île de Cumberland (Géorgie)	Femelle adulte n° 2143	Mort	Inconnue	Inconnue	Inconnue
10 mars 2005	Île de Cumberland (Géorgie)	Femelle adulte n° 2425	Blessure grave	Oui	< 65 pi de long	Inconnue
28 avril 2005	Chatham (Massachusetts)	Femelle adulte n° 2617	Mort	Inconnue	Inconnue	Inconnue
10 janvier 2006	Jetée de Mayport, Jacksonville (Floride)	Baleineau mâle	Mort	Inconnue	≥ 65 pi de long (probable)	Inconnue
11 mars 2006	Île de Cumberland (Géorgie)	Juvénile mâle n° 3522	Blessure grave	Inconnue	≥ 65 pi de long (probable)	Inconnue
30 décembre 2006	Brunswick (Géorgie)	Juvénile mâle n° 3508	Mort	Inconnue	≥ 65 pi de long (probable)	Inconnue
Incidents survenus après la mise en œuvre de la règle sur la vitesse des navires (VSR)						
2 juillet 2010	Au S.-E. de l'île Great Wass (Maine)	Juvénile femelle n° 3901	Mort	Inconnue	Inconnue	Inconnue
20 janvier 2011	Au S.-E. d'Edisto Beach (Caroline du Sud)	Juvénile mâle n° 3853	Blessure grave	Inconnue	≥ 65 pi de long (probable)	Inconnue
27 mars 2011	Nags Head (Caroline du Nord)	Femelle adulte n° 1308	Mort	Inconnue	Inconnue	Inconnue
27 mars 2011	Nags Head (Caroline du Nord)	Baleineau dépendant de la femelle n° 1308	Blessure grave	Inconnue	Inconnue	Inconnue
7 décembre 2012	À l'E. de l'île d'Ossabaw (Géorgie)	Inconnu	Blessure grave	Oui, à la limite de la zone	< 65 pi de long	12-13
9 avril 2014	Baie de Cape Cod (Massachusetts)	Inconnu, adulte	Blessure grave	Oui	< 65 pi de long	9
3 mai 2016	Île Morris (Massachusetts)	Baleineau mâle n° 4681	Mort	Inconnue, possible	Inconnue	Inconnue
13 avril 2017	Au N.-O. de Dennis (Massachusetts)	Juvénile femelle n° 4694	Mort	Oui (basé sur une prévision a posteriori)	Inconnue	Inconnue
8 janvier 2020	À l'E. d'Altamaha Sound (Géorgie)	Baleineau de la femelle n° 2360	Blessure grave	Inconnue	Inconnue	Inconnue
24 juin 2020	Elberon (New Jersey)	Baleineau mâle de la femelle n° 3560	Mort	Non	< 65 pi de long	~ 28
12 février 2021	St. Augustine (Floride)	Femelle adulte n° 3230	Blessure grave	Oui	< 65 pi de long	22
12 février 2021	St. Augustine (Floride)	Baleineau mâle de la femelle n° 3230	Mort	Oui	< 65 pi de long	22

* Dans certains cas, une baleine entrée en collision avec un navire a d'abord été détectée dans une zone de gestion saisonnière (ZGS) active, mais le lieu réel de la collision demeure inconnu. Pour les incidents antérieurs à l'entrée en vigueur de la règle sur la vitesse des navires, en décembre 2008, les renseignements dans la colonne « Collision dans une ZGS active? » indiquent si la collision est survenue dans une zone et pendant une période compatibles avec une ZGS active aux termes de la règle aujourd'hui en vigueur.

^ Une femelle adulte est morte par suite de blessures causées par une hélice lors d'une collision antérieure survenue quand elle était un baleineau. Ses blessures étaient guéries, mais ont rouvert alors qu'elle était en gestation. La date de l'incident initial est inconnue.

