



Bonne nouvelle pour la biodiversité : la convention internationale sur les eaux de ballast est entrée en vigueur

Au gré du trafic maritime international, d'importants volumes d'eau de mer sont déplacés d'un continent à l'autre via les ballasts, ces grands réservoirs dont sont équipés les navires.

Le 8 septembre 2017, une Convention internationale sur les eaux de ballast est entrée en vigueur, obligeant l'ensemble de la flotte maritime mondiale à traiter ces eaux rejetées. Le coût sera significatif pour les armateurs, mais la décision est importante pour la biodiversité. Parmi les milliers d'organismes marins qui voyagent avec les eaux de ballast, certains parviennent à conquérir leur territoire d'arrivée, entraînant parfois des bouleversements pour l'écosystème local.



Porte-conteneur dans le rail de navigation au milieu de la Manche
©Ifremer / Olivier Dugornay

En fonction du volume de marchandises transporté et des manœuvres en cours, les bateaux pompent de l'eau dans leur ballast ou en relâchent, au large comme à quai. Ces grands réservoirs sont indispensables à la stabilité d'un navire et permettent à l'hélice de rester immergée quel que soit le poids de la cargaison. « *On estime que 10 milliards de mètres cube d'eau de mer transitent par ce biais chaque année, dont 22 millions déchargés le long des seules côtes de France métropolitaine. Ces eaux sont évidemment chargées d'une grande variété d'organismes marins qui voyagent ainsi avec les navires : microalgues, planctons animal, larves, petits mollusques et crustacés, bactéries...* », détaille Philippe Gouletquer, directeur scientifique adjoint en charge des questions de biodiversité marine et côtière à l'Ifremer.

Plus de 50 000 navires devront s'équiper

A partir du 8 septembre, porte-conteneurs, cargos, bateau-citernes, navires de croisière et gros bateaux de pêche seront tenus de s'équiper de dispositifs capables d'éliminer ou de rendre inoffensifs les organismes aquatiques rejetés. Plus de 50 000 navires sont concernés. Douze années ont été nécessaires pour que la convention adoptée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) entre en vigueur. Le texte a été ratifié par plus de 30 pays représentant 35% du tonnage maritime mondial. C'est la signature de la Finlande, en septembre 2016, qui a permis de dépasser ce seuil. Plusieurs procédés sont aujourd'hui homologués et commercialisés pour traiter les eaux de ballast : traitement des eaux par rayonnement ultraviolet, électrolyse, filtration ou encore utilisation de produits chimiques.

Une convention pour lutter contre la prolifération d'espèces invasives

60 % des cas d'introduction d'espèces invasives seraient liés au trafic maritime, soit par les ballasts, soit par la coque des bateaux où algues et mollusques peuvent s'accrocher (le phénomène est appelé « salissure »). Parmi les milliers d'espèces déplacées, seule une petite proportion retrouve des conditions environnementales qui leur permettent d'assurer leur cycle de vie. « *En revanche, certaines deviennent invasives car leurs caractéristiques les rendent dominantes par rapport aux espèces locales : l'absence de prédateur ou une activité de reproduction ou de prédation importante, par exemple* », explique Philippe Gouletquer, auteur d'un guide des organismes marins exotiques présents sur les côtes françaises (voir encadré). 325 cas d'espèces introduites ont été recensés sur les côtes françaises, dont certaines entraînent des perturbations pour la biodiversité locale. « *A l'échelle mondiale, l'expansion du trafic maritime fait planer un risque d'homogénéisation des écosystèmes, avec quelques espèces opportunistes qui pourraient proliférer au détriment des spécificités des écosystèmes régionaux. La ratification de la Convention internationale sur les eaux de ballast constitue donc une avancée majeure.* »

L'OMI s'attaque maintenant à une autre problématique : celle des biosalissures, ces organismes indésirables qui se fixent sur les coques des navires. Comme la crépidule, espèce américaine introduite accidentellement au Royaume-Uni au XIX^e siècle. Leur contrôle n'est pour l'instant pas réglementé.



Edition : deux ouvrages de référence sur la biodiversité marine

Philippe Gouletquer a rédigé le *Guide des organismes exotiques marins* (Editions Belin - mars 2016) mentionnant les différents vecteurs d'introduction des espèces sur nos côtes, comme le transport maritime. Avec une fiche descriptive complète pour chaque espèce.

Il est également co-auteur avec Anaïs Joseph du livre *Un océan de promesses* (éditions Quae - parution mi-septembre). Cet ouvrage montre notamment le potentiel que représente notre biodiversité marine.