

LA FIN DE LA GRANDE BARRIÈRE DE CORAIL ?



La Grande Barrière de corail en Australie est reconnue comme une merveille de la nature. Pourtant, l'icône internationale subit depuis plusieurs années des attaques à la fois environnementales, touristiques, industrielles, commerciales... OCEAN71 Magazine a enquêté pour comprendre ce qui pourrait justifier qu'un jour on puisse parler de ce joyau naturel à l'imparfait.

Dossier publié le
20 mars 2014

Dossier dirigé par
Andy Guinand
Avec la participation de
Tom Jefferson

Chapitre 1 - La grande barrière de corail est en état de siège

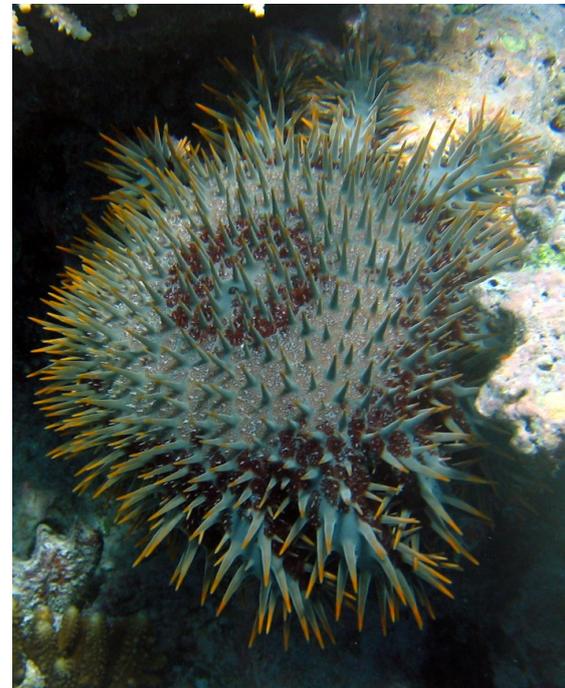
La nouvelle a fait le tour du monde en quelques jours. Pour la première fois, 150 scientifiques australiens se sont unis pour rédiger un appel au secours. La déclaration commune est adressée au gouvernement du Queensland (la région nord-est de l'Australie) qui risque de mettre en péril la Grande Barrière de corail pour des raisons économiques.



La raison de ce SOS émis aux quatre coins de la planète est la mise à l'étude de gigantesques chantiers industriels à l'intérieur même du parc marin, alors que cet ensemble corallien de 2600 kilomètres de long fait partie depuis 1981 du patrimoine mondial de l'UNESCO. «*La croissance économique australienne est basée principalement sur ses ressources minières, explique Richard Leck, le directeur de la campagne "Fight for the Reef" du WWF Australie. Le développement économique est une bonne chose, mais les moyens pour minimiser l'impact d'énormes chantiers industriels sur la Grande Barrière ne sont tout simplement pas étudiés.*»

C'est le cas par exemple du delta de Fitzroy. Le projet est d'y construire un immense port industriel pour le chargement du charbon alors que cette zone est l'un des lieux importants de reproduction de la tortue à dos plat (*Natator Depressus*) et sert aussi d'habitat au dauphin à aileron retroussé (*Tursiops Aduncus*), deux espèces proches d'être menacées! Autre exemple, le plan d'aménagement industriel dans l'une des parties les plus préservées du parc marin au nord, près de Cooktown. *«Plus au sud, le port d'Abbot Point est destiné selon les développeurs à devenir le plus grand port de charbon du monde! Personne n'a pensé à étudier l'impact cumulatif de ces projets sur la Grande Barrière...»*, se désole encore Richard Leck.

La simple construction de ces complexes industriels est déjà une menace en soi pour le corail car il sera nécessaire de draguer les fonds marins de millions de mètres cubes de roches et de boues aux abords du récif. Pour les scientifiques, le trafic important généré par la construction et le développement de ces ports industriels comporte d'énormes risques. De véritables autoroutes maritimes vont alors quadriller la zone comprise entre le continent et la Grande Barrière. La moindre collision, la plus petite erreur de navigation et ce sera une catastrophe majeure pour cette merveille de la nature qui a mis des millénaires à se constituer.



En 2010, le pays a déjà eu un avant-goût de ce qui risque d'arriver fréquemment: Alors qu'il repartait vers l'Asie, le Shen Neng 1, un vraquier chinois de 225 mètres de long chargé de 65 000 tonnes de charbon, s'écarte du chenal de sécurité pour raccourcir sa route. Il heurte à pleine vitesse un haut-fond corallien qu'il n'a pas vu, provoquant une déchirure de trois kilomètres de long dans la Grande Barrière ainsi qu'une marée noire!

Le désespoir des scientifiques est d'autant plus important que ces projets industriels viennent malheureusement s'ajouter à une liste déjà très longue de menaces qui pèsent sur ce lieu exceptionnel. Le

plus insidieux et destructeur est sans aucun doute l'élévation de la température de l'eau. Les polypes de certains coraux, particulièrement sensibles aux variations thermiques, perdent leur capacité à effectuer la photosynthèse. Ils blanchissent et meurent.

«L'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes, liées au dérèglement climatique, font aussi de sérieux dégâts dans un récif de corail déjà très fragile, explique Richard Leck. Sans parler de l'acidification des océans qui le fragilise encore davantage...»

Dès qu'un déséquilibre nouveau apparaît, les étoiles de mer prédatrices des coraux en profitent pour pulluler. Ces dernières années, l'acanthaster pourpre (*Acanthaster Planci*) se reproduit à vue d'œil, profitant des écoulements issus de l'agriculture intensive riche en engrais comme la canne à sucre.

Finalement, le tourisme de masse a aussi sa part de responsabilité. En 2012, ce ne sont pas moins de deux millions de personnes qui ont visité ce parc marin. Plus de 50 000 emplois sont liés directement au tourisme de la Grande Barrière de corail. Un business générant 5,4 milliards de dollars australiens (3,5 milliards d'euros). Malheureusement, il y a fort à parier que le jour où les coraux auront disparu, les touristes désertent aussi la région.

