

4 Grand Angle

Suite de la page 3

science qu'un art, une récolte qu'une chasse. Pour être compétitif, il faut des connaissances et d'énormes réserves de capitaux, ce que le Japon et les pays européens n'ont pas été en mesure d'assurer ces dernières décennies. La Chine dispose des deux. Ainsi que d'une volonté féroce de concourir et de s'imposer.

Sa vaste armada a pour elle une valeur énorme qui va au-delà du simple maintien de son statut de superpuissance de l'industrie de la pêche. Elle contribue aussi à créer des emplois, à gagner de l'argent et à nourrir sa population. A l'étranger, la flotte aide Pékin à forger de nouvelles routes commerciales, à montrer ses muscles politiques, à faire valoir ses revendications territoriales et à accroître son influence dans le monde en développement.

Une aide étatique providentielle

La Chine a augmenté la taille de sa flotte principalement grâce à des subventions publiques qui, en 2018, ont atteint 7 milliards de dollars par an, ce qui fait d'elle le premier pourvoyeur mondial de subventions à la pêche. La grande majorité de ces investissements est allée à l'achat de nouveaux bateaux et de carburants. Les océanographes voient ces soutiens publics d'un mauvais œil, car en intensifiant la pêche, ils contribuent à l'épuisement de stocks de poisson déjà limités.

Mais le soutien du gouverne-

Les pêcheurs chinois pratiquent l'enlèvement des ailerons d'espèces protégées de requins

ment chinois à sa flotte est vital. Selon Enric Sala, directeur du projet Pristine Seas, de National Geographic, plus de la moitié de la pêche pratiquée en haute mer dans le monde ne serait pas rentable sans ces subventions, précisant que la pêche de calamars à la turlutte [technique utilisée par les *jiggers*, les navires de pêche de calamars, ndr] est la plus coûteuse.

La Chine apporte également à sa flotte un soutien logistique, sécuritaire et de renseignement. Elle envoie aux navires des mises à jour sur la taille et l'emplacement des principales colonies de calamars dans le monde, ce qui leur permet de travailler de manière coordonnée.

En février 2022, lorsque les journalistes montent à bord du Lu Qing Yuan Yu pendant leur reportage dans l'Atlantique Sud, aidés par le groupe de conservation des océans Sea Shepherd, l'ambiance sur le pont s'apparente à celle d'un purgatoire aquatique. Le navire compte une cinquantaine de turluttés suspendus de chaque côté, chacune actionnée par un moulinet automatique. Les membres de l'équipage postés sur le pont sont chargés de surveiller deux ou trois bobines à la fois, afin de s'assurer qu'elles ne se bloquent pas. Les dents des hommes sont jaunies par le tabagisme, leur peau est d'un jaune maladif, leurs mains sont déchirées et spongieuses à cause des engins tranchants et de l'humidité permanente.

C'est la nuit que le travail est le plus intense. Les navires sont équipés de centaines d'ampoules électriques de la taille d'une boule de bowling, accrochées à des supports des deux côtés du bateau et utilisées pour attirer les



Une capture d'écran d'une vidéo, diffusée sur le site du gouvernement chinois, montre le transfert de travailleurs ouïgours. (DOUYIN, KASHGAR MEDIA CENTER)

calamars hors des profondeurs. Chaude et visqueuse, l'encre éjectée par les céphalopodes coagule en quelques minutes et recouvre toutes les surfaces d'un mucus glissant. Comme les calamars ont des niveaux élevés d'ammoniac dans leurs tissus pour assurer leur flottabilité, l'air à bord sent fortement l'urine.

Deux matelots chinois portant des gilets de sauvetage orange vif se tiennent sur le pont et surveillent les bobines automatiques. L'un d'eux a 28 ans, l'autre est le jeune homme de 18 ans qui a demandé de l'aide au journaliste précédemment. Ils ont pris la mer pour la première fois et ils ont signé des contrats de deux ans. Qu'ils soient étrangers ou chinois, les membres d'équipage de ces navires découvrent régulièrement, après avoir entamé leur voyage, que le salaire n'est pas celui qui avait été promis, que le temps passé en mer est beaucoup plus long et les conditions bien pires que ce qu'ils avaient imaginé.

