

Les cigarettes suisses font un tabac en Afrique

Public Eye



La Suisse, paradis d'une industrie mortifère

« I believe nicotine is not addictive » : c'est par ce mensonge emblématique, notamment proféré par les patrons des plus grands fabricants de cigarettes devant le Congrès américain en 1994, que cette industrie aussi profitable que létale faisait perdre des décennies à la lutte antitabac en cachant les dangers réels de la cigarette. Depuis, elle n'a cessé de saper toutes les mesures prises pour lutter contre ses ravages, n'hésitant pas à mener de véritables guérillas judiciaires ou à recourir aux doubles discours et aux jeux d'influence afin de garantir un climat aussi favorable que possible à la consommation de ses produits.

Il est un pays où l'industrie du tabac peut compter sur l'assistance des pouvoirs politiques dans son combat pour maintenir ses positions et conquérir de nouveaux marchés : la Suisse, terre d'accueil de trois géants de la cigarette. Non seulement nos autorités font passer la défense des intérêts économiques avant la santé publique, en refusant d'imposer le paquet neutre ou d'interdire la publicité ciblant les jeunes, mais la législation helvétique permet aussi de fait la fabrication et l'exportation de cigarettes plus nocives que celles autorisées à la vente sur son territoire. Les dispositions en vigueur dans l'Union européenne sont bien plus restrictives.

L'enquête menée par Marie Maurisse met ainsi en évidence, chiffres à l'appui, l'addiction de la Suisse à ce qu'on pourrait appeler ici sans humour la politique des « deux clopes, deux mesures ». Les poumons des (jeunes) Marocains et Marocaines sont enfumés sans vergogne par des cigarettes « Made in Switzerland » contenant des taux de nicotine, de goudron et de monoxyde de carbone significativement plus élevés que ceux trouvés sur le marché helvétique ou au sein de l'UE. Philip Morris International, British American Tobacco et Japan Tobacco International profitent de la faiblesse des réglementations dans certains pays africains pour répandre leur arme de destruction massive, avec la complicité de la Suisse.

Géraldine Viret, Public Eye

Sommaire

Trois géants du tabac sur le sol suisse ▶ p. 6

À la conquête du Maroc ▶ p. 7

Les résultats de nos analyses ▶ p. 9

Absence de contrôles ▶ p. 11

Paradis réglementaire ▶ p. 11

150 producteurs de tabac en Suisse ▶ p. 15

Un enjeu actuel ▶ p. 17

Dans les coulisses de notre prix d'investigation ▶ p. 18



Prix d'investigation

Enquête exclusive sur l'industrie suisse du tabac



Thinsulate

Winston

KING SIZE CIGARETTES

Fumer tue

VENTE AU MAROC

AMERICAN BLEND

Winston

Papier Laser

Mo

1.5
5
WATER BOTTLE

Chaque année, la Suisse exporte plus de cigarettes que de chocolat. Des tests exclusifs montrent que l'industrie du tabac applique un double standard : les cigarettes vendues en Afrique sont plus toxiques que celles fumées en Europe.

MARIE MAURISSE*

Le jour se lève sur l'ancienne médina de Casablanca. Dans les ruelles étroites de la capitale économique marocaine, les habitants papotent tranquillement, les femmes achètent de la lessive et les enfants jouent à cache-cache derrière les portes en bois sculpté qui ornent les maisons. Devant sa boutique de robes et de djellabas, Marwane tire sur sa cigarette. Ce n'est ni la première ni la dernière de la journée, qui s'annonce très longue, puisqu'il faudra attendre le soir pour fermer boutique. Que fume-t-il ? Des Winston, répond-il en nous tendant son paquet. À y regarder de plus près, une mention nous semble familière : « Made in Switzerland ».

Cette phrase, nous l'apercevrons partout lors de notre séjour au Maroc, à la mi-octobre 2018. De l'ancienne médina aux lycées de la ville, en passant par les cafés et restaurants, nous verrons des hommes, des femmes et des adolescents fumant des cigarettes fabriquées en Suisse. Toujours les mêmes : Winston, Camel, et Marlboro. Ibtissam, une jeune femme installée à la terrasse du café Le Noble, dans le quartier commerçant de Maarif, écrase son mégot dans le cendrier avant de filer au travail. « J'ai commencé à 12 ans et je ne veux pas arrêter, explique-t-elle. Pour moi, c'est une liberté. » Sait-elle qu'elle fume des cigarettes suisses ? « Bien sûr. Pour moi, c'est un gage de qualité. Elles sont meilleures que les marocaines. »

Du tabac entre le fromage et le chocolat

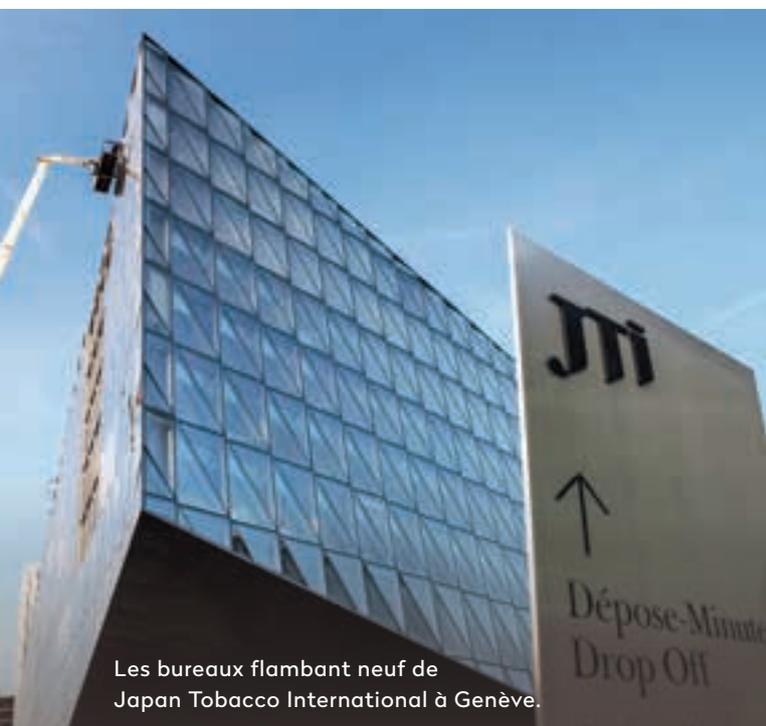
La Suisse se vante souvent d'exporter dans le monde son délicieux chocolat, ou ses prodigieux mouvements horlogers. Il est un artisanat helvétique qui connaît un grand succès, mais dont elle fait moins la promotion : ses cigarettes. En 2016, 34,6 milliards de cigarettes, soit près de deux milliards de paquets, ont été fabriquées en Suisse. Quelque 25 % étaient destinées au marché intérieur. Et près de 75 % ont été exportées : de quoi subvenir à la consommation annuelle de plus de 4 millions de

*Journaliste d'investigation indépendante. Enquête réalisée en collaboration avec Théa Ollivier, journaliste à Casablanca.



Le siège de Philip Morris International à Lausanne.

© Mark Henley



Les bureaux flambant neuf de Japan Tobacco International à Genève.



L'usine de British American Tobacco à Boncourt.

Trois géants du tabac sur le sol suisse

Philip Morris International (PMI) a implanté son centre opérationnel mondial à Lausanne. Il possède également une usine à Neuchâtel, d'où sont sorties en 2017 plus de 15 milliards de cigarettes et d'unités de tabac chauffé, soit 15 % de la production mondiale du groupe, dont les marques Iqos Heets, Marlboro, Chesterfield ou L&M. Le siège de la holding Philip Morris Products SA est aussi à Neuchâtel. Chiffre d'affaires en 2017 : 29 milliards de francs.

En Suisse, British American Tobacco (BAT) possède des bureaux à Lausanne ainsi qu'une usine à Boncourt, rachetée en 1999 à Rothmans, qui l'avait acquise à la

famille Burrus trois ans auparavant. La marque y fabrique les Pall Mall, Gladstone, Dunhill, Lucky Strike, Kent, Winfield, Vogue, Players, Parisienne et Alain Delon. Chiffre d'affaires en 2017 : 26 milliards de francs.

Japan Tobacco International (JTI) est basé à Genève, dans un bâtiment flambant neuf. JTI possède aussi une grande usine située en Suisse alémanique, à Dagmersellen, dans le canton de Lucerne. En 2017, le groupe japonais y a produit 10,8 milliards de cigarettes, réparties entre 16 marques, dont les plus répandues sont Winston, Camel et Natural American Spirit. Chiffre d'affaires en 2017 : 18 milliards de francs.

personnes fumant un paquet par jour. En baisse, la part des exportations a été pratiquement divisée par deux depuis 2011. En valeur, le pays n'est d'ailleurs que le quinzième exportateur de cigarettes au monde, loin derrière les Émirats arabes unis, l'Allemagne et la Pologne. Mais pour l'économie suisse, ce commerce reste conséquent : selon une étude de KPMG parue fin 2017, « les recettes d'exportation générées par les produits du tabac en 2016, soit 561 millions de francs, sont comparables à celles des principales denrées suisses exportées, comme le fromage (578 millions de francs) ou le chocolat (785 millions de francs) ». Où vont ces cigarettes ? Parmi les destinations, le Japon occupe la première place. Serait-ce la production de Japan Tobacco International qui part pour le « Pays du Soleil levant » ? Contactée, la firme ne répond pas précisément à cette question. Le Maroc et l'Afrique du Sud complètent le podium.

À LA CONQUÊTE DU MAROC

En 2017, 2900 tonnes de cigarettes suisses ont été exportées au Maroc, soit quelque 3,625 milliards de « tiges ». Dans les supérettes, un paquet coûte 33 dirhams (3,5 francs suisses). Les plus modestes achètent les cigarettes à l'unité, pour 2 dirhams. Les paquets sont déclarés : ils portent le timbre du groupe suisse de certification et d'authentification SICPA.

Jusqu'en 2003, les paquets étaient fabriqués sur place, notamment à la Société Marocaine des Tabacs. Après le décès d'Hassan II, une libéralisation du secteur a été déclarée, avec la promulgation de la loi 46.02 sur le tabac manufacturé. Les groupes internationaux ont rapidement envahi le marché. Aujourd'hui, 55 % des cigarettes fumées au Maroc sont importées, en majorité de Suisse, puis de Turquie. Les cigarettes arrivent par bateau au port de Tanger Med, ou même à « Casa », c'est-à-dire à Casablanca. Sur place, nos interlocuteurs assurent que des fonctionnaires des douanes inspectent la marchandise : ils ouvrent le conteneur, choisissent un carton au hasard puis vérifient que le chargement est conforme aux déclarations. Cependant, et c'est une constatation générale de notre enquête, les contrôles portent uniquement sur le paiement des taxes ; les composants des cigarettes, ou leur toxicité, ne font l'objet d'aucune surveillance.

Dans le monde, 80 % des fumeurs vivent dans des pays à revenu faible ou intermédiaire. L'OMS estime à 77 millions le nombre de fumeurs en Afrique – soit 6,5 % de la population du continent. L'institution prévoit que, d'ici à 2025, ces chiffres augmenteront de près de 40 % par rapport à 2010, soit la plus forte augmentation à l'échelle mondiale. Une « épidémie », selon l'OMS, qui relève que d'ici à 2030, les morts liés au tabac vont doubler sur le continent. Le

Maroc semble être, pour les industriels, une excellente porte d'entrée vers ces marchés. Selon une étude du ministère marocain de la Santé, 13 % des fumeurs y ont moins de 15 ans. Et la proportion de filles qui fument est en passe d'égaliser celle des garçons.