Source : NOAA Fisheries, Office of Protected Resources, *Draft Environmental Assessment for Amendments to the North Atlantic Right Whale Vessel Strike Reduction Rule*, annexe A, tableau 1 (juillet 2022).

ANNEXE 8

Données du tableau de bord relatif au trafic de navires dans les zones saisonnières actives de restriction de vitesse pour protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord

Tableau A – Distance non conforme et distance de transit (2023-2024) par ZGS

Zone de gestion saisonnière (ZGS)	Nombre de passages	Distance de transit (NM)*	Distance parcourue à 10 nœuds et moins	Distance parcourue à 15 nœuds et plus	Distance parcourue en non conformité (NM)	Distance (%) parcourue en *non conformité	Distance (%) parcourue à 15 nœuds et plus	Nombre estimatif de passages non conformes	Nombre estimatif de passages à 15 nœuds et plus
Block Island	4 941	81 584,7	75 138,3	784,4	6 446,4	7,901	0,961	390	48
Cape Cod	1 639	25 956,5	24 556,5	167,7	1 400,0	5,394	0,646	88	11
Great South Channel	3 172	84 944,5	78 381,9	184,6	6 562,6	7,726	0,217	245	7
Morehead City	1 715	33 052,4	27 358,2	2 213,8	5 694,2	17,228	6,698	295	115
New York-New Jersey	9 012	180 131,1	151 206,9	5 135,6	28 924,2	16,057	2,851	1 447	257
Norfolk	8 029	137 335,6	118 280,1	8 023,5	19 055,5	13,875	5,842	1 114	469
Caroline du Nord-Géorgie	10 295	260 290,9	175 039,7	28 882,5	85 251,2	32,752	11,096	3 372	1 142
Au large de Race Point	820	25 611,9	24 616,8	43,9	995,1	3,885	0,171	32	1
Philadelphie	6 465	101 059,4	87 473	4 507,7	13 586,4	13,444	4,460	869	288
Sud-Est	3 711	111 464,0	96 638,7	2 957,1	14 825,3	13,301	2,653	494	98
TOTAL	49 799,0	1 041 431,0	858 690,1	52 900,8	182 740,9	17,547	5,080	8 738	2 530

Tableau B – Distance non conforme (2023-2024) par type de navire

Type de navire	Distance de transit (NM)*	≤ 10 nœuds (NM)	10-12 nœuds (NM)	12-15 nœuds (NM)	> 15 nœuds (NM)	*Non conformes (NM)	Non conformes (%)	Conformes (%)
Vraquiers	50 193,1	39 857,4	7 814,9	2 497,2	23,6	10 335,7	20,59	79,41
Porte-conteneurs	205 695,7	163 335,7	12 408	16 993,6	12 958,4	42 360,0	20,59	79,41
Dragage	34 047,9	24 966,4	3 831,3	5 233,5	16,7	9 081,5	26,67	73,33
Pêche	147 605,1	141 475,4	5 116,9	421,4	591,4	6 129,7	4,15	95,85
Marchandise générale	31 746,1	24 410,7	5 092,9	2 081	161,5	7 335,4	23,11	76,89
Marchandises, autres	0	0	0	0	0	0	0	0
Application de la loi	0	0	0	0	0	0	0	0
Militaires	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	13 230	9 097,4	2 190,7	538,6	1 403,3	4 132,6	31,24	68,76
Autres navires de passagers	21 347,8	17 873,8	2 312,1	209,5	952,4	3 474,0	16,27	83,73
Passagers (croisières)	14 033,9	10 209,5	2 533,1	439	852,3	3 824,4	27,25	72,75
Bateaux-pilotes	25 160,9	17 490,7	731,9	795,4	6 142,9	7 670,2	30,48	69,52
Plaisance	49 759,5	20 748,4	8 477,2	2 876,4	17 657,5	29 011,1	58,30	41,70
Lutte antipollution	0	0	0	0	0	0	0	0
Annexes de port/de travaux en mer	35 043,9	31 659	3 138,8	206,2	39,9	3 384,9	9,66	90,34
Recherche	14 821,7	11 790,5	2 787,7	208,8	34,7	3 031,2	20,45	79,55
Transrouliers (RO/RO)	62 595,4	53 299	3 870,4	4 631,3	794,7	9 296,4	14,85	85,15
Voiliers	11 079,2	10 669,8	351,2	42,9	15,3	409,4	3,70	96,30
Recherche et de sauvetage	0	0	0	0	0	0	0	0
Citernes	77 965,6	62 303,5	10 991,2	4 589	81,9	15 662,1	20,09	79,91
Remorqueurs/pousseurs	183 843,4	171 679,5	11 226,4	891,1	46,4	12 163,9	6,62	93,38
Indéterminés	96 777,8	74 864,6	6 393,9	2 530,2	12 989,1	21 913,2	22,64	77,36
Tous les navires	1 074 947	885 731,3	89 268,6	45 185,1	54 762	189 215,7	17,60	82,40