Une étude parue en 2012 s'est basée sur des observations pour avancer le chiffre hallucinant de 51% de couverture de corail ayant disparu en seulement 27 ans. La question posée au gouvernement australien reste donc entière: est-il plus profitable d'investir dans l'étude et la conservation de ce parc maritime menacé ou dans le développement de terminaux industriels pour vendre du charbon à la Chine et à l'Inde?

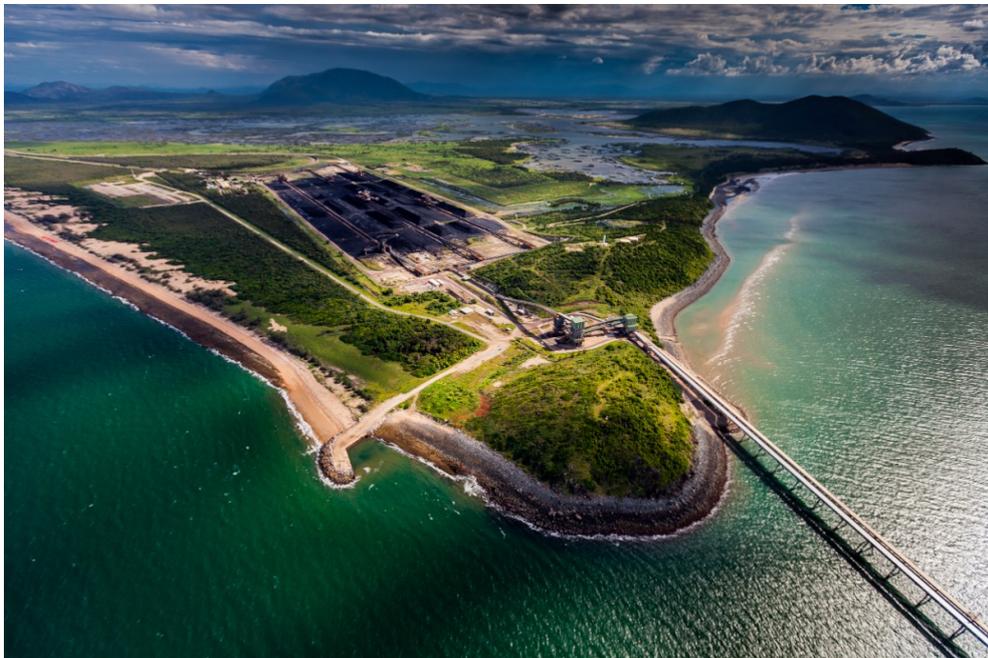
La réponse n'est peut-être pas uniquement du ressort de l'Australie. Du 16 au 27 juin 2013, le comité du patrimoine mondial de l'UNESCO se réunit au Cambodge. Si des actions concrètes ne sont pas prises d'ici juin 2014, il est envisagé d'inscrire la Grande Barrière sur la «Liste du patrimoine mondial en péril», surnommée aussi «la liste de la honte». L'Australie se retrouverait alors dans

une situation très embarrassante, car elle rejoindrait la République du Congo dont les cinq sites classés à l'UNESCO sont tous en danger en raison du conflit armé qui sévit dans le pays depuis une vingtaine d'années.

###

Chapitre 2 - la bataille d'Abbot Point

«Imaginez 150'000 camions bennes l'un derrière l'autre, parechoc contre parechoc sur 2000 kilomètres, explique Richard Leck, le responsable de la campagne «Fight for the Reef» du WWF australien. Maintenant, imaginez ces camions remplis au maximum de leur capacité, et vous obtenez le volume que représente trois millions de mètres cubes de boue de dragage. C'est cette quantité qui va être déversée au coeur du parc de la Grande Barrière de corail, patrimoine mondial de l'UNESCO. L'accord vient d'être approuvé par l'instance dirigeante du parc marin, fin janvier 2014!»



Fait d'autant plus surprenant, l'instance dirigeante que Richard Leck mentionne est la Great Barrier Reef Marine Park Authority, ou GBRMPA, en charge de protéger la Grande Barrière. Fondée en 1975, elle est établie dans le Queensland, au nord-est de l'Australie.

Ces derniers mois, son conseil d'administration a subi de très importantes pressions car la situation devient critique pour l'icône internationale sous-marine.



Afin de pleinement comprendre les événements récents, retournons au mois de juin 2013. Suite à la démission du Premier Ministre australien Julia Gillard, qui dirigeait le pays depuis 2010, le monde politique de l'état insulaire était au bord du chaos. Tony Abbott, président du parti libéral, remporte finalement les élections. En septembre, il devient le 28e Premier Ministre australien et ce, pour une période de trois ans. Dans l'histoire du pays, le gouvernement Abbott est devenu en moins de six mois le plus hostile en matière d'environnement.

Tout commence en décembre 2013, lorsque le ministre de l'environnement, Greg Hunt, revient sur une des promesses électorales. Il s'agissait d'envoyer un bateau de contrôle des pêches dans l'océan austral afin de surveiller les activités de chasse à la baleine pratiquée par les Japonais entre l'Australie et le pôle sud. Au grand dam de l'ONG Sea Shepherd, très active sur le sujet depuis une dizaine d'années, le navire australien de contrôle ne quittera jamais son port d'attache.