En Europe, la tendance est inversée. En vingt ans, les ventes de tabac en Suisse ont baissé de 38 %, grâce aux campagnes de prévention et à l'augmentation des prix. C'est pourquoi les fabricants mettent désormais en avant leurs nouveaux outils appelés « reduced-risk products » pour consommer de la nicotine, supposément sans les effets néfastes du tabac. Pourtant, notait récemment *Le Temps*, pour Philip Morris, « malgré les moyens importants mis en œuvre, l'Iqos ne représente encore que 6 % du volume de production du groupe et 12 % de son chiffre d'affaires ».

Intense lobbying

En attendant que l'Iqos et autres gadgets pour fumer sans fumée dégagent de vrais revenus – si tant est que cela se produise un jour –, PMI et ses concurrents doivent continuer à vendre des cigarettes. Et en masse. Les marchés émergents représentent une cible privilégiée, tout simplement parce que ces États n'ont pas les moyens de mettre en place des politiques de santé proactives. La voie est donc libre.

Pour séduire leurs jeunes et nouveaux clients et placer leurs paquets de cigarettes bien en vue, les fabricants mènent une politique commerciale très agressive. Au Kenya et en Ouganda, le groupe BAT tente d'empêcher les États de prendre des mesures de prévention contre le tabac, a démontré le *Guardian* en juillet 2017. Au Kenya, l'ONG Alliance pour le contrôle du tabac (KETCA) a porté plainte. L'affaire est en ce moment dans les mains de la Cour suprême. Au Togo, au Burkina Faso et en Éthiopie, le même fabricant s'est fendu de lettres officielles afin d'expliquer que les paquets neutres n'avaient pas d'effet sur la baisse de la consommation.

Dans les pays riches, dont la Suisse, les fabricants tiennent un discours strictement inverse, puisqu'ils se sont mis à dénoncer les effets néfastes du tabac. Pour convaincre de sa bonne foi, PMI a même contribué au lancement de la fondation « pour un monde sans fumée », en s'engageant à y investir 80 millions de dollars par an pendant douze ans. Ce grand écart sémantique est dénoncé par l'OMS : « Il est prouvé que des mesures telles que la taxation du tabac, les mises en garde illustrées, l'interdiction complète de la publicité, de la promotion et du parrainage et l'aide au sevrage tabagique font baisser la demande de produits du tabac. (...) Si Philip Morris International tenait vraiment à un monde sans tabac, il soutiendrait ces mesures. Or, il s'y oppose. Il exerce un lobbying à grande échelle et tente des actions en justice longues et coûteuses contre les politiques de lutte antitabac fondées sur des bases factuelles. » L'institution cite notamment l'exemple d'un arbitrage entre PMI et l'Uruguay dans le cadre de l'accord bilatéral de

commerce entre la Suisse et l'Uruguay. Le géant du tabac a dépensé 24 millions de dollars pour s'opposer à l'utilisation de mises en garde sanitaires sur les paquets, dans un pays qui compte moins de quatre millions d'habitants. Il a perdu, au terme d'une bataille judiciaire de six ans.

Au Maroc, une loi a bien été adoptée pour interdire la fumée à l'intérieur des bars et des restaurants. Mais, comme l'expliquent sur place le chercheur d'un laboratoire spécialisé et un expert de la Société Marocaine des Tabacs, qui préfèrent garder l'anonymat, elle n'est pas appliquée. Les programmes de prévention dans les écoles sont rares, et menés par des associations dont le budget est très limité. Quant aux cigarettes elles-mêmes, leur composition n'est pas contrôlée. En 2012, le Maroc a fait passer une loi limitant, à l'image de l'Europe, la teneur en goudron, nicotine et monoxyde de carbone, mais le décret d'application n'a jamais été édicté. Et aucun laboratoire ne vérifie ces valeurs.

Une machine à fumer inédite

Comme il n'y a pas de fumée sans feu, nous avons voulu en savoir plus sur la composition des cigarettes fabriquées en Suisse et vendues au Maroc. Nous avons donc entrepris une démarche à notre connaissance inédite : une étude comparative des teneurs en goudron, nicotine et monoxyde de carbone de cigarettes fumées en Europe et au Maroc. Pas si simple, puisqu'il n'existe pas de données publiques sur le sujet. Certes, les valeurs sont parfois notées sur les paquets, mais sont-elles vraiment respectées par les fabricants ? Au final, les cigarettes suisses fumées au Maroc sont-elles les mêmes que celles que nous achetons au kiosque à Cointrin ou en France ? Le seul moyen d'en avoir le cœur net est d'analyser des échantillons.

Toutefois, il n'existe plus, en Suisse, « de laboratoire qui dispose d'une machine nécessaire à cette tâche », indique Adrien Kay, porte-parole de l'Office fédéral de la santé publique (OFSP). Nous avons néanmoins identifié un laboratoire capable d'effectuer une telle analyse : l'Institut de Santé au Travail, à Lausanne, qui dépend du CHUV et fait partie du réseau de laboratoires validés par l'OMS.

Pour accéder à notre demande, Gregory Plateel, chef des laboratoires, et l'analyste Nicolas Concha-Lozano ont dû fabriquer une machine à fumer ! La méthode est presque artisanale : trois becs qui portent les cigarettes, une pompe pour aspirer, un bocal où part la fumée qui est concentrée. Rien n'est laissé au hasard : un ordinateur pilote cette machine, qui prend une bouffée de 35 ml pendant 2 secondes, toutes les minutes. Pour être sûr que leur appareil soit bien calibré, ils l'ont d'abord testé avec une cigarette de référence 1R6F : sans marque, elle est fournie par l'Université du Kentucky et spécialement dédiée aux laboratoires de recherche. Une fois la cigarette « fumée » par la machine, la fumée est analysée, ainsi que le filtre, afin de noter

les taux de particules totales, nicotine et monoxyde de carbone. Une seule cigarette n'est évidemment pas représentative : pour obtenir des données fiables, ils en tirent une dans trois paquets séparés, puis relèvent la moyenne des trois valeurs. Ce processus a occupé les chercheurs pendant plusieurs semaines.

Double standard

Gregory Plateel et Nicolas Concha-Lozano ont analysé pas moins de 30 paquets de cigarettes provenant du Maroc, de France et de Suisse que nous leur avons livrés en septembre. Leur méthodologie est conforme aux normes ISO, qui font office de référence pour tous les chercheurs qui font ce type de tests. En Suisse, comme en Europe, les autorités ont instauré la norme du 10-1-10, soit 10 mg de goudron, 1 mg de nicotine et 10 mg de monoxyde de carbone : ce sont les valeurs maximales de ces substances qu'une cigarette vendue sur le marché suisse ou européen peut contenir.

C'est cette norme qui a servi de référence pour l'analyse de nos échantillons. Les résultats sont clairs : les cigarettes fabriquées sur sol helvétique et vendues au Maroc sont bien plus fortes, plus addictives et plus toxiques que celles que l'on trouve en Suisse ou en France.

Les niveaux détectés révèlent l'existence d'un double standard : les Marocains fument des cigarettes plus nocives que les Européens. Pour chacun des trois paramètres testés, la majorité des cigarettes produites en Suisse et consommées au Maroc enregistrent une teneur supérieure à celle observée en France. Un échantillon de la marque Winston, par exemple, comporte plus de 16 milligrammes de particules totales par cigarette, contre moins de dix pour les cigarettes vendues en France.

Mais il y a plus grave encore. Dans certains cas, les taux mesurés par les scientifiques romands sont supérieurs à ceux affichés par les marques sur leurs paquets. C'est particulièrement le cas des valeurs de nicotine contenue dans les cigarettes marocaines : les Winston en contiennent près de 1,5 milligramme, alors qu'elles affichent le chiffre de 1. Selon Ivan Berlin, toxicologue à Paris et à Lausanne, dont l'expertise sur le tabac est reconnue internationalement, une dose de nicotine plus élevée augmente l'addiction. « Et qui dit plus de dépendance, dit plus de difficulté à s'en passer, et donc plus de toxicité. » Jacques Cornuz, directeur de la Polyclinique médicale universitaire de Lausanne, épidémiologiste et spécialiste du tabac, a dirigé la Commission fédérale de prévention du tabagisme de 2007 à 2014. Confronté à nos résultats, il ne prend aucun détour : « On peut légitimement dire qu'on passe d'un camion de 20 tonnes à un 40 tonnes. »

JTI, le fabricant de ces Winston et Camel, précise en réponse à nos questions : « Tous les produits liés au tabac impliquent des risques pour la santé. » Cela dit, « aucune méthode standardisée ne peut reproduire les habitudes réelles de consommation des fumeurs ». Les résultats obtenus

Les résultats de nos analyses

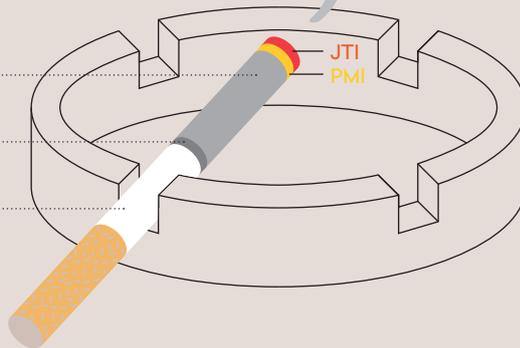
En Suisse et en Europe, les valeurs maximales qu'une cigarette peut contenir sont de 10 mg de goudron, 1 mg de nicotine et 10 mg de monoxyde de carbone.

Cigarette de référence (1R6F)