* NM = mille marin

* Notez que le terme « non-conformité » désigne les déplacements dépassant la limite de vitesse de 10 nœuds à l'intérieur des ZGS dans le cadre de la Règle sur la vitesse des navires (c'est-à-dire en combinant les données des catégories 10-12 nœuds, 12-15 nœuds et 15 nœuds et plus). Il est possible que ces déplacements aient été conformes en application de l'exception de sécurité.

Source : NOAA Fisheries (2025), « NOAA Fisheries North Atlantic Right Whale Active Seasonal Speed Zone Vessel Traffic Dashboard », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/43zeKM9>>.

Tableau C

**Distance parcourue en conformité des normes
par région de l'OLE : Nord-Est**

Année	Distance de transit totale dans la ZGS	Distance de transit conforme*	Pourcentage de transit conforme*	Distance parcourue à 15 noeuds et plus	Distance parcourue (%) à 15 noeuds et plus
2008	359 215,5	194 957,7	54,3	28 530,0	7,9
2009	435 989,7	235 409,5	54	33 160,7	7,6
2010	470 927,9	316 029,7	67,1	24 918,6	5,3
2011	510 753,4	373 168,2	73,1	23 438,1	4,6
2012	488 073,0	410 040,5	77,5	20 084,6	4,1
2013	526 255,7	407 087,7	77,4	20 375,6	3,9
2014	497 991,3	396 050,4	79,5	18 683,7	3,8
2015	658 885,7	546 494,6	82,9	18 203,9	2,8
2016	681 117,5	556 141,8	81,7	21 305,6	3,1
2017	648 889,6	530 980,0	82,6	23 210,3	3,6
2018	627 780,7	523 654,3	83,4	17 717,8	2,8
2019	617 745,1	523 096,3	84,68	18 019,9	2,9
2020	619 198,7	526 607,6	84,9	20 400,3	3,3
2021	602 073,5	505 475,7	84	22 349,6	3,7
2022	661 189,7	576 571,7	87,2	21 079,4	3,2
2023	636 623,7	559 653,5	87,9	18 847,4	3,0

**Distance parcourue en conformité des normes
par région de l'OLE : Sud-Est**

Année	Distance de transit totale dans la ZGS	Distance de transit conforme*	Pourcentage de transit conforme*	Distance parcourue à 15 noeuds et plus	Distance parcourue (%) à 15 noeuds et plus
2008	196 205,2	99 815,6	54,3	15 728,3	8,0
2009	251 171,8	133 520,7	54,0	16 351,9	6,5
2010	243 740,1	150 890,3	67,1	10 850,0	4,5
2011	251 905,0	175 981,8	73,1	11 514,7	4,6
2012	258 479,4	182 158,7	77,5	14 425,9	5,6
2013	323 694,8	213 667,2	77,4	37 071,8	11,5
2014	329 876,4	215 700,5	79,5	38 247,3	11,6
2015	399 328,3	263 774,5	82,9	49 819,2	12,5
2016	502 667,0	357 519,6	81,7	52 999,8	10,5
2017	477 705,1	330 699,7	82,6	63 414,6	13,3
2018	537 242,3	384 435,2	83,4	69 569,1	12,9
2019	533 891,8	390 958,3	84,7	63 335,0	11,9
2020	543 855,7	397 455,6	84,9	59 406,1	10,9
2021	476 543,9	358 527,6	84,0	41 902,5	8,8
2022	400 625,3	281 565,6	87,2	39 311,9	9,8
2023	404 807,3	299 036,6	87,9	32 440,1	8,0

