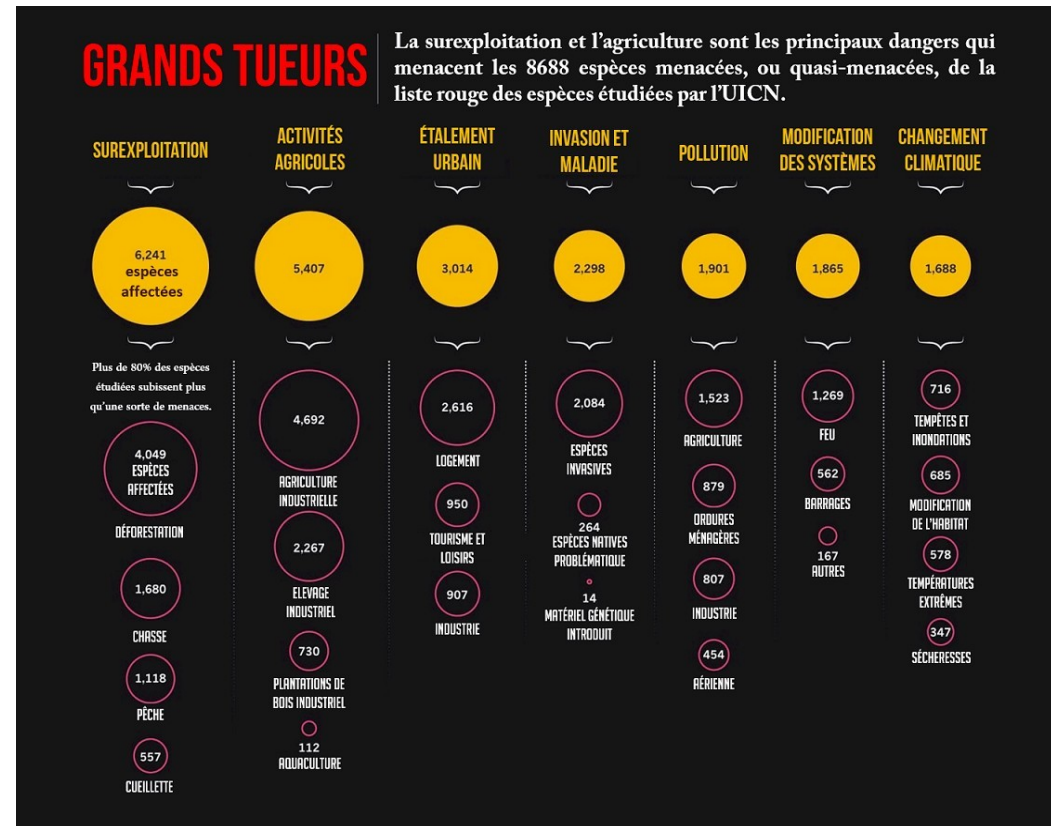


profondément nuisible pour la planète. En ignorant les problèmes liés aux fondements même du mode de vie urbain, en plaçant le changement climatique en ennemi numéro 1, l'agriculture en deuxième position, et le braconnage ensuite, le principal est passé sous silence. La manipulation est habile. Ils présentent alors une liste de problèmes qui semblent solubles, et dont les « solutions » ne mettent pas en danger le système économique mondialisé de la civilisation industrielle, puisque au contraire, elles lui offrent de nouvelles possibilités de gains financiers, avec la fameuse croissance « verte ». Les énergies « propres » (« vertes » ou « renouvelables » selon le choix de l'équipe marketing) sont alors présentées comme une solution au changement climatique, l'agriculture bio™ comme une solution aux problèmes liés à l'agriculture industrielle, l'implémentation de plus de lois et de plus de règlements comme une solution aux problèmes liés au braconnage, et ainsi de suite. Fondamentalement, rien ne change. L'essentiel, selon eux, qui n'est pas la santé de la planète, pas la préservation de la biodiversité, mais la continuation d'un mode de vie hautement technologique et d'un ordre économique inégalitaire (avec des puissants et des faibles, des pauvres et des riches), qui est le « progrès », le « développement » ou « la croissance », est sauf.