Le matricule 206 a débarqué au moins cinq cadavres à Montevideo

Pendant l'inspection, le capitaine est resté sur la passerelle, mais un autre officier a suivi l'un des journalistes dans tous ses déplacements. Les registres du port de Montevideo n'offrent que peu d'informations supplémentaires sur le navire, si ce n'est qu'ils indiquent qu'il a déposé un travailleur mort en avril 2019.

L'équipe d'enquêteurs a rencontré un autre navire portant un nom presque identique à celui du 765 et provenant du même port chinois. En se rangeant à côté du Lu Qing Yuan Yu 276, les journalistes ont communiqué avec l'équipage du navire par radio et ont jeté à bord des bouteilles contenant du papier et des questions. Avant qu'ils ne s'éloignent, certains membres de l'équipage leur ont jeté un sac blanc de calamars.

Ce navire a débarqué un autre cadavre sur les quais de la capitale uruguayenne en avril 2019. D'autres embarcations du même

nom et du même port d'origine se sont également livrées à diverses activités suspectes. Le matricule 206 a débarqué au moins cinq cadavres à Montevideo depuis 2017, et plusieurs autres navires du Lu Qing Yuan Yu ont désactivé leurs traceurs pendant des semaines, voire des mois, ce qui est un indicateur d'une possible activité de pêche illégale.

Certains pays se montrent réticents à aider les membres d'équipage blessés, malades ou mécontents qui cherchent à débarquer. Les travailleurs maltraités craignent aussi souvent de s'exprimer par peur des représailles. En octobre 2015, l'équipage chinois d'un navire de pêche au calamar appelé le Ning Tai 89 s'est mis en grève après que l'armateur a essayé de payer des salaires inférieurs à ceux qui étaient promis. Les travailleurs ont demandé à quitter le bateau et à être ramenés chez eux en avion. La compagnie s'y est opposée.

La grève a rapidement dégénéré en mutinerie, l'équipage ayant forcé le navire à entrer dans le port de Callao, mais la marine péruvienne l'a repoussé vers la mer. Le navire a de nouveau été ramené dans le port et s'est cette fois échoué. La police a considéré l'événement comme une entrée illégale dans le pays et le Ministère péruvien des affaires étrangères, invoquant des violations des procédures d'immigration, a déposé une plainte auprès du consulat chinois. Cinq jours plus tard, l'équipage était autorisé à entrer au Pérou et transporté en avion vers la Chine. Une fois dans ce pays, le leader de la grève a été poursuivi et reconnu coupable de détournement.

Quelques jours après la découverte en juin dernier du message d'alerte, la marine uruguayenne est montée à bord du Lu Qing Yuan Yu 765. Elle a parlé avec les membres de l'équipage, tous originaires de Chine et en mer depuis près de deux ans. Mais personne à bord n'a revendiqué la paternité du message. Après avoir inspecté le navire, les autorités uruguayennes ont conclu qu'il n'y avait aucun «signe de violence» et qu'aucune «privation de liberté» ne semblait avoir eu lieu. Les 15 membres de l'équipage ont été rapatriés en Chine. Au mois d'août, le 765 mouillait toujours dans le port de Maldonado. ■

Les firmes suisses pas tenues de combattre le travail forcé

FOURNISSEURS Les lois helvétiques en matière de droits humains sont beaucoup plus laxistes qu'en France, en Allemagne et bientôt que dans l'Union européenne. Mais tout pourrait changer sous peu

RICHARD ÉTIENNE
@rietienne

Migros a donc vendu des filets de limande ou autres nuggets de colin livrés par des firmes dont des fournisseurs chinois sont suspectés d'avoir recouru à du travail forcé auprès d'une main-d'œuvre ouïgoure. Le détaillant dit avoir retiré ces produits de ses rayons après que The Outlaw Ocean Project, l'organisation à l'origine de ces révélations, l'a contacté en août. «Nous avons pris les allégations très au sérieux et nous avons pris contact avec les acteurs de la chaîne d'approvisionnement concernés pour faire la lumière sur ce cas», assure un porte-parole.

Le géant orange dit s'opposer à toute forme de travail forcé. «Nous adoptons une approche basée sur le risque pour évaluer notre chaîne d'approvisionnement, avec des audits au niveau de l'usine ou de l'exploitation. En cas de violation de notre code de conduite par un partenaire direct ou indirect de notre chaîne d'approvisionnement, nous exigeons l'arrêt immédiat de toute forme de travail forcé, affirme le porte-parole. Des mesures d'amélioration sont prises et, si elles ne permettent pas de remédier à la situation, ça peut aller jusqu'à la rupture de la relation d'affaires.»