Monoxyde de carbone
10,32 mg/cig

Nicotine
0,84 mg/cig

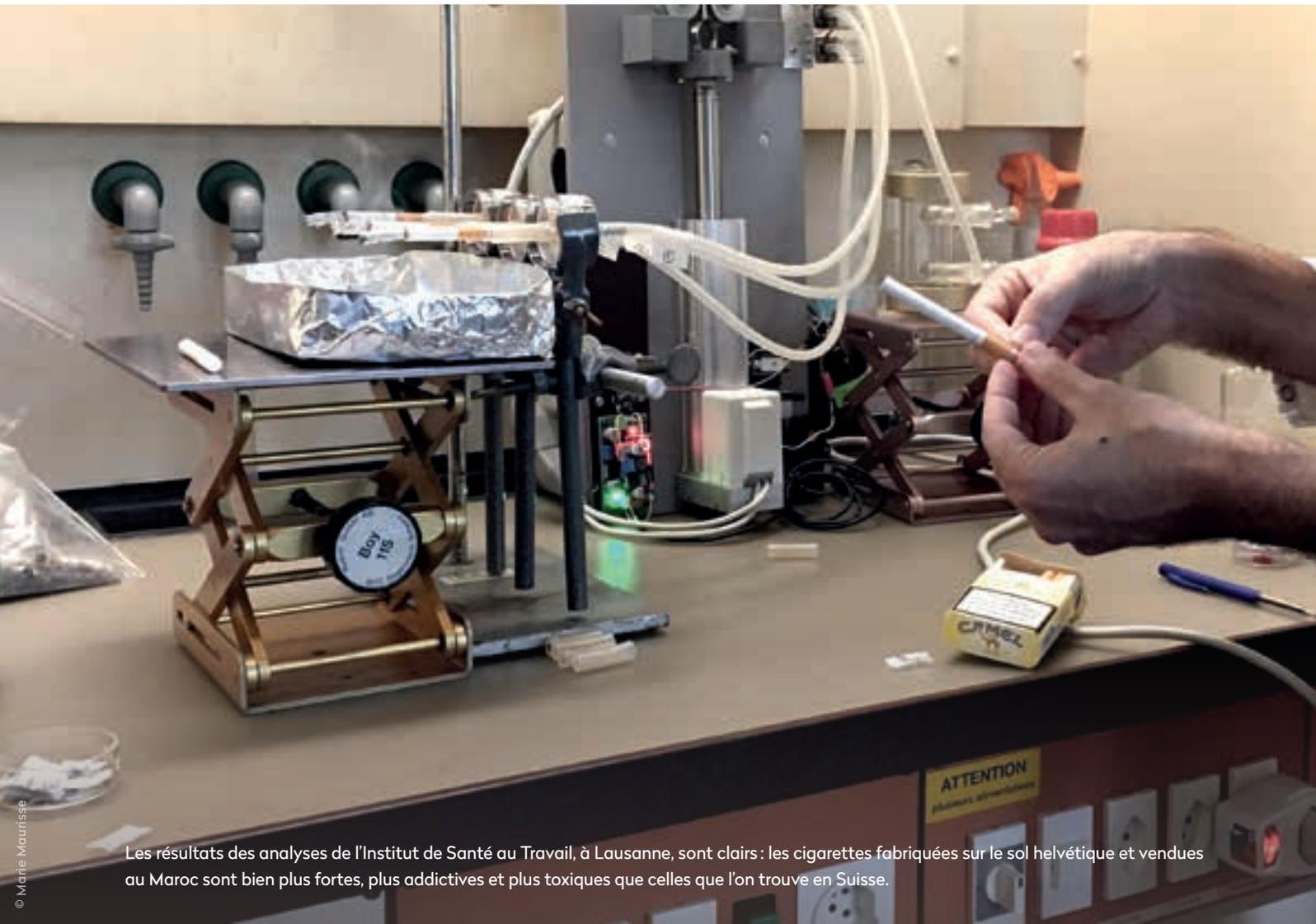
Goudron*
9,60 mg/cig



GVA
Duty
Free



* nombre de particules totales contenant du goudron



Les résultats des analyses de l'Institut de Santé au Travail, à Lausanne, sont clairs : les cigarettes fabriquées sur le sol helvétique et vendues au Maroc sont bien plus fortes, plus addictives et plus toxiques que celles que l'on trouve en Suisse.



500-11854

nus sont donc, pour la firme, imprécis. En outre, « personne ne peut dire qu'une cigarette est moins toxique qu'une autre, par exemple au niveau du goût ». Pourquoi les cigarettes vendues au Maroc sont-elles plus fortes que les autres ? À cette question, la firme n'apporte aucune réponse.

Chez PMI, le service de presse souligne que « les consommateurs du monde entier ont des préférences différentes. Sur la base de ces préférences, le tabac est sélectionné selon des mélanges spécifiques et les grades de feuille pour maintenir la consistance et les caractéristiques de chaque marque, comme les Marlboro Rouge ». Pourquoi les Marlboro vendues au Maroc contiennent-elles plus de goudron que celles fumées en Suisse ? « Nous déconseillons de nous concentrer sur les goudrons », répond le fabricant. Il existe un consensus scientifique selon lequel « goudron » n'est pas un indicateur précis du risque ou des dommages, et que la communication des mesures « goudron » est trompeuse pour les consommateurs. Quant aux résultats en nicotine, plus élevés que ceux mentionnés sur le paquet, « ils sont conformes aux exigences de la norme ISO 8243, qui autorise un certain écart ».

ABSENCE DE CONTRÔLES

Depuis le Maroc, nous avons tenté de remonter la filière du tabac pour comprendre comment il est fabriqué, pourquoi la Suisse héberge ces géants de l'industrie et ce qui rend possible l'exportation de cigarettes de qualité inférieure vers les pays en développement.

Nous nous sommes rendus dans la seule usine de cigarettes du pays dont le directeur a accepté de nous ouvrir les portes : chez Koch & Gsell AG, à Steinach. Située dans une zone industrielle de la banlieue de St-Gall, l'entreprise a été lancée en 2015 par Roger Koch, un Suisse alémanique quadragénaire qui possédait auparavant une entreprise de traduction.

Grande liberté

Il fabrique aujourd'hui 30 000 paquets par semaine, dont une petite partie est exportée, mais beaucoup sont consommés en Suisse. Les autorités, il lui arrive d'en voir passer. Des fonctionnaires de différents organes cantonaux viennent examiner la sécurité des machines et les conditions de travail des employés, vérifier que la production ne porte pas atteinte à l'environnement. Les douanes, il les connaît aussi, car c'est elles qui attestent que les produits sont bien déclarés correctement et que les taxes sont réglées au centime près. Quid des contrôles sur la composition des cigarettes ? « Jamais, jusqu'en octobre dernier. Le service d'inspection des denrées alimentaires a pris quelques-uns de nos échantillons pour les analyser. Mais nous n'avons pas eu de retour, j'imagine qu'ils ont surtout

testé le CBD. » Une partie de la production de Roger Koch comprend en effet ce dérivé du cannabis. Pour le reste, il envoie chaque mois une centaine de cigarettes au laboratoire allemand ASL, qui se charge de tester la dose de goudron, nicotine et monoxyde de carbone, selon la norme du 10-1-10 instaurée par les autorités fédérales.

Laxisme des autorités

L'Ordonnance fédérale sur les produits du tabac stipule qu'il faut respecter ces seuils : « Quiconque met des cigarettes sur le marché doit être en mesure d'apporter la preuve qu'elles sont conformes aux exigences. » En principe, les cantons sont chargés de veiller au respect de cette disposition. Leur arrive-t-il d'analyser les cigarettes en circulation ? Ou d'intervenir chez les fabricants, afin d'être sûrs que leurs ingrédients sont légaux, comme cela se fait parfois chez des distributeurs alimentaires ? « À notre connaissance, les chiffres déclarés sur les paquets ne sont pas contrôlés en Suisse », répond Adrien Kay, porte-parole de l'Office fédéral de la santé publique (OFSP).

Que se passe-t-il si les résultats des cigarettes Heimat sont supérieurs à ces valeurs ? Le rapport du laboratoire n'est pas envoyé aux autorités mais à différents clients, par exemple la Coop. Et il n'y a aucune sanction. « C'est à nous de changer quelque chose, explique Roger Koch. La seule solution est de modifier un peu le mélange du tabac, car il n'y a pas de recette miracle pour modifier ces taux. On peut lessiver le tabac avec un peu d'eau, mais cela perdrait en qualité. On pourrait aussi perforer les filtres, afin que l'absorption de la fumée soit plus aérée. Mais c'est de la triche, nous ne le faisons pas. »

Dans ses cigarettes, Roger Koch peut mettre des dizaines de produits, selon la liste que l'OFSP publie sur son site. Lui ne le fait pas. Une telle liberté ne serait pas possible au sein de l'Union européenne (UE), indique-t-il. Pour vendre ses Heimat dans l'UE, il prévoit de construire une usine en Allemagne, à quelques kilomètres de Steinach.

PARADIS RÉGLEMENTAIRE

La Berne fédérale se montre très réticente face à tout éventuel durcissement de la réglementation. La présence des géants du tabac sur le sol suisse n'y est évidemment pas étrangère. Selon un rapport de KPMG paru en octobre 2017, les retombées totales (directes, indirectes et contributions publiques) de cette industrie sont estimées à 6,3 milliards de francs par an, soit environ 1 % du PIB helvétique. Le secteur emploie directement quelque 11 500 salariés, soit environ 0,2 % de la population active du pays. Sans compter les emplois indirects, comme les cultivateurs de tabac, liés à la filière. Les retombées fiscales, elles, ne sont pas négligeables. Sur le sujet, le secret est de mise. Mais à Neuchâtel,



il se murmure que la contribution de PMI représente la moitié des impôts payés par les entreprises du canton.

Pour séduire les cigaretteurs, la Suisse a plus d'un atout dans sa manche. Mais sa loi, particulièrement souple, est probablement le plus important. Les cigarettes et leur composition sont en effet régies par l'Ordonnance sur le tabac. Selon ce document, les ingrédients autorisés incluent l'ensemble des arômes admis pour les produits alimentaires, le sucre, le miel, les épices et tous les édulcorants alimentaires à l'exception de deux, le sucralose et le sel d'aspartame-acésulfame. On peut donc y trouver une palette d'agents humectants, des produits de blanchiment des cendres, des accélérateurs de combustion, des agents conservateurs et, finalement, des adhésifs et liants.

« À l'origine, ces ingrédients ne sont pas destinés à être brûlés pour être ensuite inhalés, s'étonne Pascal Diethelm, président de l'association antitabac OxyRomandie. Leur combustion produit souvent des substances toxiques, voire cancérigènes. » Il relève aussi que l'ordonnance ne contient aucune exigence de protection de la santé du consommateur. Tout au plus, « les données toxicologiques des additifs utilisés, avec et sans combustion, doivent être indiquées pour autant qu'elles soient connues de la personne soumise à la déclaration ». Selon son analyse, il suffit à la personne soumise à la déclaration de dire qu'elle ne connaît pas les données toxicologiques, et sa recette sera autorisée.

Par comparaison, la réglementation européenne est beaucoup plus restrictive. Contenue dans la Directive 2014/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014, elle fixe d'emblée un objectif de protection de la santé et des consommateurs comme objectif prioritaire. Dans le détail, l'article 7, alinéa 6, liste les additifs interdits, comme

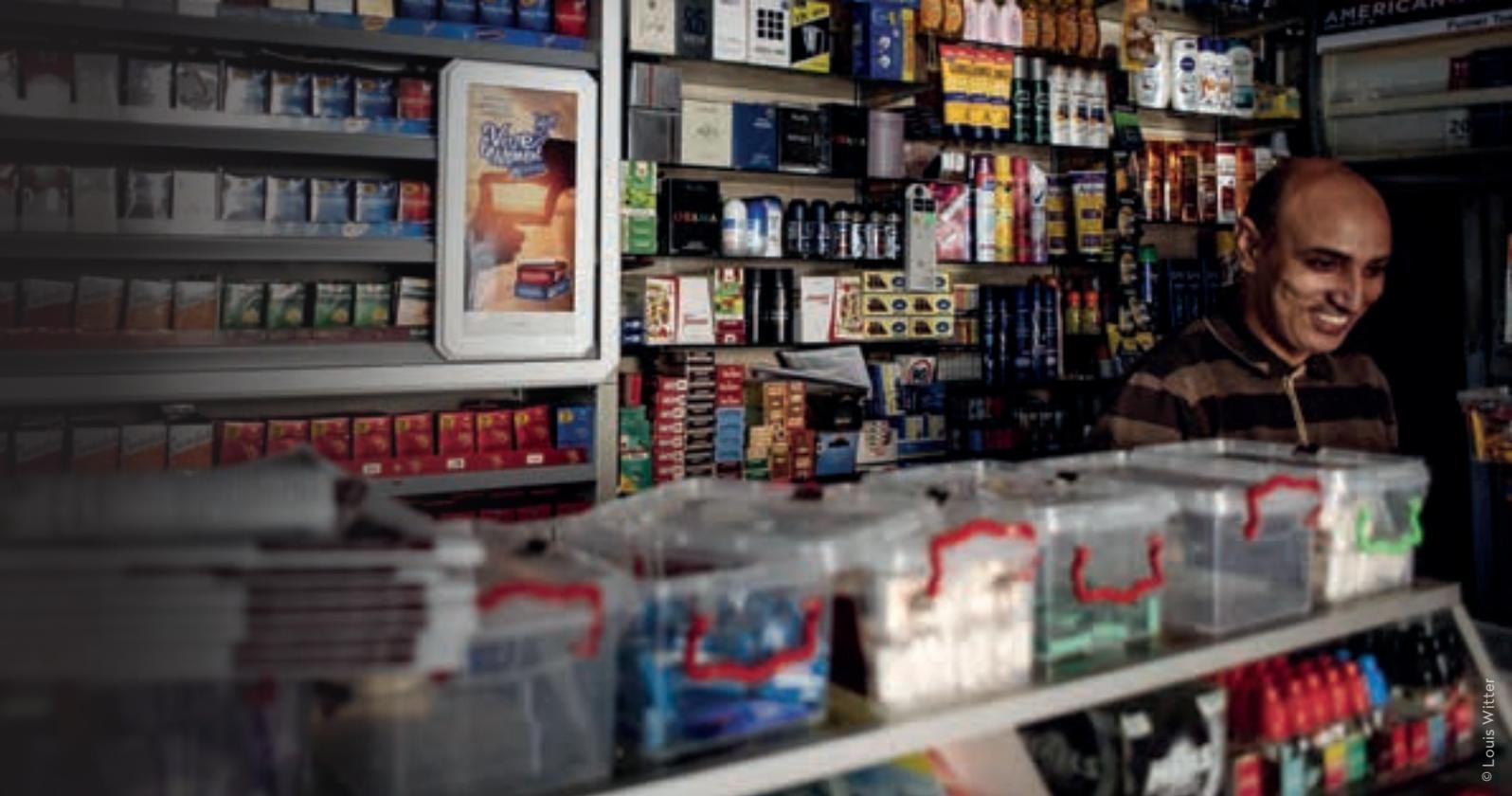
les vitamines, la caféine ou la taurine, tous les colorants, et les additifs qui favorisent l'absorption de nicotine.

