

Pierre Gallego, entiché du cétacé

Il représente le Luxembourg à la commission baleinière

Avec la baleine, le Luxembourg joue dans la cour des grands. Où un vétérinaire luxembourgeois fait figure de spécialiste.

MICHEL PETIT

C'est ainsi, le Luxembourg met aussi son grain de sel dans la mer, dans la commission baleinière internationale (CBI). Où Pierre Gallego, vétérinaire, assure le rôle de consultant pour le gouvernement. Lequel soutient la politique d'une protection quasi absolue du cétacé tant convoité, notamment par les Japonais.

On sait en effet que l'Empire du Soleil levant tente de convaincre le monde qu'il limite la capture à des fins scientifiques, pour étudier la biologie des cétacés et la structure des stocks. En d'autres termes, pour pérenniser

son activité commerciale. Pierre Gallego regrette évidemment l'échec de la 62^e session de la CBI qui s'est tenue à Agadir en juin dernier. Beaucoup espéraient aboutir à un compromis entre pro et anti-chasseurs. Il faut dire, accuse Pierre Gallego, que «le Japon accroît la pression en achetant le vote de certains pays», pour faire basculer les majorités.

La CBI tente d'améliorer le moratoire, en vigueur depuis 1986, sur la gestion du stock de baleines, mais pas des autres cétacés. Elle n'est pas parvenue à reprendre le contrôle sur la pêche en Islande, en Norvège et au Japon, trois pays qui s'attribuent unilatéralement leurs propres quotas en échange d'une restriction pendant dix ans. Un chiffre indique à suffisance le succès très limité du moratoire international: en 25 ans, plus de 33.000 baleines ont été capturées, mises à mort, exploitées. Parmi celles-ci, quelques-unes ont péri au

large du Groenland où les Inuits, entre autres, peuvent gérer leurs ressources alimentaires marines. C'est ce que les traités appellent «la chasse aborigène de subsistance».

INCOMPRÉHENSIBLE

«On ne comprend pas, dit Pierre Gallego. Depuis longtemps, la chasse n'est plus économiquement intéressante. S'ajoute la pression de l'opinion publique défavorable. Le Japon n'exporte pas, consomme tout sur place. Il n'y a pas de demande de chair de baleine».

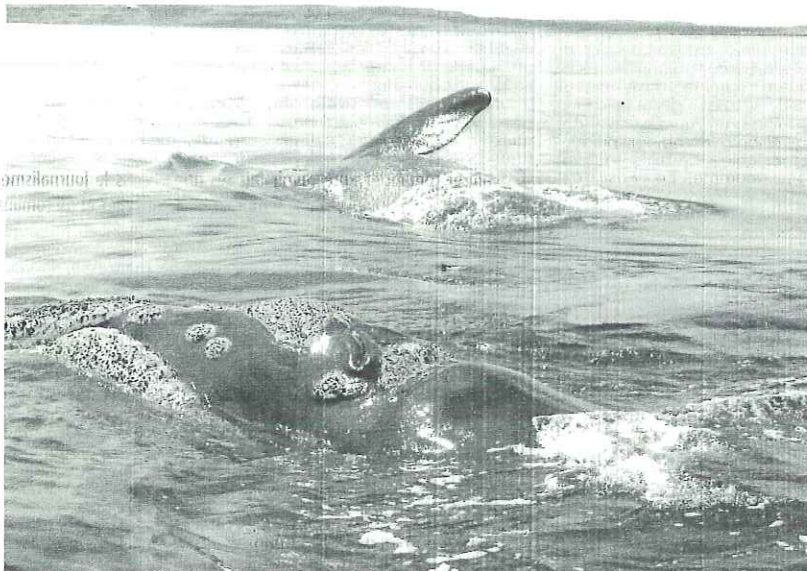
La chasse relèverait dès lors davantage de la tradition. Sauf qu'elle fait aussi l'objet de marchandages de bas étage: réduction de la chasse de la baleine contre accroissement de la capture commerciale du rorqual (Norvège). «Je pense que le problème est surtout culturel. Nous aimerions que davantage de pays participent à la CBI», confrontée aussi à une mauvaise or-

ganisation dans la mesure où, par exemple, «les pays s'auto-contrôlent. Et les sanctions sont prises par les pays eux-mêmes.»

Ceci dit, la chasse, commerciale ou non, n'est pas la seule cause du déclin catastrophique de la baleine et des 86 espèces de cétacés comme les dauphins, cachalots, narvals, bélougas... Pollution chimique, sonore, collisions avec les navires, destruction de l'habitat et des ressources alimentaires, filets dérivants, sont autant de facteurs néfastes.