* Notez que le terme « non-conformité » désigne les déplacements dépassant la limite de vitesse de 10 noeuds à l'intérieur des ZGS dans le cadre de la Règle sur la vitesse des navires (c'est-à-dire en combinant les données des catégories 10-12 noeuds, 12-15 noeuds et 15 noeuds et plus). Il est possible que ces déplacements aient été conformes en application de l'exception de sécurité.

Source : NOAA Fisheries (2025), « NOAA Fisheries North Atlantic Right Whale Active Seasonal Speed Zone Vessel Traffic Dashboard », National Oceanic and Atmospheric Administration, à l'adresse : <<https://bit.ly/43zeKM9>>.

Note sur la collecte de données

Les données ont été filtrées pour les navires de 65 pieds et plus afin d'inclure uniquement les embarcations couvertes par la Règle sur la vitesse des navires (VSR). De plus, pour les tableaux A et C, les données pour chaque ZGS ont été filtrées pour ne tenir compte que des mois complets, pour la saison de 2023-2024, au cours desquels la ZGS était en vigueur :

Block Island (novembre à avril), Cape Cod (janvier à avril, ce qui n'inclut pas la période du 1 au 15 mai car l'outil de filtrage du tableau de bord ne permet pas de comptabiliser des données partielles pour un mois), Grand chenal Sud (avril à juillet), Morehead City (novembre à avril), New York-New Jersey (novembre à avril), Norfolk (novembre à avril), Caroline du Nord-Géorgie (novembre à avril), Off Race Point (mars à avril), Philadelphie (novembre à avril), et Sud-Est (décembre à mars, sans inclure la période du 15 au 30 novembre et celle du 1 au 15 avril).

Tel que mentionné précédemment, ce tableau de bord contient des statistiques agrégées sur le trafic maritime dans les ZGS actives de baleines noires de l'Atlantique Nord, telles qu'identifiées dans la VSR. Les statistiques ont été générées à partir d'une combinaison de données SIA terrestres et satellitaires. Dans la mesure du possible, la longueur et le type des navires ont été corrigés ou affinés à l'aide d'une base de données maritime validée, mais cette validation n'est pas exhaustive. Bien que le tableau de bord puisse fournir des statistiques sur les distances et les vitesses parcourues par les navires à l'intérieur des ZGS, il convient d'être prudent lors de l'interprétation des statistiques sur le trafic maritime en raison des mises en garde suivantes : le tableau de bord contient des données sur les navires qui sont soumis à la VSR et ceux qui ne le sont pas; les navires soumis à des restrictions de vitesse obligatoires peuvent être exploités en vertu d'une exception pour des motifs de sécurité ; les informations sur la longueur et la classe des navires sont autodéclarées et ne peuvent pas toujours être validées; et certaines classes de taille de navires incluses dans les données peuvent être considérablement sous-représentées en raison des exigences en matière d'import du SIA. Il convient également de noter que les données relatives aux types de navires exemptés de la règle (par exemple, navires militaires et des forces de l'ordre) ont été omises.