L'article 7, alinéa 1, interdit la mise sur le marché de produits contenant un arôme caractérisant. À partir de mai 2020, les cigarettes mentholées seront interdites de fabrication dans les pays européens. Un problème pour les marques, qui utilisent ce produit pour appâter les jeunes consommateurs et les femmes, qui se mettent plus facilement à fumer si la cigarette a un goût de chewing-gum ou de bonbon pour la gorge.

Cèdre et citronnelle

PMI a vraisemblablement anticipé cette mesure, car le groupe produit désormais une partie de ses cigarettes mentholées en Suisse. On les retrouve notamment aux lèvres de jeunes Marocains à Casablanca et Rabat. La différence entre les lois suisse et européenne est aussi vérifiable sur les sites des fabricants. Prenons celui de PMI, qui donne la liste des ingrédients utilisés dans ses cigarettes en fonction du pays de consommation. Si tant est que cette liste soit juste, ce qui est impossible à vérifier, on remarque que la liste des ingrédients des cigarettes fabriquées et vendues en Suisse est différente de celle des composants de cigarettes destinées au marché français.

Dans la liste suisse de 2016, pas moins de 167 additifs sont listés par PMI. Certains sont plutôt appétissants, comme l'huile de cèdre ou de citronnelle. D'autres sont moins ragoûtants, comme la glycérine. Dans la liste française, mise à jour en 2015, on ne trouve que 123 additifs. En Suisse, les cigarettes échappent totalement au radar. Pour quelle raison ? Nous l'avons compris en discutant avec Emmanuelle Cognard, deuxième adjointe au chimiste cantonal de Genève. « Depuis trois



ans que j'ai rejoint cette équipe, je n'ai eu connaissance d'aucun contrôle sur les cigarettes, explique-t-elle. Nous sommes déjà bien occupés avec les denrées alimentaires, note cette spécialiste. Et puis les gens qui achètent des cigarettes savent bien que c'est dangereux... »

Cet argument revient souvent. Comme les cigarettes sont connues pour être toxiques, il ne servirait à rien de multiplier les contrôles. À notre sens, le raisonnement ne tient pas : le diesel, par exemple, est une substance polluante, mais il existe des normes pour limiter sa teneur en soufre. Le respect de ces normes est fondamental, tout comme les fabricants de cigarettes doivent respecter les lois censées protéger les consommateurs.

Les exportations échappent au radar

Si la Suisse ne contrôle pas les cigarettes fumées par ses habitants, elle ne s'intéresse pas plus à celles produites sur son sol et exportées, confirme l'Administration fédérale des douanes (AFD). Car ce ne sont pas les normes suisses qui s'appliquent, mais bien celles du pays qui importe ces cigarettes. Contrairement à l'Union européenne, dont la directive 2001/37/CE fixe, pour la teneur en goudron, en nicotine et en monoxyde de carbone, des limites maximales valables pour les cigarettes exportées. C'est donc un avantage comparatif pour la Suisse : elle est la seule, sur le continent européen, à produire des cigarettes plus toxiques que celles fumées par ses propres ressortissants. La Confédération promeut ainsi et profite de l'existence d'un double standard, quitte à aggraver les problèmes de santé publique dans les pays importateurs. Interrogé à ce sujet, l'Office fédéral de la santé publique explique que l'absence de contrôle sur les exportations découle de la « volonté du Parlement ». En 2012, une motion déposée par le PLR neuchâtelois Laurent

Favre, devenu depuis conseiller d'État de ce même canton, demandait que « les cigarettes produites en Suisse puissent continuer à être exportées sans restriction vers les États non-membres de l'UE » ; elle a été approuvée.

Comme nous l'avons constaté à Casablanca, le Maroc ne contrôle pas les composants des Winston et des Camel importées de Suisse. Les douanes se contentent de s'assurer de la conformité fiscale des conteneurs. Le cas marocain n'est pas unique : rares sont les pays équipés d'un laboratoire qui analyse systématiquement les cigarettes importées. Selon l'OMS, le Burkina Faso est le seul pays d'Afrique à le faire.

Même lorsque les contrôles existent, les règles sont parfois pipées : en France, le Comité national contre le tabagisme a récemment porté plainte contre les fabricants, les accusant de falsifier les tests en perçant les filtres de micro-trous, afin que les quantités analysées par la machine soient moins élevées que lorsqu'un fumeur tire sur sa cigarette en comprimant le filtre avec ses doigts... Une possibilité qu'évoquait justement Roger Koch. Le mode opératoire rappelle aussi le scandale des moteurs truqués de Volkswagen, qui affrontait récemment ses premiers procès en Allemagne pour avoir équipé ses voitures d'un logiciel capable de biaiser les tests antipollution.

Une armée de lobbyistes au Parlement suisse

Les fabricants mettent beaucoup d'énergie à saper la volonté des pouvoirs publics de légiférer sur le tabac. La Suisse n'échappe pas à ces « efforts de dissuasion ». Dans un si petit pays, où l'industrie joue un rôle économique significatif, les liens des firmes avec les politiciens sont importants. Un documentaire récent de *Temps Présent* a montré le rôle joué par l'association « l'Alliance des entreprises



Bureau TABAC

انوي - باين - ونا - اتصالات - ميد قيسل - جاند

مرحبا بكم



Fabrice Bersier, paysan à Vesin dans la Broye et président de SwissTabac, la faïtière des producteurs de tabac.

150 producteurs de tabac en Suisse

Pour justifier une politique libérale en matière de prévention, et la présence des cigarettiers sur le sol suisse, les députés évoquent souvent l'histoire de la Suisse avec le tabac, cultivé depuis le début du 18^e siècle. Dans quelle mesure ce mythe fondateur est-il encore actuel ? Pour le savoir, nous sommes allés voir Fabrice Bersier, paysan à Vesin, dans la Broye, qui est aussi président de la faïtière SwissTabac, qui regroupe les producteurs de tabac. Lors de la Seconde Guerre mondiale, les cigarettes étaient envoyées au front pour les soldats et la demande en tabac était forte. La Suisse comptait alors 6000 producteurs sur 1500 hectares, contre à peine 150 aujourd'hui sur 420 hectares.

Fabrice Bersier a repris la ferme familiale en 1998. Elle compte 100 hectares, dont 7 dédiés au tabac. Lors de notre visite, au mois de septembre, des ouvriers polonais étaient en pleine récolte. Les feuilles sont ensuite séchées, puis assemblées. Pour écouler sa marchandise, qu'il livre de fin août au mois de février, Fabrice Bersier n'a pas de souci à se faire : les industriels, réunis dans la coopérative SOTA, ont l'obligation de la lui acheter.

Il envoie ensuite ses ballots à la Fermenta, une entreprise familiale située à Payerne, qui découpe les feuilles et les trie, évalue le prix, puis les expédie à Rotterdam, où les cigarettiers ont leurs stocks. C'est là que les usines suisses qui fabriquent des cigarettes se fournissent. « Le tabac suisse est un tabac de

remplissage, explique Fabrice Bersier. C'est pourquoi il doit être le plus neutre possible. » Y a-t-il du tabac suisse dans les cigarettes suisses ? « Le tabac suisse représente 4 % des besoins totaux de l'industrie dans notre pays, répond cet agriculteur, non-fumeur. Une fois dans les hangars de Rotterdam, le tabac suisse est mélangé aux autres. Donc s'il y en a dans les cigarettes suisses, c'est très peu... » Y compris dans celles vendues au Maroc. Ce n'est donc pas le tabac qui est suisse, mais la fabrication du produit.

La législation suisse, qui autorise la fabrication de cigarettes plus fortes pour l'exportation, ne lui pose pas de problème éthique. Il dit : « Cela a sauvé nos emplois. » Pour lui, « si on supprime la production de tabac en Suisse, cela n'aura aucun impact sur le tabagisme. Par contre je ne serai plus paysan ».

Lorsqu'ils achètent du tabac à Fabrice Bersier, les cigarettiers ne paient qu'un tiers du prix du kilo. Les deux autres tiers sont financés par une redevance comprise dans le prix du paquet. C'est pourquoi le tabac suisse est si compétitif pour Philip Morris ou BAT, malgré les coûts de production élevés dans notre pays. Ce fonds, issu des taxes, ne soutient pas que les paysans suisses. Il aide de nombreuses institutions publiques et associations à développer des programmes contre le tabagisme, et finance aussi 6 % de l'AVS.



pour une politique de prévention modérée (AWMP) », qui compte actuellement douze sénateurs et quarante députés, soit près d'un quart des parlementaires fédéraux, et milite contre un renforcement des mesures antitabac.

Les élus qui adoptent le point de vue des cigarettiers sont donc nombreux. Certains sont facilement identifiables, comme Gregor Rutz, conseiller national UDC et président de la communauté du commerce suisse en tabacs. D'autres n'entretiennent que des liens indirects avec le secteur, mais combattent le renforcement de la politique de prévention sur le sujet, comme Hans-Ulrich Bigler, directeur de l'Union suisse des arts et métiers (USAM). D'anciens députés sont devenus salariés de ces groupes, comme la Neuchâteloise Sylvie Perrinjaquet, qui se vante sur son site internet d'être consultante pour PMI et dispose d'un badge d'accès au Parlement.

À Neuchâtel, canton où se situe le siège de PMI ainsi que son usine, le président du Conseil d'État Laurent Favre avait milité en 2012, lorsqu'il était député à Berne, contre l'adoption en Suisse des nouvelles mesures 10-1-10 prises par l'Union européenne. Aujourd'hui, il refuse notre demande d'interview sur le sujet, au prétexte qu'il s'agit d'un « ancien mandat ».