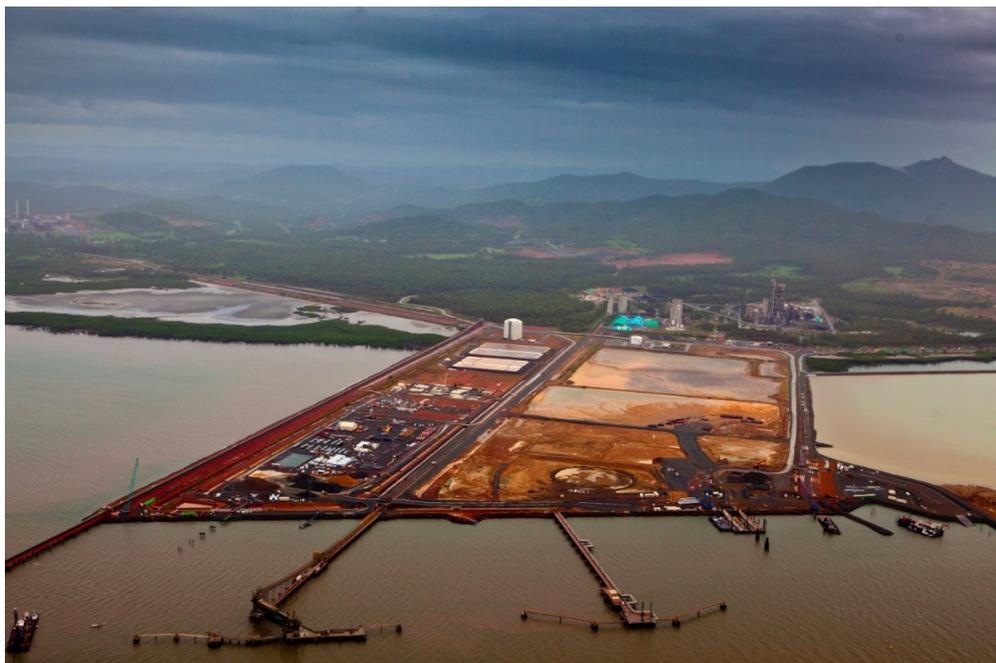
En janvier 2014, au nom de la sécurité des baigneurs, l'état d'Australie-Occidentale planifie le massacre de grands requins blancs, une espèce pourtant menacée. Moins d'un mois plus tard, en février, la demande est faite à l'UNESCO de retirer la candidature formulée par le précédent gouvernement d'inclure sur la liste des sites protégés les forêts anciennes de Tasmanie, abritant des arbres comptant parmi les plus grands de la planète.

Mais la décision la plus controversée est prise en décembre 2013. Une semaine avant Noël, Greg Hunt approuve une proposition du North Queensland Bulk Ports demandant l'agrandissement du port d'exportation de charbon d'Abbot Point. Ce terminal charbonnier, en passe de devenir l'un des plus grands du monde, n'est situé qu'à 50 kilomètres des îles sauvages Whitsunday, l'un des joyaux du parc marin de la Grande Barrière de corail. Entre 2012 et 2013, 11'000 navires de commerce ont emprunté les chenaux du parc marin, dont la superficie est équivalente à celle de l'Italie. Une situation très périlleuse pour la faune et la flore du parc, car si les projets d'extension des cinq ports charbonniers sont approuvés, ce nombre de navires va plus que doubler, augmentant sensiblement le risque de collisions et de catastrophes écologiques majeures.



Depuis cinq ans, un conglomérat de sociétés minières australiennes et indiennes veut exploiter le bassin géologique de Galilée. Situé dans l'ouest du Queensland, il représente un véritable Eldorado moderne du charbon, faisant miroiter de nombreuses promesses d'emplois et une réussite économique pour le pays. Des objectifs que le premier ministre Tony Abbott souhaite à tout prix atteindre, peu importe les risques environnementaux. Ce que le gouvernement ne précise pas en revanche est la clé de répartition des profits générés. Plus des trois quarts iront directement aux mains des propriétaires des mines, indiens pour la plupart.

Le principal problème du bassin de Galilée, comme pour l'essentiel des territoires australiens, est son isolement. Situé à 500 kilomètres de la côte la plus proche, il n'existe aujourd'hui aucune infrastructure, même élémentaire. Dès lors, le conglomérat minier a décidé de construire un aéroport, des routes, un système hydraulique complet, ainsi que des centaines de kilomètres de voies de chemin de fer. Le charbon sera transporté en train jusqu'aux ports comme celui d'Abbot Point, d'où il partira en mer vers la Chine et l'Inde, les deux plus grands importateurs actuels de charbon dans le monde.



La main d'oeuvre pour l'exploitation du charbon pose un autre problème. Pour les non-Australiens, le concept du «Fly-in, Fly-out» ou «FiFo» reste méconnu. Il s'agit de la catégorie de population se rendant sur son lieu de travail en avion, et vivant sur place pour une période prolongée. En général, un employé «FiFo» vit et travaille en suivant des rotations de trois semaines ; deux semaines de travail pour une de repos. Pour exploiter le bassin de Galilée, la demande de main d'oeuvre FiFo risque d'être gigantesque car cinq des neuf «super-mines» prévues sont chacune plus grande que l'actuelle tenante du record de taille des mines australiennes.

De récentes études ont mis à jour une corrélation entre le train de vie «FiFo» et un nombre important de problèmes de société et de santé: le stress généré par de longues heures de travail, la nourriture malsaine, l'alcool, les drogues, l'éloignement des proches... constituent quelques uns des facteurs plus que préoccupants de ce rythme de vie.

Largement opposée au projet industriel, l'industrie du tourisme du Queensland craint pour son avenir. La plupart des 67'000 employés de ce marché, vivant eux près de leur lieu de travail, pèsent quelques 5,4 milliards de dollars australiens (soit 3,5 milliards d'euros) par an. Contrairement à un boom minier temporaire, le tourisme s'envisage lui sur le long terme ; pour autant bien sûr que la barrière corallienne reste en bonne santé.

Raison pour laquelle le débat est si tendu depuis fin 2013. En approuvant la décharge de ces trois millions de mètres cubes de boue, la GBRMPA, qui est l'organe suprême responsable de la préservation de la Grande Barrière, inquiète les industries du tourisme et de la pêche. La déception est également immense pour les ONG ainsi que pour les locaux qui luttent contre l'agrandissement du port d'Abbot Point. Les sédiments d'un tel chantier pourraient étouffer les coraux et les prairies sous-marines en les exposant à des niveaux trop élevés de nutriments.