Ceux qui se soucient de la préservation de la biodiversité et de la vie sur Terre ne devraient pas se faire d'illusion. Le combat à mener n'a rien à voir avec le ravalement de façade promu par les organes du pouvoir.

Collectif Le Partage

La crise écologique selon les médias (ou L'art de présenter des problèmes comme des solutions)



Posted By: LePartage 23 décembre 2016

Très récemment, en décembre 2016, CNN a publié sur son site un article interactif spécial exposant les principaux facteurs responsables du déclin massif de biodiversité que nous connaissons actuellement (taux d'extinction au moins 100 fois supérieur au taux naturel), et qui représentent également autant de menaces pour le futur des espèces vivantes.

Selon CNN, donc, ces principaux facteurs sont :

1. Le changement climatique
2. L'agriculture
3. Le braconnage (la « *criminalité liée aux espèces sauvages* »)
4. La pollution
5. Les maladies

Seulement, quelques mois auparavant, le quotidien britannique *The Guardian* (entre autres) nous révélait les conclusions d'une étude publiée dans la revue scientifique *Nature*, intitulée « *Les ravages des fusils, des filets et des bulldozers* », selon laquelle le changement climatique était loin d'être la principale menace pour les espèces.

Notre (trop) cher quotidien français *Le Monde*, ayant également publié un article sur cette étude, rapportait que « *La surexploitation des ressources et la destruction des habitats naturels restent les principales menaces pour faune et flore, devant le changement climatique* ». Un extrait de leur publication :

*Les auteurs de cette tribune, rattachés à l'université du Queensland (Australie), au siège de l'UICN [Union internationale pour la conservation de la nature, NdA] (Suisse) et à celui de la Wildlife Conservation Society (Société pour la conservation de la vie sauvage, Etats-Unis), ont passé au crible les dangers qui pèsent sur près de 8 700 espèces animales et végétales classées comme menacées ou quasi menacées de disparition sur la liste rouge de l'UICN. Et ils ont identifié les plus redoutables, baptisés « **grands tueurs** ».*

Il apparaît que la principale menace, touchant 72 % des espèces, est la surexploitation des ressources, qu'il s'agisse de la chasse et du braconnage (pour la viande, la peau, l'ivoire, les cornes ou le commerce d'animaux sauvages), de la pêche ou de l'exploitation forestière. Près de 1 700 espèces animales sont ainsi victimes de chasse illégale ou de trafic, à l'exemple de l'éléphant d'Afrique, du rhinocéros de Sumatra, du gorille de l'Ouest ou du pangolin de Chine. Dans le

d'aliénations qui en découlent (dont les burnouts, les dépressions et les suicides sont autant de symptômes). Tous les secteurs industriels et toute l'infrastructure de la civilisation industrielle dépendent de processus destructeurs, des extractions minières à la bétonisation du sol vivant, en passant par les innombrables émissions de polluants divers et variés. Il est bien plus difficile de trouver ce qui est respectueux de l'environnement au sein du mode de vie proposé par la civilisation industrielle (si tant est que quelque chose le soit), que l'inverse.

Et pour répondre à une idée ou croyance vague et infondée qui semble circuler, non, l'humanité n'a jamais eu besoin de l'industrialisme et de la civilisation industrielle pour prospérer. L'avènement de l'électricité industrielle il y a environ un siècle coïncide d'ailleurs étrangement avec l'accélération massive de toutes les destructions et pollutions environnementales. Et si, aujourd'hui, la plupart des pays du monde semblent participer à une course effrénée en direction du « *développement* » (de la croissance, ou du progrès, c'est tout comme), c'est peut-être parce qu'à mesure de l'expansion des États, et à travers eux de la civilisation industrielle, les différentes cultures et les peuples indigènes que l'on y trouvait étaient détruits ou assimilés de force par un projet de vie planétaire qui n'en tolère pas d'autre.

« La civilisation n'est pas et ne sera jamais soutenable. D'autant moins la civilisation industrielle ».

C'est ce que tous ces rapports, finalement, nous apprennent, sans (oser) le formuler ainsi. Les principaux dangers qui menacent les espèces, selon l'UICN, en constituent les fondements : l'agriculture, l'exploitation, le développement urbain (urbanisation). Nous pourrions même dire que de la simple construction de routes émergent la plupart des dangers listés : braconnage, surexploitation, étalement urbain, pêche (routes maritimes), agriculture, et ainsi de suite.