UN ENJEU ACTUEL

En octobre dernier se tenait la « Huitième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre de l'OMS pour la lutte antitabac ». Cette réunion, dite COP8, visait à renforcer les contrôles et la traçabilité dans l'industrie du tabac, mais aussi à interdire la publicité. Dans les couloirs, le représentant de la Suisse à la conférence rasait les murs : Berne n'a pas ratifié le document et n'est prêt à aucun compromis. Pourtant, les chiffres de l'OMS sont accablants : le tabac tue un fumeur sur deux. Chaque année, sept millions de personnes en meurent.

C'est au Parlement qu'il revient de changer cela. Les députés débattent actuellement de la nouvelle loi sur le tabac, qui était censée limiter la publicité pour les cigarettes. Selon les informations que nous avons obtenues sur l'avant-projet, le contraire pourrait bien se passer : le paquet neutre partirait aux oubliettes, de même que la restriction de la publicité. Les députés suisses doivent sans tarder contrer ce projet et mettre fin à la schizophrénie d'un pays qui dépense 1,7 milliard de francs par an pour soigner les personnes rendues malades par le tabac, mais ouvre grand la porte à une industrie mortifère. Et qui finance des programmes contre le tabagisme en Tanzanie, tout en permettant à PMI, BAT et JTI de fabriquer, sur son sol, des cigarettes hautement toxiques qui seront fumées là-bas. ■



Dans les coulisses de notre prix d'investigation

En 2018, nous avons fêté notre jubilé, cinquante ans d'histoire de la Déclaration de Berne... à Public Eye. À cette occasion, nous avons voulu rendre possibles deux projets d'enquête sur les agissements de multinationales suisses dans les pays en développement ou émergents, portés par des journalistes externes à notre organisation. Retour sur le déroulement de ce prix soutenu par des lectrices et des lecteurs engagés.

GÉRALDINE VIRET



Dévoiler des faits cachés peut changer le monde : c'est fort de cette conviction que Public Eye a décidé de créer, à l'occasion de son 50^e anniversaire, un « prix d'investigation » destiné à soutenir le travail de journalistes ou d'ONG qui enquêtent sur les pratiques de sociétés

gagé, qu'il soit le fait de professionnels travaillant pour des médias traditionnels, en indépendants ou au sein d'ONG. Pour choisir nos lauréats, nous avons constitué un jury composé de collaborateurs et collaboratrices de Public Eye, mais surtout de journalistes de renom incarnant la force de frappe et l'intelligence de l'investigation telle qu'elle se déploie aujourd'hui, en dépit des vents contraires. Nous avons ainsi pu compter sur le soutien d'Anyra Schiffrin, professeure à l'Université de Columbia à New York, de Will Fitzgibbon, « senior reporter » pour le Consortium international des journalistes d'investigation (ICIJ) et d'Oliver Zihlmann, coresponsable de la cellule enquête de Tamedia, lui aussi membre de l'ICIJ. Au terme de discussions téléphoniques entre Zurich, Lausanne, New York et Niamey, au Niger, où se trouvait Will, deux projets d'enquête ont été sélectionnés.

« Les cigarettes vendues par les géants helvétiques du tabac en Afrique sont-elles plus nocives que celles commercialisées en Europe ? », s'interrogeait alors Marie Maurisse, journaliste indépendante et cofondatrice de l'agence

lauréats ont présenté leurs projets dans une vidéo tournée avec le soutien d'Emanuel Büchler, vidéaste engagé. Menée sur la plateforme « we make it », la première campagne de financement participatif de Public Eye a été un succès. En cinq semaines seulement, 325 contributeurs et contributeuses nous ont permis de récolter plus de 30 000 francs.

Enquêtes en eaux troubles

Grâce à leur précieux soutien, Marie Maurisse, Gie Goris et Nicola Mulinari ont pu concrétiser leurs projets. Voyage au Maroc pour Marie, en Inde pour Gie, tous deux confrontés en Suisse au « no comment » derrière lequel se retranchent encore trop souvent les grands groupes lorsque des journalistes questionnent sur leurs pratiques. Tout aussi impolis, d'autres préférèrent faire de simples copier-coller de la section « Responsabilité sociale d'entreprise » de leur site internet.

Convaincre un laboratoire de fabriquer une machine ad hoc pour analyser des cigarettes ramenées de Casablanca ; suivre et compter les navires, en épluchant les bases de données spécialisées sur l'affrètement : nos

et leurs conséquences déléteres dans les pays pauvres, que ce soit en matière de violations de droits humains ou d'atteintes à l'environnement. Bien que centré sur le présent, ce projet reflète aussi la longue tradition d'investigation de notre organisation, qui a toujours associé son travail de plaidoyer et de campagne à la mise en lumière, souvent ardue, d'agissements illégitimes ou illégaux venant souligner la nécessité d'agir.

Recherche journalistes motivés

Le lancement de notre appel à projets, à l'automne 2017, a connu un grand succès, bien au-delà de nos espérances. En deux mois, nous avons reçu 55 propositions en provenance de 22 pays, de la Zambie au Mexique en passant par l'Inde et la Belgique. Toutes témoignaient de la même volonté d'exposer des pratiques irresponsables et de contribuer ainsi à un débat et des changements indispensables. De telles enquêtes demandent de la pugnacité, mais surtout du temps et des ressources dont bon nombre de journalistes ne disposent plus. En ce sens, la démarche de Public Eye visait aussi à souligner l'importance d'un journalisme plus « lent », en-

Vesper, à Lausanne, enthousiaste à l'idée de s'intéresser à une industrie qui met tout en œuvre, depuis des décennies, pour saper les efforts visant à enrayer le fléau du tabagisme. À Bruxelles, Gie Goris, du magazine flamand *MO**, et Nicola Mulinari, de l'ONG Shipbreaking Platform, désiraient joindre leurs efforts dans un projet consacré au démantèlement des navires sur les plages d'Inde, du Bangladesh et du Pakistan, où le secteur suisse de l'affrètement, plutôt discret, se débarrasse de ses navires en fin de vie. Les deux hommes voulaient aussi donner la parole aux victimes de cette forme de « colonialisme toxique », dont les conséquences sociales et environnementales sont dramatiques.

Recherche généreux donateurs

Afin de financer ces deux enquêtes, nous avons sollicité leurs lectrices et lecteurs potentiels ; l'occasion pour Public Eye de se lancer dans le grand bain du financement participatif – le crowdfunding pour les initiés. Le calendrier était serré, quelques semaines seulement séparant le choix final des dossiers par le jury du lancement de notre campagne. La préparation a, par conséquent, été intense. Nos heureux

lauréats ont dû se montrer persévérants, et savoir reconnaître parfois les limites de leurs projets.

En coulisses

Cette campagne de financement participatif nous a également permis de faire de belles rencontres, notamment grâce aux soirées « portes ouvertes » proposées dans nos bureaux à Lausanne et Zurich, en échange d'une généreuse contribution. Organisées durant l'automne, elles ont rassemblé des membres de Public Eye et des personnes qui, jusqu'à peu, ne connaissaient pas ses activités. L'occasion pour nos différents experts d'expliquer, avec enthousiasme, le cœur de leur travail et les convictions qui les animent, mais aussi de recevoir un « retour direct » sur nos campagnes et nos publications. De tels échanges sont précieux !

Grâce à vous...

Une fois encore, un grand merci à toutes celles et ceux qui, par leur soutien, ont rendu possible la réalisation de ces deux projets. ■

Gie Goris, du magazine flamand *MO**, Alang (Inde), 2018.



Marie Maurisse, journaliste indépendante à Lausanne.



Soirée de clôture du jubilé

Gie Goris et Marie Maurisse viendront présenter les résultats de leurs enquêtes le **lundi 21 janvier 2019 à 20 h à la Kulturhaus Kosmos de Zurich**, dans le cadre d'une soirée nationale organisée pour marquer la fin de cette année de jubilé. En présence du célèbre journaliste américain Mark Lee Hunter et d'une palette d'invités de renom, les débats porteront sur une thématique centrale, à l'heure où la pratique de l'enquête journalistique est en pleine mutation : « Le journalisme d'investigation, à la croisée des médias et des ONG ».

Où les bateaux se cachent pour mourir

Public Eye



Grâce à vous !

Les analyses et les reportages publiés dans ce magazine, ainsi que le travail de recherche et d'enquête sur lequel ils sont basés, ne seraient pas possibles sans le soutien de nos membres et donateurs.

Si vous êtes déjà membre, nous vous en sommes très reconnaissants. Vous pouvez également nous soutenir en offrant une cotisation à vos connaissances.

Si vous n'êtes pas encore membre, nous vous invitons à adhérer à Public Eye ou, pour en savoir plus sur notre travail, à commander gratuitement un abonnement à l'essai sur www.publiceye.ch/membres

Cotisation-abonnement
75 fr. par an / Membre-soutien 240 fr.

Public Eye

Une industrie à la dérive

Quatre navires sur cinq terminent leur vie sur des plages du sous-continent indien où ils sont démolis par des dizaines de milliers d'ouvriers au péril de leur vie. Au lieu d'être recyclés sur des chantiers adéquatement équipés, ils deviennent de véritables décharges flottantes. Chaque année, près d'un millier de bateaux sont ainsi « échoués » sur des plages d'Asie du Sud, transformées en gigantesques cimetières maritimes.

Menacés en permanence par la chute d'immenses pièces d'acier et par les substances toxiques que contiennent les bateaux, ces ouvriers sont les victimes de l'une des activités les plus dangereuses au monde, comme Bhudabhai, dont Gie Goris nous raconte le destin tragique. Le journaliste belge s'est rendu à Alang, sur l'un des principaux sites indiens de démantèlement naval. Il y a rencontré un propriétaire de chantier arrogant, des syndicalistes en colère, et des travailleurs qui mettent en pièces ces colosses des mers dans des conditions moyenâgeuses. Nicola Mulinaris, de l'ONG Shipbreaking Platform, s'est quant à lui penché sur les données et le contexte politico-économique dans lequel s'inscrit ce secteur qui navigue en eaux troubles.

Les deux lauréats de notre « prix d'investigation » montrent aussi comment des sociétés suisses profitent de ce commerce de déchets toxiques illégitime et pourtant légal. Ils mettent en évidence les contradictions du géant genevois du transport maritime MSC, dont la réalité des pratiques est bien éloignée des critères de durabilité qu'il prétend respecter. Au-delà des conséquences dramatiques du démantèlement naval, le scandale réside aussi dans le fait que celles-ci ne fassent pas scandale. L'importance du travail d'enquête n'en est dès lors que plus grande.

Oliver Classen, Public Eye

ÉDITEUR

Raphaël de Riedmatten

–

COLLABORATION

Oliver Classen, Maxime Ferréol,
Gie Goris (*MO* Magazine*),
Alice Kohli, Melanie Nobs et
Géraldine Viret

PHOTO DE COUVERTURE

© Pradee Shukla / Chantier de
démantèlement sur la plage
d'Alang en Inde
(2015)

–

MISE EN PAGES

opak.cc

IMPRESSION

Vogt-Schild Druck AG
Cyclus Print & Leipa, FSC

–

TIRAGE F : 10 000 ex. / D : 26 500 ex.

–

CONTACT

Public Eye, Avenue Charles-Dickens 4

CH-1006 Lausanne

Tél. +41 (0)21 620 03 03

contact@publiceye.ch

ISSN 2504-1258

–

COMPTE POSTAL 10-10813-5

–

Paraît six fois par année

Prix d'investigation

La Suisse et le démantèlement des navires





Sur le site de démantèlement d'Alang en Inde.



