

CONVENTION DE GESTION DES EAUX DE BALLAST

Dès 1991, le Comité de Protection de l'Environnement (MEPC) de l'OMI a adopté des lignes directrices préventives à l'introduction d'espèces nuisibles dans les eaux australiennes, premier pays à considérer que l'importation d'organismes nuisibles par transport maritime est un sujet préoccupant en matière d'environnement.

Ces lignes directrices n'ont été observées que par un petit nombre d'Etats et les déchargements non contrôlés des eaux de ballast se sont poursuivis.

L'OMI a donc demandé au MEPC de poursuivre l'étude de la question des eaux de ballast. Dès février 2004, la Convention Internationale de Gestion des Eaux de Ballast a été adoptée, dans le but de sensibiliser et responsabiliser toutes les parties directement impliquées sur ce thème.

Les Administrations sont invitées à échanger au maximum, par l'intermédiaire de l'OMI, les informations qu'elles détiennent sur les infestations graves causées par les organismes aquatiques dans leurs eaux territoriales.

Les Etats sont également tenus de procéder régulièrement à des analyses de leurs eaux territoriales afin d'opérer un suivi d'éventuelles infestations par des organismes aquatiques. Ils devront transmettre les résultats de ces analyses à l'OMI.

Les Etats peuvent exempter les navires battant leur pavillon, dans la zone relevant de leur juridiction, de tout ou partie des dispositions relatives à la gestion des eaux de ballast dans la mesure où ces navires ne portent pas atteinte à l'environnement ni à la santé humaine.

Les Etats du port doivent mettre à disposition des installations de réception et de traitement des sédiments agglomérés dans les ballasts et risquant de renfermer des bactéries nuisibles.

Des zones supplémentaires dédiées au renouvellement des eaux de ballast peuvent être désignées. Il est également prévu de former les capitaines et les équipages sur l'application des méthodes de gestion et de traitement des eaux de ballast.

Pour leur part, les navires sont invités, lorsque cela leur est possible et en cas de réelle nécessité, à vider ou remplir leurs ballast en dehors des eaux territoriales d'un Etat, c'est-à-dire en haute mer, en eau profonde et aussi loin que possible du littoral.

Lorsque pour des raisons météorologiques, d'état de la mer ou d'impossibilité d'exécution sur le plan pratique, les navires ne peuvent effectuer le renouvellement des eaux de ballast avant l'entrée dans les eaux territoriales d'un Etat, les capitaines des navires doivent le signaler à l'autorité de l'Etat du port qui prendra alors les mesures jugées nécessaires.

Dans ce cas, le navire devrait seulement rejeter la quantité minimale essentielle d'eau de ballast conformément aux décisions prises par l'Etat du port pour les situations exceptionnelles.

Par ailleurs, les navires devront être équipés de systèmes de filtrage des eaux de ballast, en phases de chargement et de déchargement.

Enfin, les personnels navigants sont tenus d'établir et de tenir à jour des registres ou journaux de bord appropriés consignants au minimum les informations suivantes : date, position géographique, citerne(s) et cales à cargaison du navire, température et salinité de l'eau de ballast et quantité d'eau de ballast chargée ou déchargée.

Ces registres ou journaux de bord seront tenus à disposition de l'Etat du port, à bord des navires, pour consultation.

En France, de nombreux bassins à proximité des ports sont déjà concernés par ce type de pollution, tels les bassins de Fos et de Nantes Saint-Nazaire. Dans ces bassins, des bactéries se développent,

détruisant l'écosystème et nuisant aux différentes cultures marines pratiquées aux alentours. Au problème purement écologique vient donc se greffer un problème économique.

A ce jour, trois pays dans le monde ont pris des mesures unilatérales de réglementation de la gestion de ces eaux. Il s'agit des Etats-Unis, du Canada et de l'Australie / Nouvelle Zélande.

Les solutions adoptées par ces Etats servent d'exemple pour les autres nations, y compris la France.

Toutefois, il faut souligner que ces pays font face à une problématique différente.

En effet, les navires qui croisent dans les eaux territoriales de ces Etats touchent forcément un de leurs ports. Il n'y a pas de navigation de transit comme c'est le cas en Europe et donc en France.

Par conséquent, les mesures réglementaires prises ont pour but principal d'imposer aux navires de ballaster ou déballaster en haute mer, mesures impossibles à appliquer en Europe. Qu'en est-il du navire qui remonte d'Espagne à destination des Pays-Bas ? Ce navire transitera par les eaux territoriales françaises puis belges, allemandes et enfin néerlandaises. Il ne passera jamais en haute mer et ne pourra, de ce fait, jamais gérer convenablement ses eaux de ballast.

Copier les modèles américain, canadien ou australien n'est donc pas une solution viable et acceptable pour les pays européens, y compris pour la France.

Les solutions semblent donc s'orienter vers le traitement des eaux de ballast plutôt que vers un protocole de gestion de ces eaux.

Plusieurs approches sont envisagées :

- L'approche chimique : il s'agit d'injecter un élément chimique dans les ballasts qui éliminera toutes les cellules nuisibles dans l'eau. Les limites de cette technique sont que les composés chimiques sont soit insuffisamment puissants, et donc partiellement inefficaces, soit trop puissants ce qui pose le problème du rejet de ces eaux traitées dans l'environnement. Des tests sont en cours à ce jour mais n'ont jusqu'alors pas donné de résultat satisfaisant.
- L'approche mécanique : le but est de nettoyer, par divers procédés mécaniques, l'eau contenue dans les ballasts afin de pouvoir la rejeter sans risque pour l'environnement. Globalement, là encore, les procédés ne sont pas au point et ne demeurent que partiellement efficaces. De plus, ils sont souvent très onéreux et présentent des problèmes de place à bord des navires : installer les systèmes les plus encombrants reviendrait à installer un moteur supplémentaire à bord. Ces solutions sont envisageables, à terme, pour les navires neufs mais semblent inapplicables aux navires déjà existants.
Par ailleurs demeure le problème des sédiments qui ne seraient pas traités et dans lesquels se réfugient les bactéries nuisibles. Un système de traitement des sédiments, en parallèle, est donc indispensable.

Ces recherches ne donnent à ce jour pas de résultat satisfaisant à associer aux installations de réception des sédiments adéquates.

En résumé, la question sur les mesures à adopter par l'Etat français sur ce thème reste entière.

D'un point de vue politique, il paraît délicat que la France prenne des mesures unilatérales.

La France ne peut pas, en l'état, décider de ratifier seule un texte alors même qu'aucune solution scientifique de traitement des eaux de ballast n'est aujourd'hui efficace.

Une action isolée de la France sur ce sujet présente aussi des risques économiques car imposer un plan de gestion des eaux de ballast à proximité des ports français dérouterait les trafics vers d'autres ports européens moins contraignants.