

# Rapport

## **Mission Internationale d'investigation**

### **Où finissent les bateaux poubelles ?**

#### **LES DROITS DES TRAVAILLEURS DANS LES CHANTIERS DE DÉMOLITION DE NAVIRES EN ASIE DU SUD**

La situation à Chittagong (Bangladesh) et à Alang (Inde)

<b>LES CIMETIERES DE BATEAUX EN ASIE DU SUD</b>	
<b>I. INTRODUCTION</b> .....	<b>4</b>
<b>II. VUE D'ENSEMBLE DES CHANTIERS DE DÉMOLITION EN ASIE</b> .....	<b>7</b>
<b>III. CHITTAGONG (BANGLADESH)</b> .....	<b>17</b>
<b>IV. ALANG (INDE)</b> .....	<b>55</b>
<b>V. RECOMMANDATIONS</b> .....	<b>81</b>
<b>ANNEXES</b> .....	<b>83</b>

## CHITTAGONG (BANGLADESH)



## SOMMAIRE

### LES CIMETIERES DE BATEAUX EN ASIE DU SUD

<b>I. INTRODUCTION</b> .....	<b>4</b>
1. Un enjeu mondial .....	4
2. L'importance du droit du travail .....	5
3. Méthodologie .....	6
<b>II. VUE D'ENSEMBLE DES CHANTIERS DE DÉMOLITION EN ASIE</b> .....	<b>7</b>
1. Quelques données de base .....	7
2. Une activité très dangereuse .....	8
3. En amont : le marché de la casse des bateaux est défaillant et mal régulé .....	9
4. Un cadre réglementaire international inadéquat .....	9
A. Le cadre juridique international .....	11
B. Directives spécifiques pour l'industrie de démantèlement .....	14
<b>III. CHITTAGONG (BANGLADESH)</b> .....	<b>17</b>
Introduction .....	17
1. Organisation et enjeux du recyclage .....	18
A. Chittagong, dernière escale .....	18
B. Les étapes du démantèlement .....	19
C. Les acteurs .....	20
D. Les enjeux économiques .....	22
2. Dangers et abus du recyclage .....	25
A. Une industrie à haut risque : Un danger permanent .....	26
B. Un business sans droits ni loi .....	36
C. Une activité sous silence .....	46
D. L'environnement ignoré .....	50
3. Conclusion : premiers changements ? .....	52
<b>IV. ALANG (INDE)</b> .....	<b>55</b>
Introduction .....	55
1. Données de base sur le chantier de démolition de navires d'Alang-Sosiya .....	56
A. Bref historique du plus grand chantier mondial de démolition de navires .....	56
B. Destination finale - Alang .....	57
C. Aspects financiers et économiques de la démolition de navires à Alang .....	58
2. La dure vie des travailleurs : très peu de sécurité et aucun droit .....	60
A. L'organisation du travail à Alang .....	60
B. Termes et conditions d'engagement - une culture d'intimidation et d'arbitraire .....	62
3. Une industrie à haut risque - mesures de santé et de sécurité .....	72
A. Santé et Sécurité : les risques .....	72
4. Logement et conditions de vie .....	77
5. Impact sur le plan local .....	79
La question de l'eau .....	79
<b>V. RECOMMANDATIONS</b> .....	<b>81</b>
<b>ANNEXES</b> .....	<b>83</b>

## I. INTRODUCTION

### 1. Un enjeu mondial

Le démantèlement de navires est un exemple éclairant à la fois du potentiel et des dangers d'une économie de plus en plus mondialisée. Les entreprises du Nord délocalisent leurs activités (et les producteurs de déchets, leurs matières dangereuses) vers les pays en développement à bas salaires, créent ce faisant des milliers d'emplois et contribuent à la croissance économique de régions en manque d'investissements dans le secteur privé. Dans l'ensemble du continent asiatique le démantèlement fournit du travail à des dizaines de milliers de travailleurs, tout en produisant de grandes quantités d'acier, évitant ainsi le recours au minerai, non renouvelable. Il constitue aussi une source importante de matériels d'occasion. Dans la mesure où pratiquement 100% d'un navire est recyclé, la démolition peut d'une certaine manière être considérée comme une industrie non-polluante. Selon un rapport de l'OCDE publié en 2001 " *Les démolitions de navires éliminent des flottes un tonnage considérable de navires vieillissants, recyclent une grande partie des matériaux utilisés dans la construction des navires, et emploient un grand nombre de personnes dans les principales zones de démolition.*"<sup>1</sup>.

Dans le même temps, cette délocalisation expose les travailleurs dans les pays en développement à des dangers qui seraient inacceptables dans les pays industrialisés, avec des normes en matière de droits des travailleurs nettement en deçà des normes internationales : en fait, elle crée deux classes de travailleurs. Les dangers que présente le démantèlement de navires sont maintenant bien connus et bien documentés : il s'agit d'une activité hautement dangereuse, exposant les travailleurs au risque de mort, de blessures graves et de problèmes de santé chroniques en raison de la présence de substances toxiques. Le fait que les gouvernements des pays en développement ne peuvent pas - ou ne veulent pas - assurer le respect des droits de l'Homme, leur crainte de perdre cette industrie au profit de pays où les salaires sont encore plus bas, le fait qu'ils ne font pas le poids à côté des opérateurs privés, tout ceci aboutit à un jeu de pouvoir dont les travailleurs font les frais. Comme c'est souvent le cas, le profit économique prend le pas sur le respect des droits et libertés fondamentaux.

La vraie question qui se pose, comme souvent lorsque les droits de l'Homme touchent à la question du développement économique, est celle de la responsabilité. Les gouvernements

des pays où se trouvent les chantiers sont en fin de compte responsables de la protection des droits des travailleurs, sans que cela exonère les opérateurs privés ou semi-publics tout le long de la chaîne : ceux-ci doivent être tenus responsables de l'état du bateau au moment de la vente (actuellement l'armateur peut se dégager de toute responsabilité concernant les dangers que le navire peut présenter, ce qui est contraire au principe du "pollueur payeur"). De même, les démolisseurs de navires doivent être tenus responsables des conditions qu'ils imposent aux travailleurs sur leurs chantiers.

Si les violations des droits de l'Homme les plus visibles et les mieux documentées concernent l'industrie du démantèlement et celles dont sont responsables les gouvernements des pays en développement, d'autres responsabilités se situent au niveau international : en effet, les ouvriers des chantiers de démolition se trouvent en bout de chaîne dans le système complexe et mal régulé du transport maritime international, et dont ils sont les grands perdants.