Une fois arrivés en fin de vie, les navires de haute mer sont considérés comme des déchets toxiques. Alors qu'il existe des solutions propres et sûres – mais plus complexes et chères – pour les recycler, nombre d'entre eux sont démantelés sur des plages d'Asie du Sud, dans des conditions dramatiques pour les travailleurs et l'environnement. Des sociétés suisses ont aussi recours à ces pratiques irresponsables pour faire des économies.

GIE GORIS*

Tout au long de la route d'Alang, des boutiques et des entrepôts proposent une variété d'objets hétéroclites qui se promenaient autrefois sur les océans. Bureaux en chêne massif, chandeliers en faux cristal, gilets et canots de sauvetage, cordes, câbles électriques, interrupteurs, fauteuils en cuir, tableaux, générateurs géants, moteurs... la liste n'en finit pas. Ces articles ne sont en fait que des « produits dérivés » du recyclage de navires. Si ces « géants des mers » viennent finir leur vie sur les plages d'Alang, c'est en raison de l'acier dont sont composées leur coque et leur carcasse, et la source de profit que ce matériau représente.

Comme la bourgade voisine de Sosiya, Alang était autrefois un village de pêcheurs oublié du Gujarat, sur la côte nord-ouest de l'Inde. Aujourd'hui, il est tristement célèbre pour le démantèlement naval pratiqué sur des kilomètres de plages le long du golfe de Khambhat, là où la mer d'Arabie pénètre les terres du Gujarat. Ces plages sont ainsi devenues de véritables cimetières de bateaux.

Quelques jours avant notre arrivée à Alang, début septembre, deux hommes ont trouvé la mort sur le chantier de Honey, propriété du groupe indien RKB, spécialisé dans le démantèlement des navires. Les noms de Bhuddabhai Kudesha, originaire d'Alang, et d'Ali Ahmed, de Jharkhand, sont venus s'ajouter à la longue liste des victimes d'une industrie souvent considérée comme la plus dangereuse au monde. C'est sur ce même chantier que la compagnie suisse Mediterranean Shipping Co (MSC) faisait démanteler son navire MSC Alice un an plus tôt. Nous y reviendrons.

* Journaliste et rédacteur en chef de MO* Magazine (Bruxelles)



C'est sur le chantier de démantèlement du MV Ocean Gala que Bhuddabhai a perdu la vie le 31 août 2018.

© Amit Dave

Entrée interdite

En voyant les images impressionnantes de monstres marins échoués sur des plages asiatiques, on pourrait croire que les chantiers de démantèlement sont faciles d'accès. C'est pourtant loin d'être le cas. À l'entrée d'Alang, un grand panneau bleu souhaite la bienvenue aux visiteurs du site de recyclage Alang-Sosiya, mais cette apparente hospitalité est toute relative. Journalistes, universitaires et étrangers ne peuvent pénétrer dans la zone qu'avec l'accord formel des autorités de Gandhinagar, la capitale du Gujarat. La procédure peut prendre des mois, voire plus, et les rares autorisations délivrées s'accompagnent toujours de

nombreuses restrictions. Sans l'accord des autorités, notre première tentative d'accéder au site d'Alang est immédiatement interrompue. Les responsables du poste de contrôle du Conseil maritime du Gujarat nous autorisent à jeter un œil sur le chantier depuis le toit. Notre tentative de prendre un « selfie » se solde par un échec : « No pictures, Sir ». Alors il faut savoir se montrer audacieux : contourner le poste de contrôle, convaincre le propriétaire d'un site de nous laisser entrer ou pouvoir se vanter d'avoir des relations bien placées. Nous avons combiné ces trois approches pour réussir à nous approcher de cette plage, théâtre de nombreuses tragédies.

Le dernier jour de Bhuddabhai

Bhuddabhai avait 33 ans. Le 31 août, il s'est réveillé comme d'habitude à 6 h, quand les premiers rayons du soleil viennent chasser l'obscurité de son village. Son fils de huit ans et ses deux filles de six et quatre ans dormaient encore, mais sa femme préparait déjà le petit-déjeuner. Voilà six ans que Bhuddabhai travaillait sur le chantier de démantèlement naval d'Alang, à trois kilomètres de sa maison. Il savait à quel point il était rare pour un Koli, ancienne caste de pêcheurs pour la plupart reconvertis en saisonniers agricoles, d'obtenir un travail dans cette industrie.

Le matin du drame, Bhuddabhai s'affairait à extraire les toilettes du navire MV Ocean Gala, que son employeur voulait vendre aux brocanteurs de la route d'Alang. Ce travail n'était pas bien payé, mais il rapportait davantage que le maigre salaire touché par son père et son jeune frère Rajabhai sur les exploitations agricoles. Bhuddabhai les aidait souvent le dimanche ou avant de partir pour le chantier à 7 h 30 sur sa Honda Hero Splendor. Ce jour-là, il avait parcouru la piste poussiéreuse qui le menait au chantier pour la dernière fois.

Les circonstances exactes de l'accident sont encore floues lorsque nous rencontrons la famille de Bhuddabhai, quelques jours après le drame. Selon l'hypothèse la plus probable, une partie de la coque aurait cédé de manière inattendue, entraînant dans sa chute Bhuddabhai et Ali Ahmed, qui perforait l'acier pour créer une sortie supplémentaire sur le neuvième pont du navire. Les deux hommes ne portaient pas de harnais de sécurité. Le propriétaire du chantier assure qu'ils n'étaient pas tenus de le faire puisqu'ils travaillaient à l'intérieur du navire, cette exigence ne s'appliquant qu'à ceux qui découpent l'acier depuis l'extérieur.

Une longue liste de doléances

Afin de mieux comprendre les conditions dans lesquelles les ouvriers travaillent à Alang, nous rencontrons Vidyadhar Rane, secrétaire général d'un syndicat qui tente d'organiser le personnel. Les graves problèmes de sécurité sur les chantiers sont la principale préoccupation. Mais d'autres points essentiels doivent impérativement être améliorés : « hébergement, toilettes, cantines, heures supplémentaires correctement rémunérées, jours de congés payés, assurance santé et accident pour tous, infrastructures hospitalières adéquates. » Ces dernières peuvent être une question de vie ou de mort. Lorsque Bhuddabhai a eu son accident sur le chantier de Honey, il a été conduit à l'hôpital public de Bhavnagar, à plus de 50 kilomètres d'Alang, soit plus d'une heure de route sur une deux-voies étroite comptant d'innombrables dos-d'âne, des vaches impassibles, de nombreux camions et une circulation très dense et dangereuse. Il y a bien à Alang une petite clinique de dix lits gérée par la Croix-Rouge indienne, ainsi qu'un

hôpital de vingt lits, mais leurs installations ne sont pas équipées pour traiter les blessures graves. Elles sont clairement insuffisantes pour répondre aux besoins des quelque 160 chantiers d'Alang, sur lesquels 15 000 à 30 000 ouvriers démantèlent d'énormes navires dans des conditions extrêmes, au péril de leur vie. Les estimations varient en fonction des différents interlocuteurs, et il n'existe malheureusement aucun chiffre officiel sur ce secteur en grande partie informel.

Absence de négociations collectives

« Il n'y a pas de syndicat à Alang », déclare Nikhil Gupta, copropriétaire de Rudra Green Ship Recycling, l'un des « meilleurs » chantiers d'Alang. « Faire des affaires au Gujarat est donc un vrai plaisir. Nous n'avons pas de syndicat car tout le monde est sur la même longueur d'onde. » Gupta nous fait cette déclaration surprenante – et manifestement mensongère – à l'issue d'une discussion durant laquelle il a tenté de nous expliquer la loi de l'offre et de la demande qui régit l'industrie du démantèlement naval, ou du recyclage, comme on préfère le nommer dans le secteur des transports maritimes. Bien que les autres propriétaires de chantiers auxquels nous avons parlé semblaient avoir un regard plus lucide sur la situation, aucun n'entretenait de relation officielle avec un syndicat ou n'était engagé dans des négociations collectives. « Quand il y a des soucis, on traite directement avec les travailleurs. C'est beaucoup plus rapide », nous confie ainsi Nitin Kanakiya, secrétaire de l'Association de l'industrie du démantèlement (SRIA) et propriétaire du chantier de Triveni, à Alang.

Une industrie qui pèse des milliards de roupies

« Les lois qui protègent les travailleurs sont insuffisantes et ne sont pas appliquées », nous explique le Dr Sahu Geetanjoy, chercheur au Tata Institute for Social Studies de Mumbai, l'un des rares universitaires qui étudie les conditions de travail dans l'industrie du démantèlement. Selon lui, le manque de volonté du gouvernement à faire respecter le droit du travail et les règles environnementales peut s'expliquer par les intérêts financiers liés à ce secteur. Par les recettes fiscales qu'elle génère et les revenus issus de la location des plages, l'industrie du démantèlement naval alimente chaque année les caisses de l'État du Gujarat à hauteur de 7 milliards de roupies, soit environ 97,2 millions de francs suisses.

Nous avons demandé à la famille de Bhuddabhai ce qu'elle attendait des propriétaires du chantier. La réponse a été immédiate : « rien du tout ». Cette désillusion est la conséquence de plusieurs siècles d'humiliation et de marginalisation des Kolis, qui n'espèrent rien de la part des plus riches ou des castes supérieures. Le frère et le neveu de Bhuddabhai ne savent même pas si la famille touchera un jour la totalité de l'indemnisation à laquelle elle a droit. Raj

Bansal, le propriétaire du chantier de Honey, assure qu'elle recevra environ 6900 francs, ce qui correspond à trois ans de salaire. Mais la veuve de Bhuddabhai ne touchera pas de pension. À la douleur immense d'avoir perdu son mari et le père de ses trois enfants s'ajoute ainsi le dénuement, plus désespéré que tout ce qu'elle a connu jusqu'ici.

Le travail le plus dangereux au monde

L'histoire tragique de Bhuddabhai rappelle la menace qui plane sur la vie de tant d'autres ; des dizaines de milliers d'hommes qui, pour subvenir à leurs besoins et à ceux de leur famille, démantèlent des navires sur les plages d'Asie du Sud. Selon les données de l'ONG belge Shipbreaking Platform, environ 1000 bateaux sont démantelés chaque année. 65 à 75 % d'entre eux sont acheminés vers trois sites côtiers en Inde, au Pakistan et au Bangladesh.

En 2015, l'Organisation internationale du travail (OIT) tirait la sonnette d'alarme sur les conséquences délétères de cette pratique : « Le démantèlement des navires est devenu un problème majeur pour la santé des travailleurs et l'environnement. C'est l'une des activités les plus dangereuses, avec un taux de décès, de blessures et de maladies professionnelles inacceptable. » En Inde, les données du département Sécurité et santé dans l'industrie du Gujarat font état de 470 accidents mortels survenus à Alang entre 1983 – début du démantèlement de navires dans la région – et 2013, nous indique le Dr Geetanjoy, du Tata Institute for Social Studies de Mumbai. « Il n'existe pas de registre central fiable des accidents sur les chantiers », explique-t-il. Mais selon la Cour suprême indienne, le taux d'accidents mortels dans le démantèlement de bateaux (2 pour 1000 travail-



Dhammabhai Kudesha, le père de Bhuddabhai, quelques jours après la mort tragique de son fils dans un accident survenu lors du démantèlement du MC Ocean Gala au mois d'août 2018.

leurs) est supérieur à celui de l'extraction minière (0,34 pour 1000), pourtant considérée comme « l'industrie la plus exposée aux risques d'accidents ».