«Utiliser la Grande Barrière de corail comme décharge n'est tout simplement pas acceptable, martèle Richard Leck. Ce qui nous

dérange dans cette histoire n'est pas le développement industriel en tant que tel, mais la manière dont ce développement est envisagé. Ces millions de tonnes de boue ne concernent que la première étape de l'extension d'Abbot Point. Il y a toute une série d'autres projets de développement en cours pour plusieurs autres ports de la côte. Ces projets nécessitent des dragages de boue en quantités bien plus élevées que celle dont nous parlons aujourd'hui. Nous craignons qu'en donnant l'accord pour l'extension d'Abbot Point, l'autorité va faciliter les futures demandes de développements.»

Plus inquiétant encore, les accidents d'ordre écologiques rencontrés sur les chantiers passés ne semblent pas avoir influencé la récente approbation d'Abbot Point. Dans le parc marin inscrit au patrimoine mondial, bien qu'un peu au sud de la Grande Barrière de corail, se trouve la ville de Gladstone et son port industriel tristement célèbre pour la communauté locale. En 2011, afin d'agrandir le chenal de navigation, il a été décidé de draguer les fonds marins et de construire une digue avec les tonnes de boue prélevées. Pour des raisons qui restent encore à être identifiées par l'enquête en cours, l'étanchéité du mur semble avoir été compromise, entraînant une fuite de produits toxiques, notamment des éléments acides, dans le milieu marin. Les pêcheurs locaux ainsi que les écologistes affirment que certains dauphins, tortues, lamantins et crabes du delta sont morts suite à l'exposition aux boues toxiques.

«Comment se fait-il qu'un nouvel accord soit donné pour la décharge de boue dans un système corallien, alors que nous sommes toujours en train d'enquêter sur les raisons du désastre précédent?», se demande la sénatrice Larissa Waters, porte-parole du parti écologiste australien. «Nous ne pouvons pas accepter que la catastrophe pour les pêcheurs et le secteur du tourisme de Gladstone se reproduise dans la Grande Barrière de corail. La mort d'animaux marins ainsi que le développement d'épidémies et de malformations chez certains poissons ont été quelques unes des conséquences dramatiques des travaux du chenal de navigation de Gladstone.»

Fait troublant, à Abbot Point le dragage et le déversement de la boue ne sont pas les seules possibilités qui permettent l'agrandissement des capacités d'exportation. Un document officiel de la GBRMPA démontre très explicitement que deux possibilités moins risquées existent mais ont été écartées. La première serait de déplacer les boues dans une décharge terrestre. La seconde serait de prolonger le quai de commerce actuel. *«En allongeant le terminal, explique Richard Leck, il devient alors possible de presque complètement éviter les travaux de dragage. Mais cette option n'a jamais été sérieusement envisagée, en partie à cause de son coût. Pourtant, en comparant le coût de prolongement du quai avec les coûts de création des mines et la construction de la voie de chemin de fer par exemple, on se rend compte qu'il ne s'agit que d'une fraction du budget total du projet. La GBRMPA, le gouvernement fédéral et régional connaissaient parfaitement les différentes options possibles. Ils ont approuvé malgré tout la solution dont les risques importants pourraient être évités!»*

Interrogée sur le sujet, la GBRMPA se dédouane aisément: En tant qu'autorité en charge du parc marin, elle n'est tout simplement pas habilitée à imposer une décharge à terre, encore moins un agrandissement d'infrastructures portuaires. *«Nos pouvoirs nous permettent de rejeter ou d'approuver une demande de projet situé dans le parc marin»* explique Russell Reichelt, le président du conseil d'administration de la GBRMPA. *«Sur la base des données scientifiques à notre disposition, nous avons donné notre accord pour l'expansion d'Abbot Point avec des conditions, car les impacts potentiels d'une décharge au large sont gérables et qu'aucune répercussion négative sur le long terme n'est attendue pour le site classé au patrimoine mondial.»*

Dans un autre communiqué disponible sur leur site internet, la GBRMPA explique qu'en tant que port en eau profonde exploité depuis presque 30 ans, Abbot Point est le candidat idéal pour entreprendre une expansion. De plus, la boue qui serait draguée est composée à 60% de sable et 40% de limon et d'argile. Selon les tests scientifiques diligentés par la GBRMPA, aucune trace de produit toxique n'a été décelée à ce jour. Afin de s'assurer de la

préservation de la valeur exceptionnelle de la Grande Barrière de corail, la GBRMPA a imposé des conditions particulièrement strictes au projet d'Abbot Point. Le site de décharge doit par exemple correspondre presque à l'identique au site de dragage. De plus, le site qui a été choisi se situe à 40 kilomètres du récif le plus proche, mais toujours dans le parc marin. Le déchargement n'est autorisé que dans un périmètre de quatre kilomètres carrés, où aucun corail ni prairie sous-marine n'est présent. Les boues ne pourront être immergées que par étapes sur une période de trois ans, et exclusivement entre mars et juin (l'automne austral), soit la période où les coraux ne fraient pas et les prairies sous-marines vivent au ralenti.

Malgré ces conditions draconiennes, une majorité d'Australiens sont scandalisés et souhaiteraient une interdiction pure et simple de déchargement dans le parc marin de la Grande Barrière. Etant donné le soutien du public qu'elle reçoit depuis le début de la campagne, l'ONG WWF Australie a décidé de créer un fonds pour contester devant les tribunaux le récent accord.