Ainsi, alors que les pays occidentaux sont critiqués, à juste titre, pour le fait qu'ils utilisent ces chantiers comme décharges (ce qui rassure leur propre opinion publique, de plus en plus soucieuse de la protection de l'environnement), les gouvernements de ces pays semblent se contenter d'adopter des procédures destinées à garantir le caractère non polluant des navires qui seront construits à l'avenir. Malheureusement, la question va bien au delà, puisque les gouvernements, et principalement les gouvernements occidentaux, ont créé une situation dans laquelle des États et des armateurs peu scrupuleux peuvent éluder la plupart, sinon la totalité des responsabilités réglementaires ; actuellement, tout ce qui concerne la propriété d'un navire et son immatriculation - éléments essentiels pour assurer le respect de toute réglementation - se déroule dans un système clandestin, confidentiel et opaque de pavillons de complaisance, appartenant pour la plupart à des paradis fiscaux, et dont relève plus de 50% de la flotte mondiale. Et tant que cette anomalie des pavillons de complaisance subsistera, les gouvernements et les organisations intergouvernementales telles que l'OMI resteront impuissantes à assurer le respect d'une réglementation efficace garantissant la sécurité dans l'industrie de démolition de navires.

Un des facteurs clés de cette insuffisance de réglementation du système mondial de la démolition navale est donc

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

l'absence de politique adéquate de la part des pays industrialisés, d'où proviennent la plupart des navires. En l'absence de cadre réglementaire efficace pour équilibrer les droits et les responsabilités des diverses parties prenantes, les chantiers de démolition des pays en développement sont soumis à des pressions disproportionnées. Le premier maillon de cette chaîne de (non)responsabilité, ce sont les pays qui fournissent des pavillons de complaisance, qui ne se conforment pas à un cadre réglementaire général et, ce qui est pire encore, ne peuvent y être contraints. En vertu de leurs obligations en matière de coopération internationale, les pays industrialisés doivent prendre leurs responsabilités au sérieux et aider à la mise sur pied d'un cadre réglementaire équilibré, efficace et applicable, avec un programme de retrait systématique de la circulation des navires ayant dépassé un certain âge. A cette fin, les États membres de l'OCDE devraient utiliser toutes les institutions internationales à leur disposition, tout en mettant en place des programmes bilatéraux d'assistance technique.

## 2. L'importance du droit du travail

C'est dans les années 1990 que la communauté internationale a pris conscience de la question de violations des droits de l'Homme sur les chantiers de démolition de navires grâce à l'action concertée d'organisations non-gouvernementales, principalement Greenpeace, de syndicats comme la Fédération Internationale des Ouvriers du Transports et la Fédération Internationale des Organisations des Travailleurs de la Métallurgie, et d'organisations intergouvernementales, telle l'Organisation Internationale du Travail. Les conditions de travail catastrophiques et les dangers pour la santé et la sécurité auxquels les ouvriers étaient exposés, signalés par plusieurs enquêtes des media, ont fortement ému l'opinion publique, ce qui a donné lieu à une mobilisation internationale. L'attention a donc en grande partie été concentrée sur les questions de sécurité et de santé : la présence sur les lieux de travail et de vie des ouvriers de grandes quantités de substances toxiques, tels l'amiante, l'arsenic, les métaux lourds, l'étain tributylque (TBT), les hydrocarbures aromatiques polycycliques (PAH), et les dioxines, et l'absence ou la non-application de règles de sécurité, donnant lieu à des centaines d'accidents chaque année. Ces questions sont clairement apparues comme devant être traitées de toute urgence.

Cependant, avec le temps, il est apparu de plus en plus clairement que toute amélioration durable de la situation des travailleurs sur les chantiers de démolition exige le respect du droit du travail, et notamment des droits syndicaux. Il est

d'ailleurs très préoccupant de constater le peu de progrès réalisés dans la mise en œuvre et l'application de ces droits, notamment en matière de liberté d'association et de négociation collective, de protection sociale et d'aide sociale, et ce en violation des obligations nationales et internationales de l'Inde et du Bangladesh. Comme en témoigne le présent rapport, les ouvriers se trouvent dans une situation de vulnérabilité et de dépendance totales, soumis à l'arbitraire - sans contrat, sans syndicat, sans sécurité de l'emploi ; ils sont régis par la volonté d'un particulier, et non pas par la loi ou des règles généralement acceptées.

Le problème n'est pas tant l'absence de lois mais, comme c'est souvent le cas, la non-application des lois existantes et la faiblesse des voies de recours. Tandis que le démolisseur de navires s'engage dans une course contre la montre pour engranger un bénéfice, tout obstacle à un démantèlement rapide du navire, telles des garanties concernant la santé et la sécurité des travailleurs, les droits sociaux etc., est écarté d'office.

Le problème est exacerbé par le climat de peur et d'intimidation alimenté par les pouvoirs exorbitants dont jouissent les propriétaires des chantiers dans la vie locale. Ceci est particulièrement visible au Bangladesh, où il est impossible de créer un syndicat, et où les journalistes et autres défenseurs des droits de l'Homme sont empêchés d'enquêter sur la situation dans les chantiers. La FIDH, dont la délégation a elle-même subi un tel harcèlement, considère qu'un tel manque de transparence, de telles pressions et actes d'intimidation, non seulement portent atteinte directement aux intérêts des travailleurs, mais ajoutent aux critiques contre les chantiers et font encore plus douter de la volonté réelle d'apporter les changements pourtant bien nécessaires. La corruption maintes fois signalée du pouvoir judiciaire et des fonctionnaires ne renforce guère la crédibilité de ces institutions censées défendre les ouvriers contre les violations de leurs droits.

La FIDH est fermement convaincue que la mise en place de véritables procédures de règlement des différends entre employeurs et travailleurs, passant par le respect des droits syndicaux et du droit de négociation collective, est un élément crucial de toute amélioration de la situation sur les chantiers de démolition de navires en Asie. Le fait que ces droits ne sont pas respectés, non seulement freine toute réforme sur les chantiers en matière de santé et de sécurité, mais rend en outre les ouvriers plus vulnérables et affaiblit davantage encore leur position. La FIDH considère que l'on ne peut dissocier une amélioration en matière de santé et de



## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

sécurité de l'application du droit du travail, et notamment des droits syndicaux. Une structure syndicale efficace permettrait de représenter les intérêts de l'ensemble des travailleurs.

Nonobstant les problèmes liés aux chantiers, il ne fait guère de doute que la démolition de navires a clairement amélioré la situation de la plupart des parties prenantes, y compris les ouvriers. Pour eux, qui sont en majorité des migrants venus de régions plus pauvres du pays, un emploi sur un chantier représente une immense augmentation de salaire. À Alang, par exemple, un ouvrier gagne en moyenne de 60 à 150 Rs par jour (US\$ 1,25 à 3,10<sup>2</sup>), contre en moyenne 10 Rs (US\$ 0,21) en tant qu'ouvrier agricole chez lui. Il faut toutefois ajouter que si tous les ouvriers reconnaissent que travailler à Alang améliore leurs conditions de vie ainsi que celles de leur famille, ils considèrent néanmoins que les salaires sont bien trop bas eu égard aux risques encourus.

La fermeture pure et simple des chantiers de démolition, ou leur rapatriement vers les pays industrialisés où la sécurité pourrait être mieux assurée, ne constitue donc pas une solution, car en fin de compte le sort des travailleurs serait encore plus misérable qu'actuellement.

