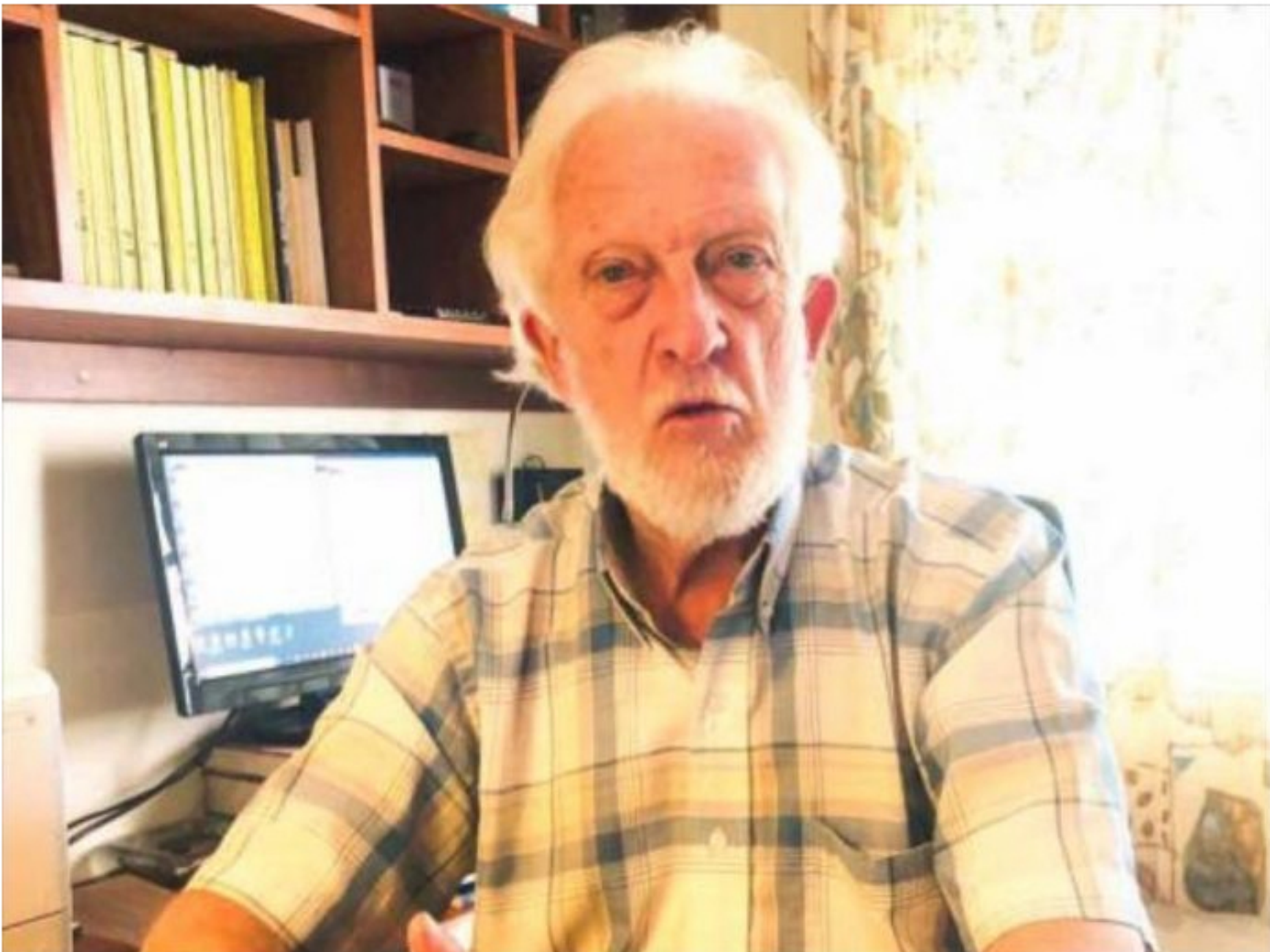


Pierre Baissac : « Nous sommes à l'heure de vérité sur les conséquences environnementales »