ANNEXE 9

Réponse des États-Unis à la demande d'information du Secrétariat de la CCE

Réponse modifiée par rapport à la demande initiale du Secrétariat, dans les cas où il était impossible ou inopportun de répondre (p. ex. information indisponible, prédélibératoire, confidentialité)

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

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

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

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

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

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

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

- de la documentation sur les caractéristiques du navire, notamment sur sa taille;
- des documents sur la propriété et la gestion du navire;
- des cartes indiquant les emplacements et les vitesses du navire (souvent établies à partir de données SIA);
- les journaux de bord du navire, le cas échéant;
- des documents concernant les contacts avec des représentants du navire, y compris toute lettre envoyée auparavant à ces représentants au sujet de la conformité à la VSR.

Critères de la NOAA pour émettre un avertissement écrit ou remettre un Notice of Violation and Assessment of Penalty (NOVA, Avis de violation et d'évaluation de l'amende)

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

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

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

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

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

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

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

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

La NOAA reçoit des données SIA grâce à un accord interorganismes avec le *Volpe Center* du département des Transports. Bien que ces données exactes ne soient pas publiées, les données SIA pour le même réseau national SIA de l'USCG, qui représentent la majeure partie des données SIA qu'utilise la NOAA, sont accessibles sur le site <<https://marinecadastre.gov/accessais/>>. Outre ces informations, nous nous appuyons également sur la base de données suivante, conformément à notre accord avec le *Volpe Center* : <<https://www.spglobal.com/market-intelligence/en/solutions/products/sea-web-vessel-search>>. Elle nous permet d'enrichir nos connaissances sur les caractéristiques des navires (p. ex. taille et type du navire, etc. Il est à noter que cette source d'information n'est pas accessible au public; il s'agit d'une base de données tierce consultable moyennant des frais). Les renseignements sur la méthode utilisée pour évaluer la VSR en 2020 se trouvent tous dans le document même et dans ses annexes : <<https://www.fisheries.noaa.gov/national/endangered-species-conservation/reducing-vessel-strikes-north-atlantic-right-whales#right-whale-speed-rule-assessment>>. Si plus de données brutes et techniques sont d'intérêt (même s'il ne s'agit pas des données directement utilisées pour la surveillance de l'application de la loi), on peut consulter les données complémentaires pour l'article de H. Blondin, L.P. Garrison, J.D. Adams et al. (*Vessel strike encounter risk*

model informs mortality risk for endangered North Atlantic right whales along the United States east coast, Sci Rep 15, 736, 2025) à l'adresse <<https://doi.org/10.1038/s41598-024-84886-z>>, et dans le référentiel GitHub : <<https://github.com/SEFSC/VesselStrikeRiskModel/tree/main>>.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En outre, l'orientation actuelle de la Cour suprême porte à penser que l'analyse des effets de la NEPA doit se limiter aux effets des actions aux États-Unis. L'organisme a néanmoins dépassé cette norme en tenant compte de la mortalité de baleines dans les eaux canadiennes. Au chapitre 8 du volume 1 du rapport contenant la version définitive de l'EIE, nous avons examiné les composantes valorisées suivantes de l'écosystème : de grandes baleines fréquemment enchevêtrées [dans les engins] des pêcheries visées par l'ALWTRP, d'autres espèces protégées, l'habitat et les collectivités humaines. Notre analyse et la plupart des actions concernées étaient axées sur la zone de gestion des pièges/casiers dans la région Nord-Est, assujettie à l'ALWTRP. Cette zone comprend les eaux situées au sud de la frontière canado-américaine jusqu'à une ligne droite allant de Watch Hill Point (Rhode Island), à la latitude 40° 00' N., bornée à l'ouest par la terre ou par la ligne de longitude 71° 51.5' O., et à l'est par la limite orientale de la Zone économique exclusive (ZEE). Il s'agit d'une zone soumise aux exigences de l'ALWTRP qui comprend les eaux marines et le plancher océanique relevant de la compétence des États-Unis. Nous avons également pris en considération les blessures graves et la mortalité qui surviennent dans les eaux canadiennes par suite des activités humaines (principalement, les enchevêtrements et les collisions avec des navires) en raison de l'ampleur de leur incidence sur la population de baleines noires de l'Atlantique Nord (voir la section 8.3.3.10).