La FIDH considère par conséquent que la question qui se pose n'est manifestement pas de savoir s'il faut ou non fermer les chantiers, mais de savoir comment le bénéfice économique et social résultant de leur activité peut être mieux partagé avec les travailleurs et les collectivités locales. Cela exige que des réformes soient progressivement introduites sur les chantiers, pour qu'ils deviennent des lieux de travail permettant une activité durable et viable, où soient respectées les normes internationales sur les droits des travailleurs. La FIDH espère que ce rapport pourra contribuer à la mise en place de telles réformes.

Il est clair que les efforts tendant à améliorer les conditions de travail sur les chantiers de démolition en Asie du Sud doivent être de portée et d'application mondiales. Le débat international sur cette question a surtout porté sur Alang, le plus grand chantier au monde. Cependant les conditions de travail y sont sans conteste meilleures que sur d'autres chantiers, que ce soit en Inde (par exemple à Darukhana, près de Bombay), ou dans d'autres pays, comme à Chittagong au Bangladesh, comme on le verra dans ce rapport. Il est évident que l'introduction de lois plus sévères (ou une meilleure application des lois existantes) dans un lieu donné

n'aboutira qu'au déplacement de l'activité vers d'autres sites où de telles normes n'existent pas, entraînant une course débridée vers le bas. Il est par conséquent de la plus haute importance que les efforts de réglementation et de mise en oeuvre effectués par la communauté internationale, les gouvernements nationaux et la société civile se déploient à l'échelle mondiale.

### 3. Méthodologie

Outre la recherche sur documents, fournis par des organisations gouvernementales, intergouvernementales ou non-gouvernementales, sur la situation dans les chantiers de démantèlement naval en Asie, la FIDH a envoyé deux missions d'investigation sur les lieux, en 2000 et 2002, à Alang (Inde) et Chittagong (Bangladesh), les délégations étant différentes sur chaque site. Les délégations ont eu des entretiens avec une vaste panoplie d'acteurs dans le domaine du démantèlement de navires : des fonctionnaires gouvernementaux et locaux, des propriétaires de chantiers, des négociants et des hommes d'affaire, des responsables des services d'incendie et de sécurité, des médecins sur les chantiers ou installés dans le voisinage, des habitants des villages environnants, des universitaires et des experts techniques en matière de démolition de navires, des avocats engagés dans la défense des travailleurs, des militants d'ONG, des syndicalistes et des journalistes. Et surtout, les délégations ont eu de très nombreux entretiens avec les travailleurs (une centaine sur chaque site), en dehors de l'environnement de travail, et hors la présence de contremaîtres ou d'employeurs.

Afin de protéger l'identité des travailleurs, tous les noms ont été modifiés.

1. *Rapport sur la démolition de navires*, Direction de la Science, de la Technologie et de l'Industrie - Comité des Transports maritimes de l'OCDE, septembre 2001, DSTI/DOT/MTC(2001)12, p. 6

2. *Tout au long de ce rapport, nous prenons comme taux de conversion 48 Rs = 1 US\$.*

## II. VUE D'ENSEMBLE DES CHANTIERS DE DÉMOLITION EN ASIE

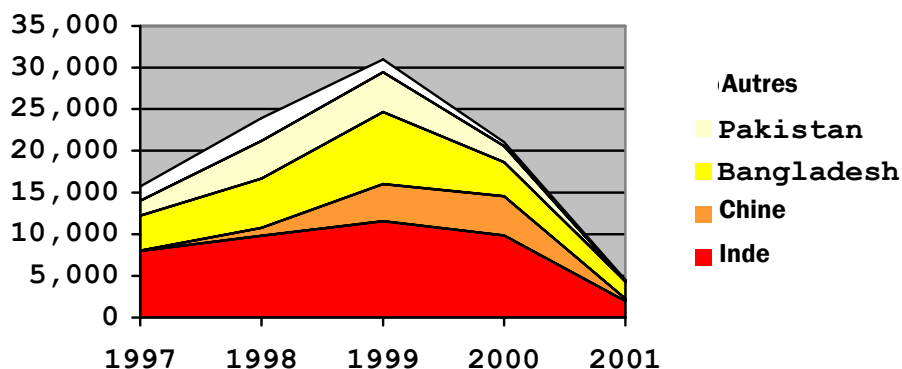
### 1. Quelques données de base

On estime à quelques 45 000 le nombre de navires de mer qui circulent sur les mers du globe. En dehors des navires militaires, on trouve des cargos, des porte-conteneurs (les ro-ro), des navires citernes, des paquebots de croisière, des navires réfrigérés... Ils sont autorisés à prendre la mer après avoir reçu un certificat de navigabilité valable quatre ans, délivré par l'État du pavillon du navire<sup>3</sup>, et pouvant être examiné par les services de l'État du port. Après une période de 25 ou 30 ans en moyenne, les travaux nécessaires pour le renouvellement du certificat sont généralement trop coûteux pour en valoir la peine, et l'armateur envoie alors le navire à la mort : il est vendu, par l'intermédiaire de courtiers internationaux ou de "cash-buyers" (qui achètent des bateaux pour les revendre aux casseurs), afin d'être retiré de la circulation dans un chantier de démolition. Chaque année, en moyenne 700 navires, soit entre 15 et 25 Mtp (millions de tonnes de port en lourd), sont envoyés à la casse. En 1999, le chiffre atteignit son plus haut niveau en 14 ans, 31 Mtp. Ce chiffre devrait augmenter dans les années à venir, avec l'arrivée en fin de vie des nombreux navires construits dans les années 1980. À cela s'ajoute le fait que les transporteurs de marchandises générales deviennent obsolètes avec l'arrivée des porte-conteneurs et la mise en œuvre de nouvelles règles de sécurité. L'obligation de munir les navires citernes d'une double coque (règle MARPOL 13 G de l'OMI) est particulièrement

importante à cet égard<sup>4</sup>, bien que la clause "grand-père" - c'est à dire la période de 20 ans pendant laquelle les navires citernes à simple coque doivent être progressivement retirés de la circulation - réduit considérablement son pouvoir réglementaire. Les navires militaires ne figurent pas dans ce décompte, car ils ne passent pas par le système de courtage international ; le nombre total de navires envoyés à la casse est donc supérieur aux chiffres disponibles.

Jusqu'aux années 1960, le démantèlement naval était une activité hautement mécanisée concentrée dans les pays industrialisés, surtout les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Italie. Le Royaume-Uni représentait 50% de l'industrie - c'est en Écosse que se trouvait la plus importante opération de démolition dans le monde. Au cours des années 1960 et 1970 on a vu le recyclage migrer vers des pays semi-industrialisés, comme l'Espagne, la Turquie et Taiwan, essentiellement en raison de salaires plus bas et de l'existence d'un marché pour l'acier re-laminé. Si au cours de la dernière décennie, 79 pays ont hébergé, sous une forme ou une autre, une certaine activité de recyclage de navires, les chantiers asiatiques, qui ont décollé dans les années 1980, couvrent actuellement 95% du marché. Alang, en Inde, se maintient en tête en tant que le plus gros site de démolition au monde, couvrant en moyenne 70% du tonnage mondial et 50% des ventes de navires à la casse. Le Bangladesh est le deuxième pays après l'Inde en volume de recyclage.