Bien sûr, le changement climatique menace les espèces du monde entier. Mais la liste des dangers établie par CNN permet de dissimuler les problèmes les plus profonds et les plus graves, et qui, de surcroît, alimentent le changement climatique. Elle permet d'éluder la question de la soutenabilité et du caractère écologique des infrastructures fondamentales de la civilisation industrielle, et de se concentrer sur la lutte contre le changement climatique, qui, pour les grands médias, se résume à faire la promotion des illusions vertes.

Le changement climatique est l'effet secondaire d'un mode de vie déjà

conservation ») que le dossier de *National Geographic*.

Article qui commence comme suit :

« Si vous demandiez à un de vos amis de vous citer les pires menaces anthropiques pour la nature, que répondrait-il ? Le réchauffement climatique ? La chasse excessive ? La fragmentation de l'habitat ?

Une nouvelle étude nous révèle qu'il s'agit en fait de la construction de routes ».

Si William Laurance est capable de relayer ce que l'étude en question nous apprend, il n'en tire malheureusement pas les conclusions qui s'imposent et se garde de bien de paraître critique à l'égard du développement (« *Le tsunami moderne de routes est à la fois nécessaire et effrayant. D'un côté, personne ne conteste le fait que les pays en développement, en particulier, aient besoin de plus de routes et de meilleures routes* »).

On observe là le côté délibérément suicidaire de l'idéologie du développement (de la croissance, ou du progrès, c'est tout comme) et la limite dans la réflexion proposée par de tels articles. D'un côté, ils constatent qu'une pratique est manifestement destructrice, de l'autre ils affirment qu'elle est inéluctable et juste, et concluent que nous n'avons d'autres choix que de la perpétuer. Une sorte de « *fondamentalisme religieux* », comme le dit Gilbert Rist, professeur à l'Institut de hautes études internationales et du développement (Graduate Institute of International and Development Studies) à Genève, et critique de l'idéologie du développement.

Coûte que coûte, les *développementistes* (*croissancistes* ou *progressistes*, c'est tout comme) veulent que des routes soient construites, que l'électricité soit apportée (*que la lumière soit*), que des villes soient édifiées (et que la terre soit éventrée afin d'en extraire les matières premières nécessaires à cette entreprise, mais l'extractivisme et ses conséquences sont loin d'être des sujets médiatisés, allez savoir pourquoi), avec leur lot de centres commerciaux, de supermarchés, de cinémas, de parcours de golf, de voitures, de scooters, de bars, d'immeubles, d'appartements remplis de télévisions, de smartphones, d'ordinateurs, de four micro-ondes, et de réfrigérateurs plein de produits alimentaires suremballés.

Peu importe qu'étude après étude nous apprenions qu'aucune de ces choses n'est écologique, et que toutes sont des catastrophes environnementales (oui, même les soi-disant « *renouvelables* »). Sans même parler des nombreux phénomènes

même temps, plus de 4 000 espèces tributaires des milieux boisés, comme le rhinopithèque de Stryker (singe du nord-est de la Birmanie), la turdinule de Bornéo (oiseau passereau) ou la crocidure de Nicobar (musaraigne), sont menacées par des coupes forestières à grande échelle.

Ainsi donc, voici la liste des principaux dangers qui menacent les espèces, selon l'UICN :

1. La surexploitation
2. L'agriculture
3. L'étalement urbain
4. Les invasions et les maladies
5. La pollution
6. La modification des systèmes
7. Le changement climatique

Une liste assez différente de celle présentée par CNN, n'est-ce pas ?



« S'agissant des menaces pesant sur la biodiversité, les médias ont de plus en plus tendance à se concentrer sur le changement climatique », écrivent les auteurs de

l'étude publiée dans *Nature*, Sean Maxwell, James Watson et Richard Fuller de l'université du Queensland.

