

Des journalistes canadiens et américains se penchent sur le processus d'inspection de l'eau de ballast des corporations de la Voie maritime à Montréal

Plus d'une douzaine de journalistes canadiens et américains ont répondu à l'invitation des corporations américaine et canadienne de la Voie maritime d'observer la façon dont les inspecteurs de la Voie maritime effectuent les inspections de l'eau de ballast des navires océaniques en route pour les Grands Lacs. Les journalistes ont eu l'occasion de monter à bord du *Federal Kivalina*, un « océanique » de Fednav Limitée transportant 28 000 tonnes de sable de rutil synthétique provenant d'Australie à destination d'Ashtabula (Ohio).

Les inspecteurs de la Voie maritime effectuent les inspections de l'eau de ballast à l'écluse de Saint-Lambert, à Montréal (Québec). L'écluse est le passage obligé de tous les navires arrivant dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Pour obtenir l'accès aux Grands Lacs, un navire doit se soumettre à une inspection de l'eau de ballast réalisée par les inspecteurs de la Voie maritime à l'écluse de Saint-Lambert.

Lors d'une conférence de presse organisée le long du *Federal Kivalina*, les dirigeants de la Voie maritime ont décrit le processus des inspections de l'eau de ballast sur le point d'être appliqué à bord du navire. Des spécialistes du laboratoire de recherche environnementale des Grands Lacs de la National Oceanic and Atmospheric Administration des États-Unis ont présenté aux journalistes des preuves de l'efficacité du rinçage à l'eau salée pour éliminer les espèces aquatiques nuisibles des citernes. Le contenu de chaque citerne d'eau de ballast doit atteindre un taux de salinité d'au moins 30 parties par millier – niveau que les scientifiques estiment suffisant pour tuer les passagers clandestins de toute espèce exotique. Si les résultats de l'examen révèlent que la norme minimum n'est pas respectée, le navire se voit refuser l'entrée dans la Voie maritime à moins que les citernes de ballast non conformes restent scellées pendant toute la durée du transit dans la Voie maritime et les Grands Lacs.

Au printemps 2008, la réglementation américaine sur l'eau de ballast a été harmonisée avec la réglementation canadienne, mettant fin à une échappatoire dont pouvaient profiter les navires dits « NOBOB » (déclarant ne pas avoir d'eau de ballast à bord). Les inspections visent maintenant toutes les citernes d'eau de ballast (qu'elles soient chargées ou non) de tous les navires entrant dans la Voie maritime, appliquant dans tous les cas les mêmes normes rigoureuses de gestion de l'eau de ballast.

« La journée des médias a été un grand succès parce qu'elle a montré aux journalistes que le personnel de la Voie maritime connaît intimement la problématique de l'eau de ballast et que nous sommes déterminés à prendre toutes les mesures raisonnables pour protéger les Grands Lacs de tout dommage supplémentaire causé par les espèces envahissantes », a déclaré Terry Johnson, Jr., administrateur de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) des États-Unis.

« Notre volonté de minimiser les effets du transport maritime demeure inébranlable, a insisté le président et chef de la direction de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) du Canada. Les efforts combinés des inspecteurs américains et canadiens feront en sorte qu'aucun navire ne sera autorisé à entrer dans la Voie maritime avant de se conformer à des pratiques de gestion de l'eau de ballast qui figurent parmi les plus rigoureuses au monde. »

La visite de deux heures à bord du *Federal Kivalina* a permis aux journalistes de poser des questions détaillées sur le processus d'inspection de l'eau de ballast. Après le volet du

programme à bord du navire, des experts en politique de l'eau de ballast de Transports Canada et de la Garde côtière américaine ont renseigné les participants sur la législation en matière de gestion de l'eau de ballast, sur l'élaboration de normes internationales et sur le calendrier de mise en œuvre de ces normes par l'Organisation maritime internationale (OMI).

Extraits de la couverture médiatique de l'événement du 5 mai

Médias imprimés

- Tom Wanamaker, *Watertown Daily Times* (bureau d'Albany) : « Les navires ayant des citernes jugées non conformes reçoivent un avis leur interdisant de rejeter de l'eau des citernes concernées, ce qui peut compromettre leur capacité de charger des marchandises. Les capitaines peuvent choisir de retourner au large pour effectuer le rinçage à l'eau salée exigé, une option qui leur coûte du temps et de l'argent. Les navires non conformes peuvent aussi se voir imposer jusqu'à 36 625 \$ en amendes. »
- René Bruemmer, *The Gazette* : « Les nouvelles règles devraient fermer la porte à la grande majorité d'espèces étrangères qui peuvent vivre dans le réseau d'eau douce d'Amérique du Nord. »
- Courtney Tower, *The Bar-code Border* : « Le rinçage à l'eau salée est efficace parce qu'il chasse le fond des citernes de ballast des navires. Pourtant, le Congrès et l'administration des États-Unis le considèrent comme une mesure "provisoire", et le Canada est du même avis. »

Radio

- David Sommerstein, *North Country Public Radio (Watertown, NY)* : « Les États-Unis et le Canada cherchent le moyen d'empêcher l'entrée d'espèces envahissantes dans le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs. Déjà 185 se sont introduites, coûtant des milliards de dollars par année à la région. Elles sont souvent arrivées comme passagers clandestins dans les citernes de ballast de navires étrangers. Les deux pays veulent que le public sache qu'ils s'occupent du problème. »
- Julien Bilodeau / Pascale Guericolas, *Radio-Canada (La semaine verte, 11 mai 2008)* : « Alors pour ces navires-là, les règlements prévoient déjà maintenant qu'ils doivent changer leur eau de ballast en haute mer avant d'entrer au Canada. Donc ils doivent vider l'eau douce en haute mer et la remplacer par de l'eau salée. Et ça règle le problème parce que l'eau salée, quand elle arrive dans l'eau douce, il n'y a plus une bestiole qui peut survivre. »

Télévision

- Brian Dwyer, *News 10 Now (Watertown, NY)* : « Montréal est la ville clé dans ce processus parce que les navires y passent avant d'entrer dans le réseau Grands Lacs-Saint-Laurent, et les inspections réalisées là aident à prévenir l'arrivée d'espèces envahissantes. »