Démolitions par pays, en 1,000 tpi



	1997	1998	1999	2000	2001 (juin)
INDE	7,972	9,812	11,583	9,853	1,960
CHINE	69	940	4,419	4,701	312
BANGLADESH	4,179	5,900	8,680	4,046	2,067
PAKISTAN	1,778	4,534	4,770	1,993	N/A.
AUTRES	1,715	2,737	1,555	445	177

Source: "Lloyds Inactive Vessels", mensuel d'Informa, cité dans le Rapport sur la démolition de navires, OCDE 2001, op. cit.

## Où finissent les bateaux poubelles ?

Divers facteurs expliquent la migration du démantèlement naval vers l'Asie :

-la disponibilité d'une main d'œuvre peu coûteuse, car il s'agit d'une activité à forte utilisation de main d'œuvre, utilisant des techniques simples.

-une application laxiste des normes sociales et environnementales. Inversement, des normes plus exigeantes réduisent l'activité du pays en question : par exemple, la décision en 1997 du gouvernement de l'Inde d'exiger des certificats de dégazage entraîna une baisse sensible des démolitions de navires citernes. Les chantiers indiens s'occupent actuellement surtout de navires à cargaison sèche.

-un marché intérieur pour l'acier de récupération. Au Bangladesh, par exemple, les chantiers de démolition fournissent actuellement 100% des besoins en acier. En Inde, l'acier des chantiers représenterait 15% de la production totale du pays, à moitié prix environ de la production classique.

-Des conditions physiques permettant de se dispenser de beaucoup d'infrastructures lourdes, comme la possibilité d'échouer les bateaux sur la plage, évitant ainsi le besoin de cales sèches<sup>5</sup>, un climat permettant à l'activité de se poursuivre pratiquement toute l'année, et l'infrastructure nécessaire pour transporter les matières récupérées vers le lieu de vente.

-une situation géographique propice : la proximité des grandes routes maritimes vers l'Orient a joué un rôle important dans le développement de l'industrie du démantèlement en Asie du Sud.

-il y a également lieu de tenir compte de l'évolution des parités monétaires entre le dollar US et les monnaies des autres pays casseurs.

Cependant, des projets sont à l'étude pour réintroduire en Europe une activité de démantèlement naval, notamment à Anvers (Belgique), sous l'égide de l'Union Européenne, qui a commandé une étude sur la faisabilité de ces opérations dans les chantiers européens existant. Toutefois, les milieux officiels des pays occidentaux reconnaissent que les armateurs ne manifestent guère d'intérêt pour de tels projets, pas plus d'ailleurs que les entreprises qui pourraient être parties prenantes. En effet, les coûts entraînés par une démolition "propre" et sûre dépassent largement le bénéfice que l'on pourrait en attendre, étant donné les prix actuels du marché des navires à la casse - entre 150 et 190 US\$ par ldt, en fonction du marché et du type de navire, les navires citernes étant naturellement les plus chers en raison de la plus grande quantité d'acier qu'ils comportent. En 1997, le gouvernement des États-Unis a provisoirement interdit l'exportation de navires de guerre et de navires MarAd<sup>6</sup> en vue de leur démolition dans les pays en voie d'industrialisation, à la suite de la réaction violente de l'opinion contre les conditions de travail sur les

chantiers asiatiques. Le moratoire a depuis été prolongé. Il y aurait ainsi 190 navires en attente de démolition.

## 2. Une activité très dangereuse

Nul ne conteste le fait que la démolition de navires est une industrie à haut risque. "Il est indéniable que la démolition de navires est une activité dangereuse et sale", écrit Paul Bailey, dans sa note d'information pour l'OIT.<sup>7</sup> "C'est tout simplement un travail trop dangereux pour un salaire si bas", explique un ancien ouvrier d'Alang reconverti dans la fabrication et la vente de meubles. Il est certain que le débat international sur le démantèlement de navires a porté en grande partie sur les risques pour la santé et la sécurité engendrés par cette activité<sup>8</sup>. Le Rapporteur Spécial des Nations unies sur les Conséquences néfastes des mouvements et déversements illicites de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'Homme, Mme Fatma-Zohra Ouhachi-Vesely, a dénoncé, dans ses rapports pour 1999 et 2000, l'impact de la démolition de navires sur la pleine jouissance des droits de l'Homme.

Les risques liés à la démolition de navires sont en gros de deux sortes : l'intoxication par des substances dangereuses (cf. tableau ci-dessous), et les accidents sur les chantiers. L'explosion de résidus gazeux et de vapeurs de pétrole dans les citernes constituent la première cause

### Facteurs dangereux ou nocifs liés à la démolition de navires

Amiante  
Bi Phényles polychlorés  
Plomb  
Arsenic  
Étain tri butylique (TBT)  
Hydrocarbures aromatiques polycycliques (PAH)  
Chromates  
Mercure  
Fumées produites par le soudage et l'oxycoupage  
Radiations  
Bruit  
Vibrations  
Pollution atmosphérique  
Sources de radium faiblement actif  
Liquides organiques (benzène, etc.)  
Batteries, bouteilles de gaz comprimé, liquides extincteurs, etc.  
Chalumeaux à plasma ou à gaz  
Explosifs  
Grues et engins de levage  
Scies, meules, etc.  
Chutes, commotions, chocs électriques, etc....

Source: OIT, Service de la sécurité de travail et de la santé



## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

d'accidents. En 1997, une énorme explosion à Alang, provoquant, selon les estimations, 50 morts, a poussé les autorités indiennes à exiger des certificats de dégazage pour tous les navires, et le port de lunettes et de casques par les ouvriers. Depuis, le nombre d'explosions a connu une baisse significative. Autre cause importante d'accidents : les chutes d'ouvriers, qui travaillent sans harnais de sécurité sur des navires dont certains font 70 m de haut. Parmi les autres accidents, citons les chutes de poutres et de plaques en acier écrasant des ouvriers sous leur poids, les chocs électriques...

Selon des médecins interrogés en Inde par la délégation de la FIDH, outre les traumatismes orthopédiques et les brûlures graves liés aux accidents survenus sur les chantiers, il y a de nombreux cas de maladies de la peau, de paludisme (40% des patients, selon un médecin de l'hôpital de la Croix Rouge d'Alang), de malnutrition, de diarrhée, de tuberculose, de problèmes respiratoires, de MST. Les cas de lèpre sont nettement plus nombreux que la moyenne nationale.

Les dangers inhérents à la démolition de navires ont trouvé une nouvelle confirmation dans trois accidents mortels survenus en juillet 2001 en Chine, dont les chantiers ont la réputation d'être aux normes et "sûrs", comparés à ceux du sous-continent indien. Dans deux cas, il s'agissait d'explosions pendant le démantèlement, et dans le troisième cas de la chute d'une grue dans un nouveau chantier, près de Shanghai.