20 Août 09h02 632 1 Commentaire



Pierre Baissac est un écologiste et un biologiste marin d'expérience. Ancien directeur exécutif de la Mauritius Wildlife Foundation (MWF), il a consacré plus de 45 années de sa vie aux domaines environnementaux et écologiques. Après la MWF, il a mis sur pied sa propre entreprise de consultant, Diospyros, qui agit dans les domaines environnemental, écologique et de biologie marine. Dans cette interview réalisée vendredi, Pierre Baissac trouve que le naufrage du Wakashio sur nos côtes et la marée noire « sont très regrettables, car la situation était prévisible ». Il prévoit que même si la quantité de fioul déversée est relativement faible, l'impact sur l'environnement marin est réel. Ainsi, il craint pour l'équilibre et la bonne santé de l'île aux Aigrettes qui est « une perle pour Maurice » et que les oiseaux migrateurs ne soient piégés dans l'huile lourde ou ne reviennent jamais. Enfin, si notre interlocuteur préconise pour l'heure la priorité biologique et écologique, il insiste qu'il faut aussi mettre l'emphase sur le volet social.

En tant qu'expert de l'environnement marin, que vous inspire ce qui s'est passé et se passe encore à Pointe d'Esny et la côte sud-est depuis l'échouement du MV Wakashio ?

— C'est regrettable. Très regrettable, car une telle situation était prévisible. Maurice est sur une route maritime, beaucoup de navires passent le long de nos côtes. Et ce n'est pas comme si nous n'avions aucune expérience de tels naufrages. Il y a eu, il y a cinq, six ans, pas loin de là, à Pointe-Vacoas, un navire qui a échoué et deux, trois ans avant, il y a eu l'autre navire qui avait échoué dans le Nord, à côté de Roches-Noires et de Poste-La-Fayette. Et ce sont des choses qui avaient été prévues et préparées par un nombre de plans, dont le National Oil Spill Contingency Plan en 1990, qui prévoyait l'éventualité d'une marée noire. C'était une situation à redouter. Le danger ce sont les conséquences de l'échouement, notamment dans le cas présent, cette marée noire et ses conséquences...

Cette pollution occasionnée par le MV Wakashio est-elle la plus grave marée noire de l'histoire de Maurice ?

— C'est difficile à dire, car je n'ai pas vraiment de souvenir qu'il y en a eu d'autres de cette ampleur. Je n'oserais pas la qualifier de plus grave, mais certainement elle est très grave. Ce n'est pas le Torrey Canyon (1967) ou l'Amocco Cadiz (1974) qui étaient de plus vaste ampleur, mais la pollution de fioul elle-même, une fois qu'elle est avérée est très néfaste. S'il y a une grande marée noire en plein océan, si ça ne touche aucune terre, cela devient un peu plus gérable. Mais dans le cas présent, même de petits tonnages d'huile lourde sont néfastes, parce que l'espace de notre baie est limité et les vents et les courants marins vont pousser cette nappe vers l'intérieur des terres. La côte est est la côte la plus vulnérable car exposée aux vents généraux, les alizés qui viennent du sud-est. Nous faisons face sur toute cette côte à ce qu'on appelle le courant sud-équatorial qui est un grand courant marin qui vient de l'est et va vers cette direction ouest qui nous emmène jusqu'à la côte africaine. D'où le dicton des pêcheurs d'ici : « Si ou bateau perdi, zot pou retrouve li Madagascar ». Ce courant marin pousse tout sur la côte. Ainsi, même si la quantité de fioul déversée est relativement faible, l'impact sur l'environnement marin est réel...

Quels seront les lieux les plus affectés ?

— L'image d'ensemble de cette baie montre qu'elle commence à Pointe-du-Diable jusqu'à après Blue Bay, à Pointe-Vacoas où s'était échoué le dernier navire. Cela forme cette très grande baie à l'intérieur ou sur les bords de laquelle nous avons, en prenant depuis le nord, la grande passe de Mahébourg, de Grand-Port, trois îlots : l'île de la Passe, l'île aux Fouquets (l'île aux Phares) et l'île aux Vacoas, ainsi qu'un peu plus haut, l'îlot Mangénie, etc., qui forment partie de l'Outers Islands National Parks. Ce sont des îlots protégés pour la richesse de leur biodiversité.