Ce n'est pas la seule bataille légale en cours. Deux actuels membres du conseil d'administration de la GBRMPA sont soupçonnés de conflit d'intérêt et une enquête a été ouverte. Tony Mooney occupe

un poste à la tête de la société Guildford Coal, qui travaille dans l'industrie du charbon dans le nord du Queensland. Jon Grayson possède quant à lui des parts dans l'entreprise Gasfields Water and Waste services, créée en juin 2013. Cette société bénéficierait grandement d'un agrandissement des ports d'exportation comme Gladstone et d'autres projets d'extension de ports. Plusieurs documents prouvent que ces deux membres de la GBRMPA ont aidé à l'approbation de développement de ports de commerce. Le résultat de l'enquête initiée par Greg Hunt n'a pas encore été publiquement révélé, mais Richard Leck en conclut *qu'«indépendamment des conflits d'intérêts présumés, on est en droit de se demander si il est approprié qu'une personne travaillant pour l'industrie du charbon siège au conseil d'administration du parc de la Grande Barrière.»*

Il se pourrait aussi que d'autres facteurs viennent contrarier les projets d'extensions portuaires. Tout d'abord, les investissements dans le charbon ne sont plus aussi prometteurs qu'il y a quelques années. Deux des plus grandes banques dans le monde, l'américaine Goldman Sachs ainsi que la suisse UBS, ont publié des rapports concordants qui ne prêtent pas en faveur d'une exploitation du bassin de Galilée. *«La fenêtre pour investir dans de nouvelles mines de charbon est en train de se refermer. Raison pour laquelle, nous déclassons la rentabilité du charbon à 85 dollars la tonne pour 2015»*, précise le rapport détaillé de Goldman Sachs. Une autre étude estime pour sa part que la rentabilité du bassin de Galilée se situe à 100 dollars la tonne de charbon. Si l'analyse de Goldman Sachs se confirmait pour 2015, l'exploitation du charbon australien ne serait donc pas rentable.

Autre élément contrariant pour les industriels du charbon, le Sénat australien a approuvé en mars 2014 une motion non contraignante invitant le ministre de l'environnement Greg Hunt à revenir sur sa décision favorable au dragage d'Abbot Point. *«Le Sénat ainsi que la communauté envoient un message fort à l'administration fédérale qu'il n'est pas acceptable d'utiliser un site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO comme décharge»*, a commenté la sénatrice Larissa Waters.

Finally, le Comité du patrimoine mondial pourrait décider de placer la Grande Barrière de corail sur la liste des sites en danger. Roni Amelan est le responsable presse de l'UNESCO pour les affaires traitant du patrimoine mondial: *«A ce jour, il est impossible de dire si la Grande Barrière sera inscrite sur la liste des sites en danger. Suite à la demande du Comité, le gouvernement australien a récemment remis un rapport qui explique les efforts fournis par l'état du Queensland afin de garantir la santé du système corallien. Lorsque le Comité se réunira à Doha en juin 2014, il étudiera le rapport et prendra les décisions en conséquence.»*

Le Comité du patrimoine mondial est une autorité morale. Elle n'a pas de pouvoirs contraignants sur ses membres. L'UNESCO reste impuissante sans la coopération de l'état qui a formulé la requête initiale pour qu'un site soit classé au patrimoine mondial. Les effets d'un déclassement en «site en danger» ne sont pas clairs, car chaque site est unique et nécessite des actions adaptées. Mais Roni Amelan mentionne que *«par le passé, l'inscription à la liste des sites en danger a fourni des résultats concluants, surtout en matière de sensibilisation et de mobilisation»*.

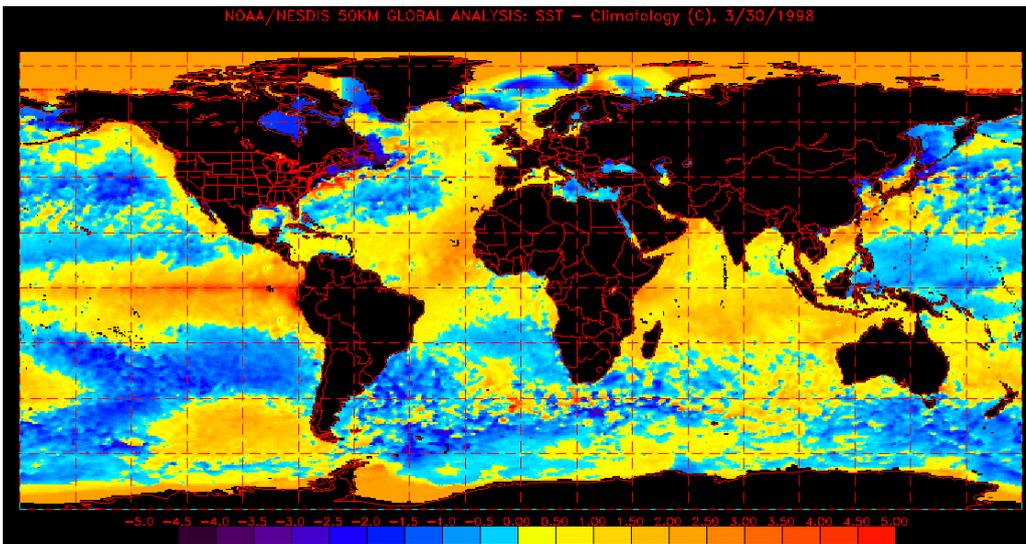
«La Grande Barrière de corail fait figure de merveille marine dans le monde entier, conclut Richard Leck. Si elle est placée sur la liste des sites en danger, il est fort à parier que les gens qui ont prévu de la visiter dans le futur vont se demander si la qualité de l'expérience attendue sera au rendez-vous.»

Un fait déjà constaté par Jacquie Sheils, une biologiste marine qui participe à des tours guidés dans les îles Whitsunday: *«Au début, les gens venaient pour voir de leur propres yeux cette icône internationale. Maintenant, ils viennent car ils veulent voir la Grande Barrière avant qu'elle ne meure. Il y a cinq ou six ans encore, jamais nous n'entendions ce discours. A présent, nous l'entendons tous les jours.»*

###

Chapitre 3 - L'effet papillon

Les deux tiers de notre planète sont liés par un élément unique: l'eau. Ce formidable vecteur unit les mers et les océans et connecte tout ce qui s'y trouve. Des événements anodins peuvent déclencher des cataclysmes à des milliers de kilomètres: c'est ce qui est surnommé l'effet papillon.