Au-delà des « erreurs » de comptabilité ou des « différentes méthodes » qu'ils pourraient se défendre d'avoir utilisées, on peut voir dans le classement tel que présenté par CNN une volonté délibérée d'omettre purement et simplement l'étalement urbain, qui passe à la trappe.

« La destruction des habitats est la première cause précipitant l'extinction des espèces terrestres, mais l'impact du développement humain ou des routes pourrait avoir une portée s'étendant bien au-delà des zones immédiates où l'habitat a été détruit. La raison pour laquelle l'étalement [urbain, de la civilisation industrielle] est une telle menace pour la biodiversité ne relève pas que de la conversion d'habitat en routes et en bâtiments, mais également des conséquences de ces perturbations humaines sur une échelle bien plus vaste ».

Voilà ce qu'une autre étude sur les impacts de l'étalement urbain nous apprend, et ce que nous aurions pu apprendre nous-mêmes en observant ce qui se passe devant chez nous. Dit autrement, les prérequis à l'existence de la civilisation industrielle (les routes, les voies ferrées et autres réseaux de transport, la construction de bâtiments, etc.) sont déjà des nuisances pour la biodiversité, et pas des moindres puisqu'il s'agit des pires. Ceci pris en considération, on comprend mieux l'impasse écologique dans laquelle la civilisation industrielle (spécifiquement, comprenez la culture aujourd'hui mondialisée dont font partie ceux que l'on considère comme « civilisés » par opposition aux derniers peuples tribaux, à ceux qui vivent encore en dehors de la civilisation, et qui ne construisent pas de routes asphaltées) nous a collectivement embarqués.

Ainsi que le formule l'entreprise britannique privée de construction « Willmott Dixon » dans un dossier sur les impacts de la construction (routes, bâtiments, etc.) : « Près de la moitié des ressources non-renouvelables que l'humanité consomme est utilisée par l'industrie de la construction, ce qui en fait l'une des moins soutenables au monde. [...] Aujourd'hui, nous évoluons quotidiennement dans et sur toutes sortes de constructions : nous vivons dans des maisons, nous voyageons sur des routes, nous travaillons et socialisons dans des bâtiments de toutes sortes. La civilisation humaine contemporaine dépend des bâtiments et de ce qu'ils contiennent pour la continuation de son existence, et pourtant notre planète ne peut soutenir le niveau de consommation de ressource que cela engendre ». Le secteur de la construction est insoutenable depuis l'avènement de la

vraiment époustouflante, et assez effrayante », dit-il.

La valeur des infrastructures mondiales, actuellement de 56 trillions de \$US, doublera dans les 15 prochaines années. Les pays du G20 à eux seuls ont planifié pour un montant de 60 à 70 billions de \$US de constructions entre aujourd'hui et 2030. De nouvelles routes devront accompagner ce boom. « 90% de ces routes seront dans des pays en développement, qui, d'ailleurs, supportent les écosystèmes les plus biologiquement importants », explique Laurance. « Nous parlons donc d'un tsunami d'impacts dans les écosystèmes les plus importants du monde ».

Dans le bassin du Congo, les compagnies de l'industrie forestière ont construit 50 000 kilomètres de routes depuis 2000. Sur la même période, 2/3 des éléphants des forêts restantes du monde se sont fait tuer par les braconniers ayant eu accès à des jungles auparavant impénétrables. Le bassin est le dernier bastion des espèces. Les éléphants, massacrés pour leur ivoire, pourraient disparaître à l'état sauvage d'ici 10 à 20 ans.



Construction d'une route qui traverse la forêt, au Gabon.

Ajoutons encore que William Laurance, précédemment mentionné, professeur à l'université James Cook en Australie, vient de publier un nouvel article, le 19 décembre 2016, intitulé « Les constructions mondiales de routes détruisent la nature », et qui se base sur la même étude, publiée sur *Sciencemag* le 16 décembre 2016 (« A global map of roadless areas and their conservation status », en français « Une carte mondiale des zones dépourvues de routes et de leur état de

en danger le restant de sauvage dans les décennies à venir, avertissent les scientifiques.

[...] Alors que les pays en développement continuent la croissance de leur population et de leur économie, de nouveaux barrages, mines, puits de pétrole et villes seront construits pour soutenir l'expansion. Mais dans une étude récemment publiée, des chercheurs expliquent que les impacts localisés de ces projets étaient « presque triviaux » en comparaison de la litanie de malheurs qu'entraîneraient les routes les desservant.

