



Outre les collisions, le passage des navires empêche parfois les baleines de suivre leurs parcours migratoires, avec des conséquences dramatiques sur ces espèces.

pulation de baleines bleues à risque de collisions, il est estimé qu'en déviant d'à peine 15 miles les autoroutes maritimes empruntées par les navires il serait possible de réduire les risques d'impact de 94%. "Mais les procédures pour effectuer ces changements sont très complexes: c'est au gouvernement sri lankais de déposer une demande à l'International Maritime Organisation, chargée des tracés de ces autoroutes de la mer, qui doit ensuite voter", pointe le directeur de l'association.

Pour tenter de sensibiliser les armateurs au problème, Friends of the Sea a mis en place la certification "Whale Safe". Pour qu'un armateur ou qu'un bateau soit considéré comme tel, il doit pouvoir prouver qu'il respecte toutes les zones de réduction de vitesse, avoir à bord un système pour détecter la présence de cétacés et prévoir des procédures pour éviter les collisions. Enfin, le bateau doit partager la position en temps réel des baleines avec des plateformes en ligne. "Jusqu'à maintenant, Hapag Lloyd est la seule entreprise dans le monde du transport maritime à avoir obtenu cette certification", note Paolo Bray. La route est donc encore longue...

#### Un changement à l'échelle mondiale est nécessaire

Le travail de certaines associations a récemment porté ses fruits. Le groupe MSC, leader du transport et de la logistique, a annoncé fin janvier décaler l'itinéraire de ses navires sur la côte

occidentale de la Grèce afin de réduire le risque de collision avec des cachalots, en voie de disparition en Méditerranée. C'est la première fois qu'une mesure aussi drastique est prise, résultat du travail fourni par une coalition d'ONG environnementales. Celles-ci demandaient au groupe MSC d'éloigner ses navires d'un habitat critique pour cette sous-population de baleines, dont il ne reste que 200 à 300 individus.

"L'initiative de MSC en Grèce est un bon exemple qui, nous espérons, sera imité par d'autres croisiéristes et compagnies maritimes", commente Paolo Bray, pour qui cela n'est malgré tout pas suffisant. "Sur la même route, on peut imaginer que des dizaines d'armateurs passent. Modifier le trajet d'un seul armateur ne résout pas le problème, même si c'est très positif", poursuit-il.

Selon lui, un changement doit avoir lieu à l'échelle mondiale. "Si on ne peut pas limiter le nombre de navires, on pourrait au moins réduire leur vitesse dans les zones très fréquentées, comme on le fait dans le centre des villes pour les voitures. Si on ne le fait pas, l'impact sera trop fort..." avertit le directeur de Friends of the Sea. Il estime que des limitations de vitesse devraient être imposées au niveau mondial par le World Shipping Council, qui représente près de 70% des entreprises actives dans le commerce maritime. "Ils ont le pouvoir de changer les choses", conclut-il.

Aurélié Demesse

### Épinglé

#### Festin de requin

**Union européenne.** Une récente étude publiée par le Fonds international pour la protection des animaux (Ifaw) permet de mieux comprendre le rôle de l'UE sur le marché des ailerons de requins. D'après les données de l'ONG, qui a analysé les chiffres déclarés des importations de produits liés aux ailerons de requins à Hong Kong, à Singapour et dans la province de Taïwan, les États membres de l'UE sont des acteurs majeurs sur ce marché. Entre 2003 et 2020, les pays de l'UE ont fourni 53407,49 tonnes d'ailerons de requins, soit 28,35% du total des importations déclarées. Ce chiffre augmente de façon constante depuis 2017, atteignant jusqu'à 45% en 2020. Si bien que, si la tendance se poursuit, l'Ifaw estime que l'UE pourrait devenir la source majoritaire d'ailerons de requins pour les trois plaques tournantes de ce marché. Dans le top 5 des plus gros exportateurs européens, on retrouve l'Italie, la France, les Pays-Bas, le Portugal et, très loin devant avec près de 80 fois plus de quantités d'ailerons de requins exportées, l'Espagne. **A.Dms.**

## Le Covid serait plus meurtrier qu'escompté

La pandémie de Covid-19 aurait provoqué plus de 18 millions de morts dans le monde entre début 2020 et fin 2021, plus de trois fois le bilan officiel, selon une étude publiée vendredi dans *The Lancet*. Le Covid-19 est potentiellement l'une des principales causes de mortalité en 2020 et 2021, observent les auteurs de l'étude.

Si le chiffre officiel compte 5,94 millions de morts dans le monde entre le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et le 31 décembre 2021, divers travaux l'ont jugé fortement sous-estimé et ont tenté de mieux évaluer le bilan global de la pandémie. (AFP)

## Vigilance incendie dans les Fagnes

Deux zones de la réserve naturelle des Hautes Fagnes sont interdites d'accès aux promeneurs.

Cette interdiction a été décidée jeudi par le Département Nature et Forêts (DNF) en raison d'un risque d'incendie accru. L'interdiction de circuler concerne deux zones de la région: les Grandes Fagnes autour de la Baraque Michel et les Fagnes de l'est, entre Eupen et la frontière allemande. Les promenades dans toutes les forêts autour de ces zones restent en revanche autorisées.

Bien que les sols restent particulièrement humides en profondeur, les herbes propres à la région des Hautes Fagnes sèchent particulièrement vite en cette période de l'année lorsqu'un vent soutenu et le soleil s'associent pendant plusieurs jours. Cette mesure de précaution n'est donc pas exceptionnelle pour un mois de mars. (Belga)