Prenons la Grande Barrière de Corail, par exemple. Dans un système si complexe, chaque acteur se doit de jouer un rôle pour la survie de la communauté toute entière. Les coraux agissent comme protection contre les tempêtes et abritent dans leurs myriades de cachettes les espèces qui souhaitent échapper à leurs prédateurs. Petits et grands poissons transforment les déchets des uns en nourritures pour les autres. Ce fragile équilibre a permis la naissance d'un monde sous-marin hyper-connecté, de la taille du Japon, considéré comme le Graal de l'observation d'espèces aquatiques. Mais toutes ces relations, qui prennent place dans un parc marin si grand soit-il, ne pèsent pas bien lourd comparées aux connexions qui s'opèrent dans l'océan Pacifique.

Aussi surprenant que cela puisse paraître, le manque d'anchois au Pérou peut rendre fous les éleveurs de saumons canadiens. Autre exemple, en l'absence de saison des pluies en Asie, le secteur du

tourisme de la Grande Barrière de Corail, un marché de plus de six milliards de dollars pour l'état du Queensland, va très sérieusement s'inquiéter. Ces événements qui sont séparés par des milliers de miles nautiques à travers le Pacifique ne semblent au premier abord pas liés. Et pourtant. Deux mots les rapprochent comme s'ils étaient voisins: El Niño.



Ce phénomène météorologique porte le nom de l'enfant Jésus car c'est aux alentours de Noël que sa présence se fait le plus ressentir. Lors d'une année «normale» avec une tendance El Niña, les puissants vents d'Est poussent les eaux de surfaces du Pacifique en direction de l'Ouest. Une partie de cette eau chaude s'évapore pour créer la mousson en Asie. Lorsque ces vents d'Est sont trop faibles, comme c'est le cas en 2014, les eaux froides des profondeurs ne remontent pas à la surface du Pacifique Est. Les réactions s'enchaînent : la chaleur équatoriale se propage. La naissance d'El Niño est imminente, et rien ne peut plus l'arrêter.

Les scientifiques spécialisés dans ce domaine annonçaient il y a quelques semaines une probabilité de 75 à 80% d'un événement El Niño moyen à fort pour l'hiver 2014-2015. Depuis, ce pourcentage a

été revu à la baisse mais il est impossible à l'heure actuelle de prédire si ses effets seront destructeurs ou non.

D'ordinaire, les pêcheurs péruviens sont les premiers à percevoir les changements annonciateurs d'une mauvaise année. Tels des canaris dans une mine, ils assistent aux prémices d'un phénomène qui va influencer la vie de millions de gens, d'espèces animales et végétales. De retour de pêche, les filets des pêcheurs sont désespérément vides d'anchois. Lors d'un événement El Niño, ce poisson qui affectionne le froid évite les eaux anormalement chaudes de surface, et devient de facto plus dur à pêcher. Lorsqu'il se laisse attraper, ce poisson fourrage est dans la plupart des cas transformé en nourriture pour l'élevage d'espèces plus nobles. Les tonnes manquantes au Pérou peuvent donc faire flamber les prix sur le marché mondial, augmentant les charges des aquacultures à travers le monde et notamment les éleveurs de saumon au Canada, grands consommateurs d'anchois.



En ce qui concerne la Grande Barrière de Corail en Australie, les conséquences peuvent être autrement plus dramatiques. Lors des hivers 1997-1998 et 2001-2002 (été dans l'hémisphère sud), les plus importants cas de blanchiment et mort des coraux ont été enregistrés dans le parc marin. Ces deux hivers qui feront date

étaient marqués par de forts épisodes El Niño. Mais que se passe-t-il exactement lorsque les récifs blanchissent?

Les coraux sont particuliers en ce sens qu'ils font à la fois partie du règne animal et végétal. La part animale vit en symbiose avec une algue unicellulaire appelée zooxanthelle. Comme n'importe quel végétal, au travers de la photosynthèse, il transforme le gaz carbonique en oxygène, créant du sucre pour elle-même ainsi que pour le corail. Mais lorsque que la température de l'eau augmente, son métabolisme s'accélère et la quantité d'oxygène produite est telle que le corail pense être empoisonné. Le réflexe est d'expulser la zooxanthelle de son polype. Vu que l'algue donne sa couleur au corail, le blanchiment se généralise dans ces conditions.

Les coraux peuvent tout à fait survivre à ces périodes d'antibiose et de blanchiment, car ils sont capables de trouver d'autres sources de nourriture. Néanmoins ces épisodes à répétition les fragilisent et ils finissent par mourir, envahis par des algues. Les épisodes El Niño influencent le monde depuis des milliers sinon des millions d'années. C'est un phénomène naturel qui a forcé les espèces à évoluer pour pouvoir survivre. En ce qui concerne les coraux, les dégâts passagers peuvent être limités. Pour cela, un nombre de paramètres doivent être remplis ; le plus important étant la propreté de l'eau.

Le Nord-Est de l'état du Queensland est probablement la région australienne la plus intensivement cultivée. Son climat, sa topographie et son sol fertile la rendent particulièrement propice à la culture de canne à sucre. Après de nombreuses recherches et analyses, il est apparu que cette industrie qui pèse plusieurs milliards de dollars est en partie responsable de ruissellements agricoles synonymes de pollution marine. Les eaux de la Grande Barrière de Corail ont malgré elles capté de grandes quantités de fertilisants, pesticides et herbicides au fil des dernières décennies.

Face à ces constatations, de sérieux efforts ont été faits pour améliorer les pratiques agricoles. Des programmes de nettoyage et d'éducation ont été mis en place, sous la supervision du

gouvernement, d'ONG et d'institutions internationales. *«Il est clair que l'un des facteurs clés de la santé de la Grande Barrière de Corail est la propreté de son eau»*, me confirme lors d'un après-midi d'été Tim Badman au siège de l'IUCN à Gland en Suisse. Il est le directeur à l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature du programme Patrimoine Mondial. Cette institution a la responsabilité de conseiller l'UNESCO pour tous les sites naturels inscrits au Patrimoine Mondial. Il connaît bien la Grande Barrière pour y avoir été en personne, et pour avoir recommandé les actions ces sept dernières années. *«Dans le monde marin, tout est interconnecté. La qualité de l'eau du parc marin dépend énormément des cours d'eau qui charrient les sédiments jusqu'à la mer. L'énorme travail qui est fait en ce moment en Australie au niveau de l'éducation et de la mise en place de pratiques agricoles concerne des lieux qui sont situés en dehors du site classé au Patrimoine Mondial. Alors même que le site protégé de la Grande Barrière de Corail est gigantesque, de la taille de l'Italie, il faut penser encore plus grand. Selon les derniers relevés scientifiques, il apparaîtrait que nous sommes sur le point de renverser la vapeur en ce qui concerne la propreté de l'eau. Nous ne sommes plus au fond du creux mais en train de remonter la pente, ce qui est potentiellement une excellente nouvelle si cette tendance peut être maintenue»*, m'explique-t-il.