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

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

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

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

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

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

Plus précisément, la réduction du nombre de pièges est abordée dans les remarques 5.14 (p. 19), 6.1 (p. 21) et 6.3 (p. 22); les lignes de bouée à faible résistance sont abordées dans la remarque 12.9 (p. 56) et la section 1.1.14 (p. 57-59); les fermetures de zones statiques sont abordées dans les remarques 7.6 (p. 26), 7.7 (p. 27), 7.8 (p. 27), 9.1 (p. 39), 9.7 (p. 41), 9.11 (p. 42), 9.15 (p. 43) et 9.23 (p. 45); le marquage des engins est abordé dans la section 1.1.5 (p. 12-15) ainsi que dans la remarque 1.1 (p. 4); la gestion dynamique est abordée dans les remarques 5.9 (p. 17), 5.16 (p. 19), 9.2 (p. 39), 9.10 (p. 42), 9.19 (p. 45) et 11.9 (p. 53).

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

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

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

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

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

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

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

L'OLE a utilisé des véhicules téléguidés (VTG) uniquement pour inspecter les casiers à homards. Les autres types d'engins fixes, tels que les filets maillants, présentent un risque trop élevé d'enchevêtrement des VTG et d'endommagement des engins de pêche. Des inspections par VTG ont eu lieu dans la baie de Cape Cod et le golfe du Maine ainsi qu'au large, près du banc de Georges.

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

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

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

La police environnementale du Massachusetts effectue des patrouilles de surface exhaustives dans la zone Nord du Massachusetts, dans le secteur situé à l'extrême ouest de la zone de restriction du Massachusetts (*MRA Wedge*) ainsi que dans la zone de restriction du Massachusetts, avant et pendant les fermetures.

Puisque les interdictions d'État et fédérales concernant les cordages de descente et de remontée (lesquelles se recoupent) existent de longue date et se distinguent par leur prévisibilité, les taux de conformité sont très élevés.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- organisé un webinaire éducatif sur les modifications de la phase 1 de l'ALWTRP à l'intention de l'équipe de réduction des prises; ce webinaire était ouvert au public et il est accessible en ligne;
- créé des guides [de conformité propres aux divers États pour les zones 3 de gestion du homard et la région Nord-Est](#);
- imprimé des guides de marquage des engins, distribués aux pêcheurs par l'intermédiaire de nos services de liaison;
- fourni de l'information actualisée sur les [lignes de bouée à faible résistance](#) et les [maillons faibles](#) approuvés, en précisant les endroits où ils sont disponibles;
- créé et publié des [vidéos](#) montrant la façon d'installer et d'utiliser les maillons faibles;
- collaboré avec les pêcheurs pour mettre au point des maillons faibles en plastique;
- collaboré avec les États pour assurer l'approvisionnement en lignes à faible résistance et pour en fournir une certaine quantité sans frais (variable selon les États) aux pêcheurs;
- dispensé une formation en personne à l'USCG et aux partenaires de JEA dans le Maine, le New Hampshire, le Massachusetts et le Rhode Island afin qu'ils puissent mieux aider à la mise en conformité;
- dispensé une formation au personnel du premier district de l'USCG afin qu'ils puissent mieux sensibiliser les agents d'application de la loi aux règlements de l'ALWTRP;

- publié des rappels annuels sur les exigences de l'ALWTRP et les zones de restriction dans le bulletin *NOAA Navigator*;
- envoyé un rappel annuel concernant les zones de restriction de l'ALWTRP par courriel, via gov.delivery;
- fourni une expertise thématique aux conseils de gestion des pêches de la Nouvelle-Angleterre et du centre du littoral atlantique afin de les sensibiliser aux exigences de l'ALWTRP.