Un code de conduite

Migros dit suivre le «code de conduite d'Amfori BSCI». Cette association, dont le groupe est membre, vise à s'assurer que les critères ESG sont respectés dans le commerce de détail. Elle donne des conseils, fournit des caps, sans avoir valeur de contrainte. «Nous ne pouvons pas garantir la diligence raisonnable de nos membres, mais soutenir les actions qu'ils doivent eux-mêmes prendre», précise Gugli Laryea, un associé de l'association qui précise que son monitoring ne couvre pas les bateaux en mer.

Dans cette histoire, juridiquement, Migros ne risque pas grand-chose. Mais commençons par le tableau général. En 2011, les Nations unies ont adopté des «principes directeurs» selon lesquels les entreprises ont un devoir de «diligence raisonnable» en matière de droits de l'homme. Une firme doit s'assurer que dans sa chaîne de valeur les droits humains sont respectés. Ces standards ne sont pas contraignants mais ils donnent le la. L'OCDE, dont la Suisse fait aussi partie, a adopté un chablon similaire.

La Suisse ne suit pas à la lettre ces lignes directrices. Légalement, les entreprises helvétiques ne sont pas tenues de faire respecter les droits humains chez leurs fournisseurs, en raison du rejet de l'initiative pour des multinationales responsables en 2020. Le contre-projet du Conseil fédéral, entré en vigueur en 2022, impose un devoir de diligence, mais cette identification des risques se limite au travail des enfants et à l'exploitation de certains minerais des zones de conflit, sans prévoir de contrôle ni de sanction. «Ce contre-projet est une farce, qui incite les multinationales à produire davantage de brochures, mais pas à prendre leurs responsabilités», estime Laurent Gaberell, de l'ONG Public Eye.

«La Suisse avait eu la possibilité d'être pionnière sur ces questions avec l'initiative sur les multinationales responsables, mais elle est aujourd'hui en retard en comparaison européenne. Si un détaillant a un fournisseur qui recourt au travail forcé, il n'est aujourd'hui même pas légalement responsable. Un supermarché en France ou en Allemagne, confronté au même cas, est sujet à des sanctions ou à la responsabilité civile de réparer le dommage», indique Nicolas Bueno, professeur à la Faculté de droit d'UniDistance Suisse, un institut spécialisé dans la formation universitaire à distance.

Cas français

Une loi en France impose depuis 2017 aux «sociétés mères» et aux «entreprises donneuses d'ordre» de s'assurer que les fournisseurs soient propres et des sanctions sont prévues si des abus sont signalés. Le groupe Casino a été accusé en 2021 par des ONG de vendre des produits bovins liés à un accaparement de terres des peuples autochtones au Brésil, une procédure est en cours. En Allemagne, un texte entré en vigueur en janvier prévoit des sanctions allant jusqu'à 2% des ventes des firmes au chiffre d'affaires de 400 millions d'euros ou plus.

Tout indique qu'en Suisse les textes devraient se durcir. L'UE doit en effet adopter en 2024 une directive pour contraindre les multinationales à respecter les droits humains et environnementaux sur leur chaîne d'approvisionnement. «Ces développements sont encourageants et la Suisse devrait en faire de même», estime Nicolas Bueno. Une initiative parlementaire déposée en 2021 vise à lutter contre le travail forcé en étendant le devoir de diligence en Suisse. Elle a été approuvée par les commissions juridiques du Conseil national et du Conseil des États. ■

ENQUÊTE

The Outlaw Ocean Project

L'article ci-contre a été écrit par The Outlaw Ocean Project, une organisation journalistique à but non lucratif située à Washington D.C. Ian Urbina, Daniel Murphy, Joe Galvin, Maya Martin, Susan Ryan, Austin Brush et Jake Conley ont contribué au reportage et à la rédaction de cet article, traduit par «Le Temps». Récompensé en 2009 par le Prix Pulitzer alors qu'il travaillait pour le «New York Times», Ian Urbina a fondé en 2019 the Outlaw Ocean Project. Les deux dernières enquêtes de ce collectif, réalisées avec «The New Yorker», ont été publiées simultanément par le magazine américain, «Le Monde», «Die Zeit», «El País». (LT)