Il y a aussi l'île aux Aigrettes, une réserve naturelle de très grande importance, un sanctuaire de biodiversité, un sanctuaire de protection d'animaux, une zone hautement privilégiée. L'île en elle-même n'est peut-être pas menacée directement, car le fioul ne montera pas sur terre. Mais il y a la toxicité des odeurs et des vapeurs de cette huile lourde qui peut être très toxique pour les animaux de cette île. Si cette toxicité peut ne pas nécessairement tuer les oiseaux ou les reptiles, etc., elle leur est très inconfortable. Voyez comme les gens tombent malades à cause des odeurs. Alors, imaginez ce que c'est pour un petit oiseau imprégné de cette odeur. C'est extrêmement néfaste. Cette pollution présente une très grosse menace pour l'équilibre et la bonne santé de l'île aux Aigrettes qui est une perle pour Maurice.

Plus bas, il y a, à Pointe d'Esny, une grande étendue de mangroves, le Pointe d'Esny Wetlands, classé site Ramsar, donc de valeur non seulement nationale, mais aussi internationale. De septembre/octobre jusqu'à mars/avril, les oiseaux migrateurs arrivent sur cette mangrove où il y a des fonds de vase, et où ils trouvent leur nourriture, notamment les vers marins, les crabes et autres crustacés. Outre le fait que les oiseaux migrateurs risquent d'être pris dans ces fonds de vase sur lesquels l'huile lourde se serait déposée, s'ils ne meurent pas, ils ne trouveront pas de quoi se nourrir et iront dans d'autres sanctuaires. Ils peuvent ne jamais revenir.

Quels sont les autres impacts possibles de cette marée noire sur la faune et la flore de cette région ?

— La mangrove est fortement menacée par cette marée noire. Pas seulement les plantes elles-mêmes, mais l'intérieur de cette mangrove qui consiste en une richesse, une biodiversité extraordinaire. Il y a des poissons qui sont dans nos lagons qui viennent y pondre et les alvins se protègent dans les racines de la mangrove. Ce sont des pouponnières pour les crustacés. On y voit les huîtres, les moules... Les huîtres et autres animaux bivalves, comme les teck-teck, etc., sont des animaux qui filtrent l'eau. Si lorsqu'ils sont ouverts, ils sont recouverts de cette huile, si cela ne les tue pas, cela les rendra toxiques. Donc, si cette huile arrive et s'étend à l'intérieur de ce fond de vase, cela tuera toute cette vie microscopique, qui est aussi une nourriture pour les oiseaux. Il y a différents niveaux et étendues de menaces.

L'une des principales préoccupations concerne les récifs coralliens de la lagune. Quel est selon vous l'impact de l'hydrocarbure sur nos récifs ?

— La problématique immédiate visible et visuelle, qui nous scandalise et qui a galvanisé le peuple mauricien, est très préoccupante. Nous sommes à l'heure de vérité sur les conséquences environnementales. Il ne faut pas oublier ce qui est invisible à nos yeux et qui peuvent être de plus grandes conséquences à plus long terme. D'une part, le grand problème cumulé que cela présente pour nous, c'est que nos récifs sont sujets à un sérieux problème de réchauffement climatique. Si en sus du changement climatique, nos récifs sont menacés par un problème de nappe chimique, cela ajoute au problème qui ajoute à la gravité de la situation dans laquelle nous nous trouvons, notamment une érosion côtière aiguë. D'autre part, le récif est un sanctuaire, un organisme vivant, au sein duquel vit toute une communauté d'autres organismes, comme des poissons, des crevettes... Il y a toute la vie qui vit autour et dedans, car ces animaux y trouvent refuge, mais aussi leurs sources de nourriture.

Si le corail meurt, car affecté par les microgouttelettes déposées dans le fond de vase avec le courant, toute cette faune qui y trouve refuge ne peut plus exister. Toute cette vie, qui normalement enrichit le lagon, risque de disparaître. Avec l'impact écologique et environnemental, il y a aussi un effet sur la chaîne humaine...

— Effectivement, il y a des effets multiples. D'une part, sur les activités humaines dans le lagon, comme la pisciculture. Si, à ce jour, la ferme marine n'a pas encore été touchée, elle reste vulnérable : il suffit que les vents soient suffisamment forts pour affecter de ce côté là. Mais ce qui est sûr, même si nous ne connaissons pas encore le niveau de toxicité sur les poissons, il n'est pas recommandé de consommer les huîtres ou les poissons pour l'instant. Jusqu'à quand, je ne saurais le dire.