### 3. En amont : le marché de la casse des bateaux est défaillant et mal régulé

Les fluctuations du marché des navires pour démolition ont un impact direct sur les conditions de travail sur les chantiers. Comme nous le montrerons, une des principales causes des violations du droit du travail réside dans l'absence de la sécurité de l'emploi, avec la possibilité d'être renvoyé du jour au lendemain, ce qui rend les travailleurs extrêmement vulnérables. Sans exonérer les employeurs de leur responsabilité en la matière, il est manifeste que cette précarité est directement liée au fait que le marché de la ferraille est très fluctuant ; la démolition est donc une activité "plus induite, conditionnée par l'offre de bateaux vendus à la ferraille et arrivant sur le marché, que volontariste dans l'élimination des navires indésirables"<sup>9</sup>. Il est toutefois clair qu'actuellement, il est plus avantageux de continuer à faire naviguer des navires trop âgés et dangereux que de les envoyer à la casse, surtout à la lumière de la relative incapacité de l'OMI à faire respecter ses conventions en

matière de sécurité. Le rapport 2001 de l'OCDE dresse la liste des 12 raisons principales pour lesquelles le marché ne parvient pas à retirer de la circulation tous les navires à haut risque. En voici quelques unes :

-L'écart entre la valeur à la ferraille d'un navire et sa valeur en vue d'une poursuite de son exploitation, qui peut être du simple au double, ou même plus ;

-Le fait que le vendeur n'encourt aucune responsabilité légale en cas de perte ou de sinistre grave ultérieurs du navire ;

-Le fait que certains États du pavillon n'assument pas leurs responsabilités en matière de mise en oeuvre des normes internationales concernant la sécurité des navires et les mesures de prévention de la pollution maritime. Ceci est évidemment lié à la question des pavillons de complaisance. Les États en question sont généralement ceux-là mêmes qui ne respectent pas les normes internationales concernant les droits des marins et des gens de mer ;

-Une telle attitude se retrouve très clairement chez certaines sociétés de classification, certains assureurs et certains affréteurs ;

-Ni les États du port, ni les États du pavillon n'ont le pouvoir légal d'exiger la démolition de navires peu sûrs.

Un programme systématique de mise à la casse de navires âgés aurait pour effet de limiter les fluctuations du marché, qui ont un impact direct, et souvent négatif, sur les travailleurs ; bien entendu cela réduirait aussi beaucoup le nombre de navires ne respectant pas les normes, ce qui rendrait la mer plus propre.

### 4. Un cadre réglementaire international inadéquat

Alors qu'il existe de nombreuses règles concernant la construction d'un navire et son exploitation en mer, jusqu'à récemment il y en avait fort peu, au niveau international, sur sa fin de vie. "La réglementation existante des transports maritimes internationaux couvre les différentes étapes de la conception et la construction du navire, son exploitation et son entretien, et définit les normes minimales à respecter. Cependant l'infrastructure législative maritime ne prend pas en compte les derniers stades de la vie d'un bateau, c'est à dire son retrait de la circulation" déclare l'UNEP<sup>10</sup>. Différentes initiatives sont en cours qui établiraient des directives pour le démantèlement d'un navire dans des bonnes conditions environnementales, tout en garantissant la santé et la sécurité des ouvriers sur les chantiers. L'idée centrale derrière ces efforts internationaux est le concept "du constructeur au casseur" ; en d'autres termes, comme le dit

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

le Secrétaire général de l'OMI, William O'Neil : "*La mort d'un navire doit être préparée même avant sa naissance. Sa conception et sa construction doivent prendre en compte la façon dont le démantèlement et le recyclage pourront se faire*".

S'agissant des navires en exploitation, l'idée serait de procéder à une certaine décontamination du navire avant son dernier voyage. Or, ceci n'est pas possible pour toutes les substances dangereuses car ainsi, le navire ne serait pas autorisé à rejoindre le chantier de démolition par ses propres moyens, et le remorquage augmenterait énormément le coût du démantèlement, lui retirant en fait tout intérêt économique.

Le problème réside en partie dans la confusion qui règne quant à l'organisation qui serait compétente en la matière, car il y a un débat sur le champ des compétences : les pouvoirs réglementaires de l'OMI, par exemple, s'arrêtent à la limite des eaux territoriales ; à partir de là, le navire relève des entrepreneurs locaux et de leur gouvernement. La encore, un cadre réglementaire mondial serait nécessaire, qui recouvrirait tous les aspects de la démolition de navires et qui s'appliquerait à tous les acteurs, y compris les représentants des travailleurs. C'est à cette condition que l'on pourra effectivement améliorer la situation sur les chantiers.

Une des grandes ambiguïtés auxquelles on se heurte en cherchant à réglementer ce domaine porte sur la question de la responsabilité ; il est de la plus haute importance d'assigner des responsabilités précises à chaque acteur dans le processus de démolition :

- Les armateurs privés
- Les casseurs privés
- Les gouvernements des pays des casseurs
- Les États du pavillon
- Les gouvernements des pays constructeurs
- Les États du port

S'il est admis que la responsabilité finale pour le respect des droits des travailleurs et la protection de leur santé et de leur sécurité appartient aux gouvernements nationaux, tous les opérateurs la chaîne, qu'ils soient publics, semi-publics ou privés, ont aussi la responsabilité de veiller à ce que ces droits soient respectés et protégés, et ce dans le monde entier. Le droit international des droits de l'Homme est clair : le préambule de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme précise que "tous les organes de la société (...) s'efforcent (...) de développer le respect de ces droits et libertés" (souligné par nous). D'ailleurs, dans son rapport

pour 2000, le Rapporteur Spécial sur les Conséquences néfastes des mouvements et déversements illicites de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'Homme, Ms. Fatma-Zohra Ouhachi-Vesely, signale le lien entre la question de la démolition de navires dans des conditions sûres et celle des pavillons de complaisance ; elle demande en particulier que l'on "établisse la responsabilité du propriétaire du navire depuis l'achat initial jusqu'à sa vente à la ferraille"<sup>11</sup>.

Le caractère non-obligatoire des diverses directives concernant la démolition de navires, l'absence d'une attribution précise des responsabilités et le manque de mécanismes clairs pour assurer le respect effectif des règles justifient de graves inquiétudes.

Le besoin d'un mécanisme mondial pour assurer la mise en œuvre effective des règles est tout aussi important. Il n'est guère surprenant que les autorités nationales, régionales et locales des pays en développement soient tellement désireuses de voir se créer des emplois que souvent elles ferment les yeux sur les violations commises sur les chantiers. Les tentatives de faire appliquer les règlements (et ce rapport signalera quelques efforts valeureux) se heurtent à la crainte obsédante de voir l'activité se déplacer vers des pays moins chers.

La FIDH considère que les pays occidentaux, d'où proviennent la majorité des navires dont il est question, se déroberont à leur responsabilité en la matière. Il est évident qu'il ne suffit pas de créer des procédures pour s'assurer que dans l'avenir les navires seront conçus et construits de façon à réduire au minimum la présence de matières dangereuses. Les gouvernements ont une obligation générale en matière de coopération internationale, et pourraient jouer un rôle beaucoup plus actif pour aider les pays en développement à améliorer la situation sur les chantiers.