Autres informations

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

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

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

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

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

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

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

Pièce jointe 1 à l'annexe 9 : Données supplémentaires sur les avis de violation et d'évaluation de l'amende (NOVA) liées aux infractions à la Règle sur la vitesse des navires, fournies par les États-Unis dans le cadre de leurs observations sur le projet de dossier factuel

Année	NOVA émis	Montants totaux des amendes (USD)	Paiement en totalité (USD)
2010	9	346 500,00 \$	151 800,00 \$
2011	9	322 000,00 \$	113 850,00 \$
2012	13	402 500,00 \$	309 350,00 \$
2013	18	730 250,00 \$	596 675,00 \$
2014	5	59 250,00 \$	53 325,00 \$
2015	3	140 500,00 \$	100 575,00 \$
2016	0	0,00 \$	0,00 \$
2017	5	63 250,00 \$	26 625,00 \$
2018	2	115 000,00 \$	78 775,00 \$
2019	6	142 750,00 \$	89 475,00 \$
2020	2	120 000,00 \$	50 000,00 \$
2021	4	277 500,00 \$	385 125,00 \$
2022	23	300 806,00 \$	262 725,00 \$
2023	35	661 000,00 \$	452 300,00 \$
2024	33	504 250,00 \$	384 200,00 \$
2025	10	153 256,00 \$	54 750,00 \$

Nombre total de NOVA et de leurs montants	177	4 338 812,00 \$	
Total dû entente de règlement/par défaut	163	3 222 300,00 \$	
Total pour paiements en totalité	152		3 105 050,00 \$
Total par défaut	11		
Déclinaisons	8		
Dossiers actifs	4		
Recouvrement	8		

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

Numéro de dossier	Date du NOVA	Montant du NOVA (USD)	Montant final dû (USD)	Statut
SE1002589	21/11/2011	40 250,00 \$	40 250,00 \$	PET-défaut
SE1002592	21/11/2011	51 750,00 \$	N/A	Fermé
SE1002934	21/11/2011	23 000,00 \$	N/A	Fermé
SE1002936	21/11/2011	23 000,00 \$	N/A	Fermé
SE1002968	21/11/2011	11 500,00 \$	N/A	Fermé
SE1002932	21/11/2011	46 000,00 \$	N/A	Fermé
NE1003296	5/3/2012	5 750,00 \$	5 750,00 \$	PET-défaut
SE1102515	20/8/2012	74 450,00 \$	74 450,00 \$	PET-réglé
SE1104155	17/9/2012	86 250,00 \$	17 250,00 \$	PET-réglé
SE1104238	17/9/2012	11 500,00 \$	11 500,00 \$	PET-réglé
SE1102522	14/6/2013	69 000,00 \$	69 000,00 \$	PET-défaut
NE1101492	6/9/2013	17 250,00 \$	17 250,00 \$	PET-défaut
NE1701878	6/6/2018	11 500,00 \$	11 500,00 \$	PET-défaut
NE2201536	27/6/2022	7 500,00 \$	7 500,00 \$	PET-défaut
NE2203319	29/11/2022	15 000,00 \$	13 500,00 \$	PET-réglé
NE2203327	22/2/2023	75 000,00 \$	N/A	En attente d'appel
NE2107875	5/6/2023	7 500,00 \$	7 500,00 \$	Devant le département du Trésor pour recouvrement de créance
NE2300747	14/9/2023	22 500,00 \$	N/A	En attente d'appel
SE2303316	12/10/2023	15 000,00 \$	N/A	En attente d'appel
SE2314666	6/6/2024	22 500,00 \$	22 500,00 \$	PET-défaut
NE2403441	12/8/2024	25 000,00 \$	22 500,00 \$	PET-réglé

* PET = Payé en totalité

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



Commission de coopération environnementale
1001, boulevard Robert-Bourassa
Bureau 1620
Montréal (Québec) H3B 4L4
tél. 514 350-4300 téléc. 438 701-1434
info@cec.org / www.cec.org