« Quand vous parlez de choses comme les projets hydroélectriques, les projets d'extractions minières, de déforestations, ce que ces choses créent c'est une impulsion économique pour la construction de routes, et ce sont les routes le véritable danger », explique Laurance.

« Vous augmentez énormément l'accessibilité physique de cet habitat aux braconniers, aux coupeurs de bois illégaux, aux spéculateurs fonciers, aux colons illégaux ».

Il explique que les dommages causés par les conséquences indirectes des constructions de routes étaient rarement pris en considération pendant le processus d'évaluation environnementale.

Le WWF surveille de près les plans de 961 kilomètre de routes qui se construiront le long de la frontière Inde/Népal et à travers un environnement peuplé de tigres du Bengale, d'éléphants d'Asie, de rhinocéros à une corne, et de cerfs des marais. Tous sont menacés par le braconnage, expliquent-ils.

Dans le même registre, sur l'île de Sumatra en Indonésie une extension de 400 kilomètres proposée pour la route de Ladia Galaska mettra en danger les derniers endroits où coexistent orangs-outans, tigres, rhinocéros et éléphants. Si la route est construite, les chercheurs prédisent que l'habitat de l'orang-outan de Sumatra diminuera de 16% d'ici 2030. Ce qui entraînerait la perte de près de 1400 singes, 20% de la population mondiale de l'espèce.

« Là où nous disons que les routes ne devraient pas aller, ce sont les derniers endroits de vie sauvage du monde », explique Laurance.

D'ici 2050 la longueur des routes bétonnées du monde aura augmenté de 40 à 65 millions de kilomètres. C'est sans compter les routes illégales mises en place dans de nombreuses régions vulnérables du monde. Laurance explique que pour chaque kilomètre de route officielle en Amazonie brésilienne, 3 kilomètres de routes sont construits par des compagnies illégales de pillage de ressources.

« Partout où vous regardez, l'échelle de ce qui est en train de se produire est

civilisation et des premières villes (cités), il y a plusieurs milliers d'années, au Proche-Orient. Rappelons que les déforestations massives associées à ces premières formes d'urbanisations (Ur, Uruk et Babylone, par exemple) entraînèrent la création de déserts.

*Mais développons encore. Le magazine *National Geographic* a récemment publié un dossier, lui aussi, en décembre 2016, sur « les zones dépourvues de routes les plus précieuses du monde », dans lequel on peut lire que « les endroits sauvages dépourvus de routes font partie des derniers endroits relativement préservés de la planète ».*

On comprend également que les zones dépourvues de routes sont les derniers refuges « critiques » pour la biodiversité, qu'elles sont cruciales pour la régulation du cycle de l'eau et du climat.

Ce qui n'est pas explicitement énoncé, mais qui devrait être clair, c'est que ces observations démontrent flagamment que la progression de l'urbanité (l'humanité urbaine), de ses autoroutes, de ses routes (de ses voies ferrées, etc.), et de ses pratiques, s'accompagne d'un déclin inverse de la biodiversité et de la stabilité des écosystèmes.

Là où la civilisation industrielle ne s'est pas rendue, n'a pas déployé ses armes de destructions massives que sont avant tout ses routes et ses réseaux de transport, se dressent les derniers bastions de vie, les dernières forteresses où les espèces non-humaines peuvent prospérer.

Comment faire plus clair ?

*Essayons toujours. Dans leur livre « *Les impacts écologiques des technologies de l'information et de la communication* » (2012), le groupe EcoInfo nous rapporte que :*

La cause n° 1 de perte de biodiversité est la perte d'habitats par destruction directe, que ce soit par exemple par la déforestation ou l'urbanisation, l'artificialisation, par dégradation de leur qualité ou par fragmentation des paysages (création de routes par exemple). Concernant les activités minières, elles ont donc des impacts directs en termes de destruction d'habitats que ce soit par les sites miniers mais aussi par les accès routiers associés et l'ensemble des infrastructures nécessaires, notamment lors du développement d'activités d'extraction en zones tropicales – e.g. le Congo pour les terres rares, région qui se situe précisément dans les régions du monde à forte biodiversité.