Ces programmes de plusieurs millions de dollars portent donc leurs fruits, et les sédiments enrichis ne polluent plus autant qu'avant les eaux de la Grande Barrière. L'une de ces initiatives, baptisée «Project Catalyst», est menée conjointement par le WWF et Coca-Cola. Le site internet du projet annonce fièrement sa mission: *«Préserver la Grande Barrière de Corail en innovant dans les pratiques agricoles. Project Catalyst vise à tester et valider les pratiques qui sont toutes aussi bonnes pour les fermiers que pour la Grande Barrière.»* L'eau de mer avoisinante pourrait ainsi retrouver doucement une propreté suffisante pour que le corail soit de plus en plus résistant aux réchauffements provisoires et peut-être même durables de l'eau.

Ces coûteux efforts risquent néanmoins d'être réduits à néant dans un futur très proche.

Il est vrai que la vie aquatique de la Grande Barrière a récemment évité de justesse le déversement de trois millions de mètres cube de sédiments de dragage. Dans le chapitre précédent, nous vous parlions du projet d'expansion du port d'Abbot Point qui doit s'agrandir afin d'accueillir de larges navires. Afin que ces immenses vraquiers puissent s'approcher du terminal et récupérer leur chargement de charbon, le sol marin devait être dragué. L'idée de base était de déverser les tonnes de sable et d'argile un peu plus loin au large au beau milieu du parc marin, avec le risque de créer un brouillard toxique pour le récif et toute la vie marine. Face à l'inquiétude du public et des scientifiques, l'état du Queensland a fini par annoncer que le sédiment serait finalement entreposé à terre. Une excellente nouvelle, comme le révèle un article du Independent Australia, étant donné que le fond marin devant le port d'Abbot Point était saturé en substances nocives telles que des résidus de peinture. L'entreprise australienne responsable de cette pollution a d'ailleurs été condamnée à payer une amende de 195 000 dollars pour délit environnemental.

Les coraux et les herbiers marins, primordiaux pour la survie de nombreuses espèces du parc, ont donc été jusqu'à ce jour préservés des dragages. Cependant, la Société de Conservation Marine

Australienne (AMCS) rappelle qu'il existe encore de nombreux autres projets de développement le long de la côte qui nécessiteraient le dragage d'une centaine de million de mètres cubes de sédiment. Une quantité largement suffisante pour altérer la qualité de l'eau du parc marin.

Afin de limiter les dragages, toutes sortes d'idées fleurissent. Un projet propose par exemple de transférer le charbon d'un bateau à l'autre non pas à l'abri dans un port mais au milieu de l'océan. Cette pratique, connue sous le nom de transbordement, implique le chargement du charbon sur une barge qui l'emmènerait à 30 kilomètres au large où il serait déchargé sur un plus grand navire. Ce procédé protégerait les fonds marins des dragages, mais une telle pratique pourrait s'avérer encore plus dangereuse dans les faits. Sans parler des poussières de charbon qui s'envoleraient à la moindre risée de vent, les transferts devraient être effectués par mer calme. Par mer agitée, les bateaux prendraient alors le risque d'entrer en collision et de perdre une partie ou la totalité de leur chargement. *«Cela fait 35 ans que je vois les deux côtés de l'industrie du charbon, explique Peter Dallas, ancien travailleur de l'industrie au Queensland. Selon moi, le transbordement est une erreur. Bien que sur le papier cela paraisse intéressant, ce n'est qu'une illusion et cette pratique est extrêmement risquée.»*

Qu'importe les caprices de la mer, les vraquiers devront jour après jour traverser le parc marin afin de récupérer leur chargement au port. Pour canaliser ce trafic maritime en constante augmentation, les autorités ont délimité des passages pour que les bateaux évitent les zones protégées. Pas plus tard qu'en juillet 2014, cela n'a pas empêché un vraquier chinois de prendre un raccourci en direction du port d'Abbot Point. Le capitaine a été reconnu coupable, et devra s'acquitter d'une amende de 85'000 dollars. C'est la quatrième fois depuis 2010 qu'un commandant est condamné pour prendre une route illégale à travers le site classé au Patrimoine Mondial. Un par année en moyenne.

Lorsqu'elles sont cumulées, ces pratiques posent un risque conséquent à la qualité de l'eau du parc. La Grande Barrière de

Corail se dirige dangereusement vers la perte de sa résistance naturelle aux phénomènes destructeurs. Pourtant, qu'on le veuille ou non, cette industrie et ses pratiques vont se développer. Le charbon australien sera exporté coûte que coûte, et les quantités annoncées sont faramineuses.

Depuis 1846, ce combustible est extrait des sols du Queensland. Durant l'année fiscale de 2012-2013, plus de 179 millions de tonnes ont été extraites des mines du Nord Est australien pour être brûlées ailleurs dans le monde. Ce chiffre est appelé à augmenter significativement. L'état fédéral a donné son feu vert en juillet 2014 pour le début de l'exploitation de la mine de Charmichael et son potentiel de 60 millions de tonnes par année. Une fois les opérations démarrées, Charmichael détiendra le record de la plus grande mine de l'hémisphère sud. Greenpeace affirme que le charbon miné à Charmichael produira quatre fois plus d'émissions de CO2 que la Nouvelle Zélande. Malgré la taille de la future mine, une seule et unique entreprise sera en charge de son exploitation: Adani.