L'exploitation des delphinariums, passablement dépassés, théâtre de clowneries inutiles, participent aussi à la réduction des populations.

À ces attractions guidées davantage par le business, Pierre Gallego préfère largement le «whale watching» bien pensé par lequel l'écotouriste observe le cétacé sur son lieu de vie. Pierre Gallego organise une telle activité au large de Gibraltar.



On peut surtout la laisser en paix. Ou, plus contestable, en faire de la viande, des ceintures, des cordages, des lubrifiants, des bougies... Et même, avec les fanons, les baguettes indispensables au corset. Des baleines pour bien se tenir?

Cap sur Gibraltar

Des stages «cétacés» pour jeunes Luxembourgeois

Du «whale watching» pour approcher le mammifère marin. Un bon plan sur la planète.

MICHEL PETIT

Pierre Gallego passe une bonne partie de son temps dans le détroit de Gibraltar. À l'occasion, il entre en contact avec des pêcheurs marocains et espagnols de thon rouge qui suspectent les orques de voler leurs proies et de s'en repaître. Ce larcin marin, sur d'autres poissons aussi, fait d'ailleurs l'objet de recherches

De temps à autre, le vétérinaire luxembourgeois attire là-bas, dans la ville portuaire espagnole de Tarifa, une poignée de scientifiques en herbe luxembourgeois qu'il initie au «whale watching», un tourisme qui se veut écologique et responsable.

À PRENDRE

Par le «whale watching», l'adepte apprend à approcher les espèces sur leur lieu naturel, entre Atlantique et Méditerranée. De leur embarcation, équipée d'un appareil photographique, les stagiaires repèrent les cétacés par la na-

le jet d'eau pulsé qui trahit la respiration sous-marine, par le son, ou lors du saut hors de l'eau...

Pierre Gallego sensibilise ainsi les jeunes à la préservation de l'environnement. Il révèle la biologie et le comportement des mammifères.

Ces stages sont soutenus par l'université, le natur musée, le Fonds national de recherche, l'association des jeunes scientifiques luxembourgeois. Il y a des places à prendre car, regrette Gallego, «on trouve peu de jeunes scientifiques intéressés.»

*Renseignements:

Faits et chiffres sur le commerce maritime

Le transport maritime bon marché a été un des éléments clés de la mondialisation des échanges. 80% du commerce mondial et 90% du commerce extérieur de l'Union européenne transite par la mer. Une étude sur les transports maritimes de la CNUCED indique que la flotte marchande mondiale a augmenté de 7,2 % pour atteindre 960 millions de tonnes de port en lourd (TPL) au début de 2006. L'âge moyen de la flotte mondiale a légèrement baissé et se situe à 12,2 ans, près de 27,1 % des navires ayant 20 ans ou plus. Le trafic portuaire mondial de conteneurs a augmenté de 12,6 % en 2004, pour atteindre 336,1 millions EVP. Les ports des pays et territoires en développement ont traité 137 millions EVP, soit 40,7 % du total. Le coût total des services de transport a représenté 3,6 % de la valeur totale des importations en 2004. Le facteur fret était de 3,1 % pour les pays développés à économie de marché, contre 2,9 % en 2003, tandis qu'il était de 5,9 % pour les pays en développement, contre 6,1 % en 2003. Le commerce maritime et les activités de service liées à cette industrie sont également considérables. Pour l'Union européenne ces acti-

vités représentent 4% du PIB européen, 5% pour l'OCDE en y incluant transport, construction navale, services, pêches, cultures marines, tourisme littoral, etc.

Les grands traits d'évolution de la mondialisation des échanges consistent dans une nouvelle polarisation du monde en zones de production et une modification de la division internationale du travail et des flux commerciaux. La croissance des échanges mondiaux est importante et est fortement dépendante de la croissance économique mondiale et notamment chinoise. Le transport maritime est une activité fort cyclique et la croissance continue de ces dix années est absolument exceptionnelle.

La croissance asiatique renforce les compagnies asiatiques, qui ont des capacités en volume très importantes et des politiques commerciales très agressives. Au vu de ces chiffres l'intérêt du gouvernement luxembourgeois à intégrer l'industrie maritime comme un élément clé de sa diversification dans le secteur logistique devient assez clair. Pour tout pays, l'accès à la mer a toujours revêtu un intérêt stratégique pour son économie.

Me Marc Glodt