Une externalisation des coûts irresponsable

En 2009, le rapporteur spécial des Nations unies sur les déchets toxiques décrivait déjà dans un rapport les risques à long terme du démantèlement des navires, véritable bombe à retardement : « Sur les chantiers (...), les travailleurs sont souvent exposés à des produits chimiques toxiques, tels que des poussières et fibres d'amiante, à des substances chimiques industrielles bannies depuis des décennies pour leur haute toxicité mais toujours présentes dans les bateaux, ainsi qu'à du plomb, du mercure, de l'arsenic ou du cadmium dans les peintures, les revêtements et les équipements

électriques. Ils travaillent souvent sans équipement de protection. Une exposition prolongée à ces produits chimiques entraîne une augmentation du risque de maladies à progression lente mais mortelles, qui peuvent se déclarer après de nombreuses années. »

Comme pour d'autres secteurs sensibles, les coûts humains et environnementaux de telles pratiques sont payés par des pays pauvres. L'actuel rapporteur spécial sur les déchets toxiques, Baskut Tuncak, est d'ailleurs très clair quant à la responsabilité de l'industrie du transport maritime, qui « externalise l'impact nocif du démantèlement des navires au détriment des travailleurs et des communautés défavorisées des pays en développement ». En ce sens, les porte-conteneurs et autres navires sont, jusqu'au bout, les tristes symboles des dérives de la mondialisation.

Un cadre légal international affaibli et contourné

Sur le plan international, le Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) a adopté en 1992 la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, à la suite de nombreux scandales de trafic de déchets survenus à la fin des années 1980. La Convention de Bâle, qui a été transposée dans le droit européen à travers le Règlement de l'Union européenne concernant les transferts de déchets, régit le commerce international de déchets dangereux. Elle s'applique au démantèlement des bateaux puisque ceux-ci contiennent généralement des matériaux toxiques dans leur structure et sont, par conséquent, considérés comme des déchets dangereux. Ratifiée par 187 pays, la Convention de Bâle est la seule législation internationale en vigueur visant à protéger les pays du Sud afin qu'ils ne soient pas utilisés comme des poubelles à navires toxiques.

L'industrie du transport maritime exploite toutefois les lacunes de la Convention de Bâle, en recourant au démantèlement – plus lucratif – sur les plages du Sud asiatique. Sachant qu'un navire ne devient formellement un déchet que lorsque l'intention de s'en débarrasser est évidente, les armateurs contournent la Convention de Bâle en ne divulguant pas cette intention aux autorités portuaires du point de départ de son dernier voyage.

Quand les États signataires de la Convention de Bâle ont commencé à chercher des moyens plus efficaces

pour réglementer le commerce de navires toxiques, notamment en pointant du doigt la responsabilité des pays où sont domiciliés les armateurs, l'Organisation maritime internationale (OMI) a décidé de s'atteler à l'élaboration d'une nouvelle convention prévoyant que le recyclage des bateaux relève de la responsabilité des États pavillons. La Convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires qui en a résulté ne devrait toutefois pas entrer en vigueur avant de nombreuses années puisqu'à ce jour, seuls six pays l'ont ratifiée.

Des représentants de la société civile, le rapporteur spécial des Nations unies sur les déchets toxiques ainsi que des décideurs politiques en Europe et dans des pays en développement dénoncent la faiblesse des normes fixées par la Convention de Hong Kong, qui cautionnent de fait les pratiques toxiques et dangereuses de démantèlement des navires sur les plages d'Asie du Sud. Afin de combler les lacunes juridiques actuelles, une nouvelle réglementation sur le recyclage des bateaux a été adoptée au niveau européen. Dès le 31 décembre 2018, les navires battant pavillon d'un pays de l'UE ne peuvent être recyclés que sur des chantiers figurant dans un registre officiel spécifique. Le règlement européen fixe par ailleurs des normes plus élevées que la Convention de Hong Kong de l'OMI : il interdit la méthode controversée de « l'échouage » et fixe des exigences en matière de gestion des déchets toxiques en aval et de protection des droits du travail.

**« La méthode de la gravité » :
un désastre écologique**

Les conséquences environnementales sont elles aussi dramatiques. En juin 2016, la direction générale de l'environnement de l'Union européenne publiait une compilation de plusieurs études documentant les effets néfastes du démantèlement des navires tel que pratiqué sur les plages d'Asie du Sud. L'une d'entre elles montrait clairement l'ampleur de la pollution du site d'Alang-Sosiya au cuivre, cobalt, manganèse, plomb, cadmium, nickel, zinc et mercure. La Commission européenne faisait également référence à une étude antérieure, publiée en 2001, qui présentait déjà des résultats d'analyse très inquiétants : à Alang, les taux de mercure étaient 15 500 % plus élevés que sur un site témoin ; 16 973 % pour les hydrocarbures pétroliers. Les chercheurs avaient également détecté la présence, à des niveaux élevés, de certaines bactéries.

« La méthode de la gravité » est la cause de nombreux accidents mortels et l'énorme impact provoqué par la chute de tonnes d'acier entraîne la libération dans les eaux et les sols de substances toxiques.

Une part de la pollution est directement liée à ce que l'industrie du démantèlement naval appelle « la méthode de la gravité », c'est-à-dire lorsque des plaques entières du bateau sont découpées au chalumeau et s'écroulent avec fracas sur la plage. Non seulement cette technique est la cause de nombreux accidents mortels, mais l'énorme impact provoqué par la chute de tonnes d'acier entraîne la libération dans les eaux et les sols de grandes quantités de peintures souvent toxiques. Comme les navires sont démantelés à marée basse, tous les résidus pétroliers, les métaux lourds et autres substances dangereuses qui ne sont pas nettoyés avant la montée des eaux sont emportés par les vagues et disséminés dans l'environnement marin.

Des sociétés attirées par le profit

Pourtant, à entendre tous les propriétaires de chantiers que nous avons interrogés, les sites de démantèlement d'Alang seraient en passe de devenir « verts », mais les sociétés européennes ne s'engageraient pas de manière sérieuse dans ce sens, contrairement à ce qu'elles prétendent. Nithin Kanakiya, le propriétaire du chantier de Triveni, va même plus loin : « Ce sont des hypocrites. D'une part, elles demandent l'impossible en termes de salaires, d'assurance, de sécurité et de protection de l'environnement, et d'autre part, leur unique but est de maximiser les profits et de mettre les chantiers en





La « méthode de la gravité » appliquée sur le chantier de Gaddani au Pakistan.



De nombreux navires sont démantelés à Chittagong, au Bangladesh, où les conditions de travail et les dégâts écologiques sont encore pires qu'en Inde.

concurrence pour parvenir à leurs fins.» Nous avons demandé à Komalkant Sharma, propriétaire du Leela Group of Companies, s'il attendait un soutien de la part des grandes compagnies maritimes. Sa réponse : « Quand on remarque que les armateurs sont obsédés par la recherche de profit, il devient impossible pour nous de continuer à collaborer avec eux. Leela cherche à faire mieux sur les plans sociaux et écologiques, mais cela a un coût. Les armateurs européens devraient assumer leur part de responsabilité, en acceptant des prix plus faibles pour leurs navires ou en s'engageant à plus long terme avec les entreprises de recyclage. Mais ils s'entêtent à rejeter la responsabilité sur nous. »

Si le chantier de Leela est considéré comme l'un des « meilleurs » d'Alang, il ne faut pas oublier que c'est là que Ravindra Chaudari a perdu la vie le 15 avril 2018, à cause de la chute d'une plaque d'acier qui s'était détachée du Pata Glory lors d'une opération de maintenance. Selon le *Times of India*, l'accident a provoqué des émeutes.

Un pétrolier suisse dans l'enfer de Chittagong

De nombreux navires sont démantelés à Chittagong, au Bangladesh, où les conditions de travail et les dégâts écologiques sont encore pires qu'en Inde. Mohamed Ali Shahin, qui s'occupe de ces problèmes pour l'organisation Young People in Action (YPSA), nous raconte par téléphone les derniers drames ayant eu lieu sur les sites de démantèlement de la région. Le 10 novembre, un employé du chantier de SH Entreprise a perdu la vie alors qu'il travaillait sur le MV Velda, un navire battant pavillon ukrainien. La veille, un autre ouvrier est décédé en démembrant le bateau indien Peri sur le chantier de Golden Iron Works. Plus tôt dans l'année, deux travailleurs sont morts sur le chantier de Zuma Entreprise : Mohamad Khalil (40 ans), le 31 mars, et Shatikul Islam (28 ans), le 24 avril. Ils travaillaient sur le pétrolier EKTA qui, selon les bases de données, avait été vendu pour démantèlement par la compagnie maritime suisse Navimar. Navimar avait acheté le navire à Maran Tankers, une filiale du groupe grec Anangel Shipping, en septembre 2017, soit un mois seulement avant que celui-ci ne soit acheminé jusqu'à la plage de Chittagong. L'entreprise helvétique agissait donc ici dans le rôle d'intermédiaire pour faire démanteler le bateau, une opération purement financière.

Zuma Entreprise ne prend aucune mesure de sécurité, ne respecte pas les normes environnementales internationales et n'assure aucune gestion des déchets. « Pourquoi une entreprise suisse choisirait-elle de travailler avec un chantier aussi dangereux ? », s'interroge Ali Shahin. Zuma Entreprise présente non seulement des risques en matière de sécurité, mais elle est aussi peu regardante sur la santé de ses ouvriers. « Leur politique, ajoute-t-il, c'est de verser à la famille d'un travailleur





Sur le site de démantèlement d'Alang en Inde.

© Amit Dave

Le modèle d'affaires des pavillons de complaisance

Afin de maximiser les profits, d'exploiter les failles de la législation et de se soustraire à ses responsabilités, l'industrie du transport maritime a recours aux « pavillons de complaisance ». Le principe est simple : les armateurs peuvent enregistrer leurs navires auprès de pays n'ayant aucun lien avec eux ou leur entreprise. Le phénomène des pavillons de complaisance a créé un système dans lequel les États sont en concurrence. Bon nombre d'entre eux permettent ainsi l'enregistrement des navires à moindre coût, avec peu de contrôles, et en bénéficiant d'allègements fiscaux conséquents.

Environ 75 % de tous les gros navires commerciaux battent pavillon de complaisance, et cette proportion

augmente lorsqu'ils arrivent en fin de vie. Pour l'ultime voyage, les armateurs choisissent des pavillons plus avantageux et moins contrôlés, comme les Tuvalu, les Comores, les Palaos ou Saint-Kitts-et-Nevis, connus de longue date pour leur application très lacunaire des législations internationales.

Pour le Rapporteur spécial de l'ONU Baskut Tuncak, la possibilité d'utiliser des pavillons de complaisance, et d'en changer librement, rend la régulation de l'industrie du démantèlement très difficile : « Tant que les compagnies maritimes pourront recourir aux pavillons de complaisance, et par conséquent choisir les règles qu'elles devront suivre, elles pourront échapper à leurs responsabilités. »

mort sur le chantier le minimum légal de 100 000 takas (soit à peine plus de 1100 francs), tandis que les autres chantiers les indemnisent à hauteur de 500 000 takas. »

Un bilan dramatique

Shahin nous dresse le portrait d'une industrie à la dérive, où les vies humaines ne comptent pas et l'environnement est considéré comme une poubelle géante. Le gouvernement devrait prendre des mesures pour rendre cette industrie plus propre et plus sûre, estime-t-il, mais la responsabilité ne repose pas uniquement sur le Bangladesh : « Les armateurs européens pourraient faire beaucoup plus pour favoriser un démantèlement sûr et propre. Ils pourraient appliquer les normes européennes et investir, par exemple, dans des installations de récupération des déchets. Et, bien sûr, ils pourraient commencer par décontaminer leurs bateaux des substances toxiques avant de les envoyer en Asie du Sud. Les armateurs ont le devoir de protéger l'environnement, n'est-ce pas ? »

En 2018, on a recensé au moins 19 décès, le chiffre le plus élevé depuis 2009.