L'utilisation de territoires pour le dépôt de déchets, l'implantation de moyens de télécommunication, de câbles, comme une grande partie des activités humaines, sont autant de causes possibles de fragmentation et de mise en péril de la qualité des habitats...



Un éléphant tué par un bus en Thaïlande. Type de mort le plus direct qu'on puisse associer à la présence de routes.

Continuons. Un article que nous avons publié en mars 2015, intitulé « *Il ne reste que deux véritables forêts dans le monde & le boom des infrastructures menace le restant de sauvage* », qui combinait deux traductions, issues du *Guardian* et du site web *Salon*, apportait une réponse à la question suivante :

« Une forêt coincée entre des routes et des parcelles de terres ratiboisées pour l'implantation humaine et le développement agricole peut-elle vraiment être qualifiée de forêt ? »

La réponse mérite d'être citée longuement :

Pas vraiment, répondent les scientifiques étudiant le problème de plus en plus important de la fragmentation forestière. Et les conséquences « persistantes, nuisibles et souvent imprévisibles » des activités humaines — souligne une nouvelle étude dirigée par une équipe de 24 scientifiques internationaux, et financée par la fondation nationale pour la science (National Science Foundation) — pourraient causer la ruine des plantes et de la vie animale.

« Il n'y a plus que deux parcelles de véritables forêts sur Terre — l'Amazonie et le Congo — et cela ressort manifestement sur une carte », explique Nick Haddad, le rédacteur-chef, et professeur à l'université d'état de Caroline du Nord, au New-Yorker.

« Presque 20% des forêts restantes sont à distance d'un terrain de football — environ 100 mètres — d'une lisière forestière », explique-t-il. « 70% des zones boisées sont à moins de 600 mètres d'une lisière forestière. Cela signifie que presque aucune forêt ne peut être considérée comme sauvage ».

[...] En général, les études mettent en lumière que lorsque des parcelles de forêts deviennent plus petites et plus isolées, l'abondance en oiseaux, mammifères, insectes et plantes diminue en nature — ces pressions, écrivent les auteurs, réduisent la capacité de résilience des espèces. Les zones entourées par une proportion élevée de lisière, remarquent-ils aussi, sont une aubaine pour les prédateurs des oiseaux, ce qui peut être considéré positif, de manière discutable et sur le court-terme, pour les prédateurs, mais bien moins pour les oiseaux. De plus, les forêts fragmentées connaissent un déclin des fonctions centrales de leurs écosystèmes: elles sont moins aptes à capturer le dioxyde de carbone, un élément clé pour la modération du changement climatique, et présentent une productivité et une pollinisation moindres.

[...] En moyenne, ont-ils remarqué, les forêts fragmentées perdent plus de la moitié de leurs espèces en 20 ans ; dans l'expérience encore en cours après plus de deux décennies, les pertes continuent à s'aggraver. Ainsi, écrivent-ils, « les incidences de la fragmentation actuelle continueront à émerger pendant des décennies » — nous n'avons encore aucune idée de la pleine mesure de ce qu'entraîneront les découpes et les altérations des forêts.

Appréhender la pleine mesure des dommages, expliquent les auteurs, nécessite de prendre en considération les possibilités d'actions contre ce problème. Haddad suggère plusieurs options, de l'augmentation des efforts de conservation à des façons d'augmenter l'efficacité agricole [re-sic]. William Laurance, un professeur à l'université James Cook d'Australie, souligne le rôle des routes, qui brisent les habitats tout en offrant un accès aux braconniers, aux mineurs, et aux chantres de la déforestation, et autres activités humaines destructrices.

La propagation de nouvelles routes dans les pays en développement est un plus grand danger que les barrages, les mines, les puits de pétroles ou les villes qu'elles connectent, en ce qu'elle ouvre des habitats intouchés aux braconniers, aux coupeurs de bois illégaux et aux spéculateurs fonciers, explique l'étude.

L'infrastructure se construit à une vitesse sans précédent dans l'histoire de l'humanité et pourrait déchaîner une vague de construction routière qui mettrait