D'ailleurs l'article 2(1) du Pacte International relatif aux Droits Économiques, Sociaux et Culturels précise que : "Chacun des États parties au présent Pacte s'engage à agir, tant par son effort propre que par l'assistance et la coopération internationales, notamment sur les plans économique et technique, (...) en vue d'assurer progressivement le plein exercice des droits". (souligné par nous).

Selon le Comité sur les Droits Économiques, Sociaux et Culturels, cette obligation de coopération pour le développement et par conséquent pour la réalisation des droits économiques, sociaux et culturels, "s'impose tout

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

*particulièrement aux États qui sont en mesure d'assister d'autres à cet égard*"<sup>12</sup>.

Le programme d'aide mis en place par le gouvernement néerlandais au Gujarat (Inde), qui consiste essentiellement en un transfert de savoir faire, est un bon exemple de ce que cette obligation de coopération internationale peut donner en pratique, et de ce que les gouvernements occidentaux pourraient faire pour contribuer à améliorer les conditions de vie et de travail, ainsi que les conditions sociales, sur les chantiers de démolition. Malheureusement cette initiative reste un cas isolé.

D'une façon plus générale, s'agissant du système mondial de la démolition de navires, l'absence d'une politique adéquate des pays industrialisés constitue un des facteurs clefs. Le besoin d'un cadre réglementaire mondial et efficace qui définirait les droits et les responsabilités (juridiques aussi bien qu'économiques et financières), et qui créerait des règles contraignantes fondées sur les normes internationales, se fait bien sûr particulièrement sentir en bout de chaîne - sur les chantiers de démolition ; mais ce besoin est de toute manière de plus en plus pressant avec l'augmentation actuelle du nombre de bateaux âgés, à haut risque, qui naviguent sur les mers du globe. Il s'agit en fait de mettre un terme au système des pavillons de complaisance, sous lesquels navigue plus de la moitié de la flotte mondiale.

Un tel cadre politique devrait comporter des normes adéquates pour le démantèlement des navires dans de bonnes conditions de sécurité, des normes adéquates pour la construction des nouveaux navires, un programme mondial et coordonné pour le retrait de la circulation des navires âgés, l'application de normes sur les conditions de travail, et un mécanisme propre à assurer l'application des règles par tous les États du pavillon, en établissant un mécanisme efficace pour assurer le respect du droit international par tous les États du pavillon .

Il est certain que s'agissant des dangers liés au démantèlement de navires et des conditions de travail catastrophiques des ouvriers sur les chantiers, l'opprobre que subissent les casseurs est disproportionné. Sans vouloir minimiser leur responsabilité, il est clair que les coûts liés à des pratiques moins dangereuses en matière de démolition ne peuvent pas être supportés par les seuls propriétaires de chantiers. À de nombreuses reprises, au cours de conférences sur la démolition de navires, il a été suggéré de créer une "Dotation mondiale pour la démolition de navires" et une "Taxe mondiale pour la démolition de navires". Comme l'écrit le Professeur N. Wijnolst : "*L'industrie maritime internationale a une responsabilité en ce qui concerne la solution des*

*problèmes actuels dans les pays casseurs, une responsabilité qui devrait se traduire en termes financiers, soit par un système de prélèvement obligatoire sur les navires, soit par les mécanismes du marché*"<sup>13</sup>. La FIDH considère qu'un tel fonds pour la démolition de navires, qui pourrait financer les investissements nécessaires pour que la démolition se fasse dans de bonnes conditions de sécurité, est indispensable ; il pourrait être mis en place relativement rapidement, et éventuellement organisé par l'OMI.

### A. Le cadre juridique international

#### (i) Les instruments de portée générale sur les droits fondamentaux du travail

Dans ce rapport, l'accent est mis sur le droit du travail sur les chantiers de démolition de navires. Il est en effet à craindre que l'intérêt porté aux questions de santé et de sécurité, aussi légitime soit-il en raison des risques encourus par les travailleurs, occulte les manquements concernant les autres droits des travailleurs, notamment la liberté d'association et de négociation collective et le droit à des dispositions en matière de protection sociale et d'assistance sociale, qui sont tout aussi importants pour améliorer de façon générale et effective la situation sur les chantiers.

Ces droits font l'objet de plusieurs instruments internationaux:

- La Déclaration Universelle de Droits de l'Homme (DUDH), et notamment les articles 20, 22, 23, 24 et 25. La DUDH est maintenant considérée comme faisant partie de la coutume internationale, ayant force obligatoire pour tous les pays, qu'ils aient ou non voté en faveur de son adoption.

- Le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, notamment les articles 7, 8 et 9, ratifié par l'Inde en 1979 et par le Bangladesh en 1998.

- Les Conventions pertinentes de l'OIT, plus particulièrement :  
-C87 - Convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948. Ratifiée par le Bangladesh en 1972, mais pas par l'Inde.

-C98 - Convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949. Ratifiée par le Bangladesh en 1972, mais pas par l'Inde.

-C18 et C42 - Convention sur les maladies professionnelles, 1925 et 1934. Ratifiées par l'Inde. Le Bangladesh a seulement ratifié C18.

-C118 - Convention sur l'égalité de traitement (sécurité sociale), 1962. Ratifiée par l'Inde et le Bangladesh.

-C1 - Convention sur la durée du travail (Industrie), 1919. Ratifiée par l'Inde et le Bangladesh.

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

Bien que l'Inde n'ait pas ratifié certaines des plus importantes parmi les Conventions de l'OIT, notamment C87 et C98, ce pays ne peut pas se considérer exonéré des obligations découlant de ces instruments. En effet, la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail de 1998 précise formellement : "La Conférence Internationale du Travail déclare que l'ensemble des Membres, même lorsqu'ils n'ont pas ratifié les conventions en question (87 et 98), ont l'obligation, du seul fait de leur appartenance à l'Organisation, de respecter, promouvoir et réaliser, de bonne foi et conformément à la Constitution, les principes concernant les droits fondamentaux qui sont l'objet des dites conventions, à savoir:

a) *la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective...*" (Souligné par nous).

### (ii) Les instruments relatifs au droit à la santé

Le droit à la santé est d'une importance cruciale dans le contexte des chantiers de démolition de navires. Le droit à la santé est reconnu dans la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme à l'article 25 :

*"Toute personne a droit à un niveau de vie suffisant pour assurer sa santé, son bien-être et ceux de sa famille, notamment pour l'alimentation, l'habillement, le logement, les soins médicaux ainsi que pour les services sociaux nécessaires".*

Par la suite, le droit à la santé a été reconnu dans un certain nombre d'instruments internationaux, ratifiés à la fois par l'Inde et le Bangladesh :

-Pacte international sur les droits économiques, sociaux et culturels, article 12.

-Convention internationale sur l'élimination de toutes les formes de discrimination raciale, article 5(e)(iv). Ratifiée par l'Inde en 1968 et le Bangladesh en 1979.

-Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes, articles 11.1 (f) et 12. Ratifiée par l'Inde en 1993 et le Bangladesh en 1984.