Comme à Alang, de nombreux démanteleurs de Chittagong sont des migrants internes qui vivent dans des logements insalubres. Ils travaillent de longues heures, généralement sans contrat de travail, et n'ont pas de vacances. Les propriétaires des chantiers empêchent les syndicats d'organiser les ouvriers. Au moins 15 travailleurs ont été tués en 2017, et au moins 22 ont été grièvement blessés. En 2018, on a recensé au moins 19 décès, le chiffre le plus élevé depuis 2009. La plupart de ces drames sont causés par des incendies, des chutes ou des pièces qui se détachent et écrasent les ouvriers. L'hôpital le plus proche est trop loin en cas d'urgence, et les frais médicaux ne sont généralement pas couverts par l'employeur.

La Suisse, l'un des plus gros pollueurs

Bien qu'elle n'ait aucun accès à la mer, la Suisse abrite d'importantes sociétés spécialisées dans l'affrètement maritime. Si Mediterranean Shipping Company, MSC pour les amateurs de croisières, est très connue en raison de ses activités de plaisance, vous n'avez certainement jamais entendu parler des autres compagnies maritimes domiciliées pour la plupart à Genève, sur les rives du Léman. Fait peu connu, le secteur suisse du shipping joue par ailleurs un rôle peu reluisant dans le démantèlement des navires sur des sites côtiers en Asie du Sud, dans des conditions extrêmes. Selon nos calculs, basés sur différentes sources, quelque 90 porte-conteneurs détenus par

des entreprises suisses ont terminé leur existence sur des plages au Bangladesh, en Inde et au Pakistan depuis 2009. Les noms des sociétés concernées ont bien été répertoriés, mais seuls les acteurs du secteur les connaissent. Il s'agit d'Atlanship SA, Doris Maritime Services SA, Fleet-Pro Passenger Ship Management AG, Lumar SA, MSC Mediterranean Shipping Co, Sallaum Group SA, Shipfin SA, Sider Navi S.p.A. ou encore Taunus Shipping SA.

Selon la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), la Suisse est numéro 20 mondial en nombre de bateaux, mais elle figure au 15^e rang en ce qui concerne le nombre de navires démantelés chaque année sur des plages. « La quasi-totalité des navires helvétiques finissent dans de telles conditions », commente à Bruxelles Nicola Mulinaris, de l'ONG internationale Shipbreaking Platform. « La Suisse fait ainsi partie des plus gros pollueurs pour ce qui est de la gestion irresponsable de ses navires en fin de vie. »

MSC, champion de « l'échouage »

Sur les 90 bateaux détenus par des sociétés suisses ayant été démantelés sur des plages d'Asie du Sud ces dix dernières années, 80 appartenaient au numéro deux mondial du transport maritime : MSC. Ce géant, qui a réalisé en 2017 un chiffre d'affaires d'environ 30 milliards de francs suisses, n'est pas tenu de publier ses chiffres, puisqu'il s'agit d'une entreprise « familiale », dirigée par son cofondateur italien Gianluigi Aponte. En 2009, Aponte a reçu le prix de l'« Excellence napolitaine dans le monde » des mains du Premier ministre de l'époque, Silvio Berlusconi, puis, en 2013, le titre de Cavaliere del Lavoro (Chevalier du travail) du président de la République, Giorgio Napolitano. Pour pouvoir prétendre à cette distinction, les candidats doivent avoir un bilan personnel irréprochable, respecter toutes les règles en matière de fiscalité et accorder une attention particulière à la protection des travailleurs et des travailleuses. Plus récemment, en octobre 2018, MSC a été élue « armateur le plus vert de l'année », lors du Green Shipping Summit organisé à Amsterdam. Sur son site internet, la compagnie helvétique se targue ainsi d'avoir été « félicitée pour ses efforts dans la promotion de l'utilisation durable des ressources marines et ses investissements dans les technologies vertes ».

Nous sommes donc confrontés à une société qui, d'une part, vise à « devenir la plus durable, la plus avancée sur le plan technologique et la plus à l'écoute de ses clients », pour reprendre les propos de son responsable « durabilité », et qui, d'autre part, se débarrasse de ses vieux navires en les envoyant se faire démanteler sur des plages d'Asie du Sud. Pour mettre la compagnie maritime face à ses propres contradictions, nous l'avons contactée à deux reprises, juste après qu'elle eut reçu sa verte distinction. Le motif de notre démarche ? « Obtenir

des faits et des chiffres sur ses bateaux vendus pour démantèlement, et comprendre les processus ou les critères de décision appliqués par MSC.» La réponse reçue de Genève tient sur deux lignes : «Merci pour l'intérêt que vous portez à la stratégie environnementale de MSC. À ce jour, nous refusons de participer à votre enquête.» En plus bref encore : naviguez, il n'y a rien à voir !

Beaucoup de promesses, mais aucune réponse

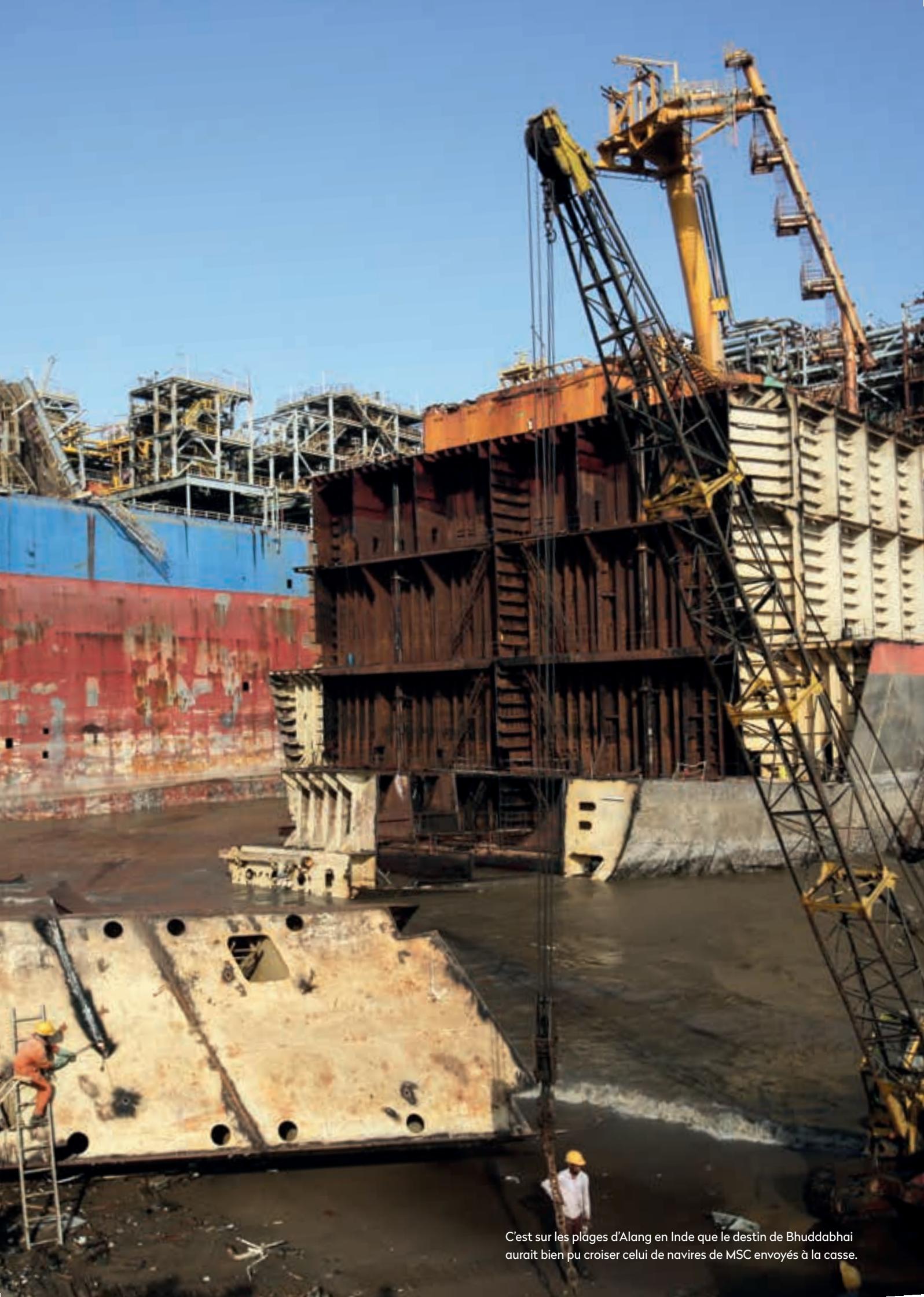
MSC publie un rapport de durabilité, mais celui-ci ne fait référence au recyclage des bateaux qu'à une seule occasion : «Nos pratiques en matière de recyclage de bateaux sont un des domaines auxquels nous accordons une attention particulière car elles sont étroitement liées aux normes du travail, à la protection de l'environnement et aux droits humains [...]. Seuls des chantiers de recyclage répondant aux normes de la Convention de Hong Kong de l'Organisation maritime internationale, ISO 14001 (environnement), ISO 30001 (politique de recyclage des navires) et OSHAS 18001 (santé et sécurité) sont sélectionnés pour le recyclage des navires en fin de vie utile.» Il est piquant de constater que MSC cite la norme ISO 30001 parmi les conditions régissant le travail sur les chantiers de démantèlement, puisque cette norme n'existe pas.

Nous avons cherché à savoir si MSC était en mesure de vérifier que les normes sociales et environnementales qu'elle affirme respecter étaient bien appliquées sur les chantiers d'Alang. Pour une compagnie qui met volontiers en avant sa responsabilité sociale, MSC s'est contentée de nous répondre : « Nous confirmons par la présente que nous ne sommes pas en mesure de répondre à votre demande. »

Alang, la plage de tous les dangers

C'est pourtant sur les plages d'Alang que le destin de Bhuddabhai aurait bien pu croiser celui de navires de MSC envoyés à la casse. Le 4 août 2009, le porte-conteneurs MSC Jessica a pris feu alors qu'il était démantelé sur une plage d'Alang, entraînant la mort de six ouvriers. En 2017, le MSC Alice a été démantelé sur le chantier naval de Honey, à Alang. Bien que ses certifications suggèrent que Honey soit l'un des meilleurs chantiers d'Alang, il est prouvé que les activités de démantèlement y occasionnent une grande pollution des eaux et de la plage. Et l'accident du 31 août, qui a coûté la vie à deux ouvriers, montre que les certificats délivrés par le privé et attestant du respect des faibles normes de la Convention de Hong Kong ne signifient pas des conditions de sécurité suffisantes. Ils n'ont pas suffi à éviter les pires dangers du démantèlement. ■





C'est sur les plages d'Alang en Inde que le destin de Bhuddabhai aurait bien pu croiser celui de navires de MSC envoyés à la casse.