D'autre part, au-delà de l'impact sur l'environnement marin, il y a aussi l'impact sur le plan social. Il ne faut pas oublier que tout le long de cette côte vit une série de villages, pied dans l'eau. Ces villages forment une communauté avec un esprit typique que l'on ne retrouve pas à Grand-Baie ou Rivière-Noire, avec un côté culturel unique dans cette région — la dernière sur la côte de Maurice —, où il y a largement cet esprit de villages de pêcheurs. Privés de leur environnement quotidien, les habitants souffrent aussi de ce naufrage. L'Etat a une responsabilité sociale et culturelle pour préserver cela. Préserver non dans leur état de pauvreté, mais conserver et faire ce qu'il faut pour garder cette authenticité de villages de pêcheurs tout en leur accordant les moyens et le confort nécessaires pour leur bien-être. Et leur bien-être, c'est la restauration sans risque de leur environnement marin.

Cela prendra combien de temps pour qu'on retrouve à Blue Bay dans son état naturel ?

— Difficile à dire. Il y a des études qui ont été faites dans le monde entier, dont en Afrique du Sud, pour des traitements différents sur les plages riches en biodiversité et affectées par le fioul. Mais cela concerne les plages. Et selon ces études, pour certains endroits, au bout de 6,8 mois, après avoir enlevé et gratté l'huile, les plages commencent à revivre. C'est le best case scenario. Mais en général, les impacts peuvent durer assez longtemps en fonction des spécificités du lieu. L'effet résiduel risque d'être beaucoup plus long. A titre d'exemple, le problème qui se poserait c'est comment gratter dans l'enchevêtrement de la mangrove ? Ou les petits graviers à Rivière-la-Chaux ? Est-ce qu'on va retourner chaque petite roche sur des kilomètres ? Ce n'est pas possible. Il est évident que certains endroits récupéreront relativement vite, mais pour d'autres, cela risque de prendre plusieurs années...

Quelles devraient être les priorités ?

— La première solution aurait été d'empêcher le déversement. Mais une fois qu'il y a eu la fuite, la priorité était de la contenir et d'empêcher qu'elle atteigne la côte. Et la solution a été celle employée largement par les volontaires qui se sont mobilisés avec une énergie faramineuse extraordinaire. La force de cette mobilisation générale de la population et son inventivité a été un choc pour Maurice. A défaut d'autres moyens pas nécessairement disponibles, il fallait trouver des moyens pour limiter l'impact négatif. Les booms artisanaux se sont avérés efficaces dans une grande mesure. La suite c'est une autre histoire. Le problème du nettoyage et de la restauration risque d'être plutôt complexe dans la mesure où l'on peut s'éparpiller et dissiper les efforts. S'il n'y a pas de planification, une concertation pour cette programmation afin d'établir les priorités, on risque de faire quelque chose de confus.

Aujourd'hui, pour qu'il y ait un équilibre, il y a la priorité biologique, et écologique, mais il faut aussi tenir en compte l'aspect social qui est une autre priorité absolue. Et il revient à l'Etat de le faire en mettant des ressources nécessaires à disposition. L'Etat doit aussi intégrer dans l'effort de réhabilitation l'élan de solidarité des volontaires qui sont très importants.

Justement, nous avons vu cette synergie patriotique des Mauriciens. Peut-on espérer que cette marée noire impulsera une plus grande prise de conscience environnementale dans le pays ?

— L'impact conséquent de la marée noire sur notre environnement est la plus grande leçon environnementale que la population dans son ensemble aura reçue. La preuve que la conscience environnementale sur le plan national a été témoignée par cette galvanisation la population mauricienne qui, se rendant compte que notre biodiversité, notre environnement, est une grande richesse, est venue de partout pour sauver notre pays. Et cet élan mène aussi à une prise de conscience et un changement de comportement plus respectueux par rapport à nos ressources qui sont tant mises à mal, par la pression humaine, l'urbanisation sur notre environnement. A l'avenir, tous veilleront à leur comportement général par rapport à l'environnement et seront plus respectueux. Ils vont se dire : « On a travaillé pour, maintenant on ne peut pas salir, ou dégrader ». Au moins, le MV Wakashio aura servi à cela.