-Convention relative aux droits de l'enfant, 1989, article 24. Ratifiée par l'Inde en 1992 et le Bangladesh en 1990.

En droit international, c'est le Pacte international sur les droits économiques, sociaux et culturels qui fournit l'instrument le plus complet sur le droit à la santé. L'article 12 stipule :

*"1. Les États parties au présent Pacte reconnaissent le droit qu'a toute personne de jouir du meilleur état de santé physique et mentale qu'elle soit capable d'atteindre.*

*2. Les mesures que les États parties au présent Pacte prendront en vue d'assurer le plein exercice de ce droit*

*devront comprendre les mesures nécessaires pour assurer: (...)*

*b) L'amélioration de tous les aspects de l'hygiène du milieu et de l'hygiène industrielle;*

*c) La prophylaxie et le traitement des maladies épidémiques, endémiques, professionnelles et autres, ainsi que la lutte contre ces maladies;*

*d) La création de conditions propres à assurer à tous des services médicaux et une aide médicale en cas de maladie."*

Le droit à la santé ne saurait se comprendre comme le droit d'être en bonne santé, mais le droit de jouir du meilleur état de santé physique et mentale susceptible d'être atteint.

Le droit à la santé contient les éléments essentiels suivants, qui sont reliés entre eux :

(a) *Disponibilité*. Il doit exister dans l'État partie, en quantité suffisante, des installations, des biens et des services ainsi que des programmes fonctionnels en matière de santé publique et de soins de santé. Ces installations, biens et services comprendront les éléments fondamentaux déterminants de la santé tels que l'eau salubre et potable et des installations d'assainissement appropriées, des hôpitaux, des dispensaires et autres installations fournissant des soins de santé, du personnel médical et professionnel qualifié recevant un salaire décent par rapport au niveau national, et des médicaments essentiels, au sens du Programme d'action pour les médicaments essentiels de l'OMS

(b) *Accessibilité* : Les installations, biens et services en matière de santé doivent être accessibles, sans discrimination, à toute personne relevant de la juridiction de l'État partie. L'accessibilité comporte quatre dimensions qui se recoupent mutuellement : la non-discrimination, l'accessibilité physique, l'accessibilité économique, l'accessibilité de l'information.

(c) *Acceptabilité* : Les installations, biens et services en matière de santé doivent être respectueux de l'éthique médicale et être appropriés sur le plan culturel, c'est-à-dire respectueux de la culture des individus et des minorités.

(d) *Qualité* : les installations, biens et services en matière de santé doivent être scientifiquement et médicalement appropriés et de bonne qualité, ce qui suppose notamment du personnel médical qualifié, des médicaments et du matériel hospitalier approuvés par les instances scientifiques et non périmés, un approvisionnement en eau salubre et potable et des moyens d'assainissement appropriés.

### (iii) La Convention de Bâle

En matière de santé et de sécurité et de la protection de l'environnement sur les chantiers de démolition de navires, il

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

est souvent fait référence à la Convention de Bâle. C'est elle qui permet d'étendre le champ de la responsabilité au-delà des gouvernements des pays casseurs et des propriétaires privés de chantiers, pour y inclure les armateurs et les États du pavillon. Ceci est d'une importance cruciale pour la décontamination des navires avant qu'il ne soient envoyés à la casse.

La Convention de Bâle sur le Contrôle des Mouvements Transfrontières de Déchets Dangereux et de leur Élimination est entrée en vigueur le 5 mai 1992. 133 États sont parties à la Convention, qui interdit l'exportation de déchets dangereux depuis les États de l'Annexe VII (pays de l'OCDE, de l'UE et le Liechtenstein) vers les pays de l'Annexe VII. Elle interdit également l'exportation de déchets dangereux vers des États Parties ayant interdit l'importation de tels déchets. C'est le cas de l'Inde : en mai 1997, la Cour Suprême a prononcé l'interdiction d'importer des déchets dangereux au sens de la Convention de Bâle - sans grand effet toutefois puisque l'importation de navires contaminés s'est poursuivie sans relâche. Le Bangladesh (comme la Chine et les Philippines) a également interdit l'importation de déchets dangereux.

La Convention interdit aussi l'exportation de déchets dangereux depuis un État Partie *"si il a des raisons de croire que les déchets en question ne seront pas gérés selon des méthodes écologiquement rationnelles"*.

En ce qui concerne l'Union européenne, le Règlement du Conseil (CEE) N° 259/93 de 1993 sur les Transferts de Déchets, tel qu'amendé par le Règlement du Conseil (CE) N° 120/97 de 1997, interdit toutes les exportations des États membres de l'OCDE vers les États non membres de l'OCDE, de déchets dangereux destinés à des opérations de recyclage ou de récupération, depuis le 1er janvier 1998. En décembre 1998, le gouvernement belge arrêta le vraquier britannique MV Forthbank qui faisait route vers l'Asie pour y être démolit. Le gouvernement considéra qu'un navire européen envoyé en Asie pour démolition constitue une exportation de déchets dangereux, couverte par l'interdiction d'exportation de déchets dangereux en vigueur dans l'Union européenne depuis 1998. Le navire ne fut relâché que lorsque les armateurs promirent que le bateau ne partirait pas à la casse.

Bien que certains gouvernements ne considèrent toujours pas que la démolition de navires relève de la Convention de Bâle, la FIDH estime que cette Convention, bien qu'insuffisante en tant qu'unique instrument de réglementation de la démolition de navires, s'y applique néanmoins pleinement.

### Les navires en tant que déchets et déchets dangereux

Le terme "déchets dangereux" est défini à l'article 1(1) de la Convention, qui précise qu'il s'agit de *"déchets qui appartiennent à l'une des catégories figurant à l'annexe 1, à moins qu'ils ne possèdent aucune des caractéristiques indiquées à l'annexe 1"*.

L'Annexe I énumère un certain nombre de substances, y compris les mélanges et émulsions huile/eau et hydrocarbures/eau, et les déchets de traitement de surface des métaux. L'Annexe 1 donne la liste des caractéristiques du danger, y compris les substances explosives, les liquides et solides inflammables, et les matières toxiques et infectieuses. Étant donné les substances qui risquent d'être émises pendant la démolition de navires, il est clair que les navires en tant que tels (et pas seulement les matières individuelles à bord) peuvent être considérés comme "déchets dangereux" au sens de l'article 1(1).

En outre, les navires envoyés à la casse tombent sous la définition de "déchets" au sens de l'article 2(1) de la Convention, qui précise : *"On entend par "déchets" des substances ou objets qu'on élimine, qu'on a l'intention d'éliminer ou qu'on est tenu d'éliminer en vertu des dispositions du droit national"*.