Adani est la plus grande compagnie énergétique indienne. Au grand dam des écologistes locaux, elle projette de construire et exploiter la mine, la voie de chemin de fer qui transportera le charbon jusqu'à la côte, ainsi que le port d'exportation d'Abbot Point. Aujourd'hui, cette gigantesque société tentaculaire fait face à des charges criminelles dans son propre pays. Adani risque de devoir payer des amendes de plusieurs millions de dollars pour avoir pollué l'environnement lors du développement d'un port situé dans la région du Gujarat. L'accusation parle de la destruction d'une mangrove entre 2001 et 2012 suite aux activités industrielles du groupe.

«Adani est verticalement intégrée, m'explique Richard Leck du WWF australien. La compagnie possède les mines, les chemins de fer, les ports, il se peut même qu'elle possède les vraquiers. Mais elle exploite également les usines en Inde qui brûlent le charbon pour l'électricité. Ils sont donc bien moins inquiétés par les aléas du marché que tous les autres acteurs du secteur. Afin de faire tourner leurs usines, ils ont

besoin d'un certain type de charbon qui est celui extrait du bassin de Galilée. Les quantités qu'ils importent sont faramineuses ceci afin de satisfaire aux besoins de leurs usines.»

Bien qu'Adani soit assez grand pour ne pas se soucier des fluctuations du marché, d'autres y sont attentifs. Partout dans le monde les prix du charbon baissent, et les investisseurs sont de plus en plus frileux. Les premiers à avoir retiré leurs investissements du financement d'expansion du port d'Abbot Point sont les Allemands de la Deutsche Bank. *«Non seulement le cours du charbon baisse, mais des pays tels que la Chine embrassent une vision à long terme résolument plus écologique. Dès lors, l'industrialisation autour de la Grande Barrière devient tout aussi toxique pour le corail que pour les investisseurs, analyse la sénatrice Larissa Waters, porte-parole des Verts australiens. Le financement d'Abbot Point a été abandonné par des grands groupes, tels que BHP et Rio. L'actuel gouvernement fédéral australien ainsi que celui du Queensland semblent être bloqués avec la récente approbation de la mine Charmichael dans le bassin de Galilée, alors même que le marché doute de l'avenir du charbon.»*



Ces derniers mois, plusieurs pays sont rentrés dans la course aux énergies renouvelables. L'un deux a le poids nécessaire pour faire basculer le monde entier: la Chine. Envahi par le smog qui fait

désormais partie du paysage urbain de ses mégapoles, empoisonnant des milliers de citoyens chaque année, le gouvernement chinois a décidé de prendre le taureau par les cornes. Ne pouvant abandonner le charbon du jour au lendemain, Pékin réfléchit à d'autres solutions. Mais la conséquence irrémédiable sera une réduction importante du charbon importé. Mauvaise nouvelle pour l'Australie qui exporte la majorité de son charbon en Inde, au Japon mais aussi en Chine.

Insensible à la volonté chinoise de trouver des solutions plus vertes, le gouvernement de Tony Abbott s'embourbe dans les énergies fossiles. Non content d'avoir donné son feu vert au développement de la mine de Chamichael, le gouvernement a également réussi à tenir une de ses promesses électorales: abandonner la taxe carbone. L'Australie est ainsi devenu le premier pays développé au monde à faire ce choix.

Une véritable victoire pour l'administration fédérale qui ne cache pas son scepticisme sur le dérèglement climatique. Les pollueurs australiens n'ont désormais plus besoin de financer leurs émissions de CO₂. De plus, le gouvernement a annoncé des coupes drastiques dans les budgets afin de réduire la dette souveraine du pays, «*pour les générations futures*». Ce n'est malheureusement pas une surprise de découvrir que les départements souffrant le plus de ces économies sont l'environnement et la science.

Pour ne citer que quelques exemples, la GBRMPA (institution responsable de la gestion et la protection de la Grande Barrière, voir chapitre 2) verra ses fonds diminuer de 2,8 millions de dollars sur quatre ans ; le plan de protection pour la qualité de l'eau de la Grande Barrière ainsi que l'institut des sciences marines vont être aussi sévèrement touchés. Autant de domaines qui, aux yeux du premier ministre australien, ne méritent pas d'être financés pour l'avenir.

Le plus étonnant, c'est que les approbations officielles de ces projets industriels autour de la Grande Barrière de Corail sont systématiquement accompagnées d'une foule de contraintes

environnementales. Ceci afin de rassurer le public qu'aucun mal ne sera fait au joyau touristique du pays. Cependant, les agences nationales qui doivent s'occuper des contrôles sont souvent surchargées. C'est ce qu'a révélé une enquête faisant suite au désastre écologique de Gladstone Harbour (voir chapitre 2). Le rapport constate qu'en 2011, pas moins de 800 projets sensibles pour l'environnement étaient supervisés par 10 fonctionnaires. Combien seront-ils une fois les coupes budgétaires effectives? *«Un second rapport publié il y a quelques mois démontre que les conditions strictes imposées par l'état fédéral ne sont souvent pas respectées»*, confirme Larissa Waters.

Ce rapport de 73 pages arrive à la conclusion que «le département de l'environnement du Queensland n'est pas suffisamment efficace dans son contrôle, sa supervision et la mise en pratique des conditions environnementales, mettant ainsi inutilement en péril l'Etat contre des attaques en justice et l'environnement contre des désastres écologiques.»

D'immenses développements industriels sont prévus et entrepris à proximité d'un écosystème marin unique, avec tous les risques que cela implique. Ces projets seront menés à bien par une société étrangère apparemment peu fiable, et supervisés par une administration qui n'est visiblement pas capable de le faire. Tout ceci pour extraire du charbon dont le monde de demain n'aura sûrement plus besoin. De nos jours, il n'y a pas que le monde marin qui soit interconnecté. Les papillons sont souvent magnifiques, mais leurs effets peuvent être dévastateurs.

###