Selon un arrêt de la Cour de Justice des Communautés européennes rendu en 1988, *"les déchets ne doivent pas être compris comme excluant des substances et des objets qui sont susceptibles d'une réutilisation économique"*.<sup>14</sup> La FIDH partage l'avis du Professeur Geir Ulfstein : *"Un navire doit être considéré comme déchet, qu'il soit ou non encore considéré comme étant un navire, ou qu'il soit encore utilisé pour transporter des marchandises, à partir du moment où la décision a été prise de l'envoyer à la ferraille. Cela signifie que le navire doit être considéré comme déchet, même s'il fait relâche dans plusieurs ports avant d'atteindre le site du démantèlement"*.<sup>15</sup> La possibilité de cacher l'intention de la mise à la ferraille (c'est à dire que le navire est destiné à la casse), pose toutefois un problème : *"ce scénario constitue une lacune juridique dont il va falloir s'occuper"* écrit le Rapporteur Spécial des Nations unies sur les Conséquences néfastes des mouvements et déversements illicites de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'Homme, Mme Fatma-Zohra Ouhachi-Vesely<sup>16</sup>.

### La question de l'État d'exportation.

Selon les termes de la Convention de Bâle, "l'Etat d'exportation" est l'Etat depuis lequel le mouvement transfrontières s'effectue, c'est-à-dire où l'action physique de



## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

déplacer les déchets commence ou là où il est prévu qu'elle commence, que le navire navigue ou non sous le pavillon de cet Etat. Toutefois, *"bien que l'Etat du port soit l'Etat d'exportation au sens de la Convention de Bâle, il n'a pas juridiction - et peu de motivation - pour contrôler des navires appartenant à des étrangers tant qu'ils gardent leur statut de navires relevant du droit international"* écrit Geir Ulfstein. La FIDH considère que les Etats du pavillon qui, selon le droit international, sont responsables des activités de leurs navires, devraient aussi être responsables de la mise à la casse de leurs navires. Ils sont déjà responsables du déversement sans danger depuis leurs navires aux termes de la Convention de Londres de 1972 sur l'immersion de déchets, et son protocole de 1996<sup>17</sup>, et de la Convention OSPAR<sup>18</sup>. Comme le dit Geir Ulfstein *"des obligations similaires pourraient être mises en œuvre pour la démolition des navires, ce qui signifierait que l'Etat du pavillon aurait non seulement le droit d'exercer sa juridiction sur ses navires "du berceau à la tombe", mais en aurait l'obligation."*<sup>19</sup> (souligné par nous).

### B. Directives spécifiques pour l'industrie de démantèlement

#### (i) par des organismes internationaux

Des directives et règlements spécifiques sont en cours d'élaboration sous l'égide de diverses instances internationales en vue de réguler l'industrie de la démolition de navires. Comme on pouvait s'y attendre, il s'agit de questions de sécurité et de santé, et aussi de normes pour des pratiques écologiquement rationnelles. La FIDH considère que cette approche réduit excessivement la portée des problèmes auxquels l'industrie du démantèlement doit s'attaquer. Elle est également préoccupée par l'absence de mécanisme pour assurer le respect des directives, et le manque de précision concernant la nature exacte de la responsabilité de chacun des acteurs dans le processus de démolition.

Les trois organisations internationales concernées sont l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'Organisation Internationale du Travail (OIT), et le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE).

#### PNUE

Le PNUE est chargé de l'application de la Convention de Bâle. L'organisation procède actuellement à l'élaboration de directives sur la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement total et partiel des navires, dans le but de formuler des recommandations sur les procédures et pratiques à mettre en œuvre pour obtenir une gestion écologiquement rationnelle sur les chantiers de démolition. Les directives formuleront aussi des

conseils sur le contrôle et la vérification des résultats du point de vue de la protection de l'environnement. Les directives devraient présenter "une installation modèle", qui pourrait être réalisée dans un délai de cinq ans. Les directives "prescriront les mesures à prendre pour l'élimination dans de bonnes conditions de déchets et substances dangereux, y compris la collecte, le tri et l'évacuation/recyclage des déchets d'une façon écologiquement rationnelle"<sup>20</sup>. Les directives ne traiteront toutefois pas des questions de sécurité et de santé.

La FIDH exprime sa préoccupation concernant le caractère "facultatif" de ces directives, et l'absence d'un mécanisme adéquat pour en assurer l'application.

#### OMI

Le Comité sur la Protection du Milieu Marin (MEPC) de l'OMI fut saisi de la question de la démolition de navires en 1998, lorsque la Norvège proposa d'inscrire ce point à l'ordre du jour de l'OMI. Depuis lors il figure à l'ordre du jour du Comité à chaque session, et un groupe de travail par correspondance (CG) fut institué lors de la 44<sup>ème</sup> session du Comité en mars 2000 ; son rôle est le suivant :

- Identification de toutes les parties prenantes, et de la façon dont elles apprécient leur rôle respectif au cours des différentes phases de la vie du navire.

- Identification et élaboration du rôle de l'OMI dans le recyclage de navires.

- Identification des normes ou directives industrielles pertinentes internationales, nationales ou additionnelles, qui pourraient s'appliquer au recyclage de navires, dans le cadre de l'OMI.

- Recommandations sur des actions possibles de la part du Comité, avec les avantages et les inconvénients de chaque option.

Le rôle que pourrait jouer l'OMI serait d'assumer une responsabilité générale pour les questions de coordination liées au recyclage des navires, et la responsabilité des questions relatives au contrôle se posant lors de la conception, la construction et l'exploitation du navire et pouvant avoir un impact sur le recyclage, y compris la préparation du recyclage à bord.

À sa 47<sup>ème</sup> session en mars 2002, le MEPC "est convenu que pour l'instant l'OMI devrait élaborer des recommandations de directives pour adoption par une résolution de l'Assemblée. Le MEPC est convenu d'utiliser en tant que base pour ces directives le "Industry Code of Practice" (voir ci-dessous)"<sup>21</sup>.

Un groupe de travail s'est réuni pendant la session et a élaboré un projet comportant les grandes lignes des futures directives sur le recyclage de navires. À plus long terme, l'OMI devrait élaborer des projets de mesures préventives par la mise au point de nouvelles techniques de construction et l'utilisation de matériaux écologiquement rationnels. Étant

## Où finissent les bateaux poubelles ?

donné qu'un navire n'est plus considéré techniquement comme tel à partir du moment où il est échoué, l'OMI et Bâle ont convenu que pour l'instant, l'OMI continuera à réglementer les navires en toutes circonstances, sur mer et dans les ports, et Bâle réglementera le transport international de déchets produits par les navires pendant le recyclage. Comme nous l'avons vu, l'OMI joue un rôle crucial pour engager la responsabilité des Etats du pavillon pour la démolition de navires dans de bonnes conditions de sécurité. Le fait que l'organisation soit relativement impuissante lorsqu'il s'agit de faire respecter ses propres conventions et règlements montre cependant que dans le domaine de la démolition de navires, des mécanismes plus contraignants doivent être mis en place et d'autres institutions devront y participer, notamment pour forcer tous les Etats du pavillon à assurer le respect des normes internationales.

### OIT

L'OIT traite des questions de santé et de sécurité des travailleurs sur le lieu de travail, que les deux autres organisations n'abordent pas. À sa 279<sup>ème</sup> session en novembre 2000 le Conseil d'administration approuva la conclusion de la Réunion tripartite sur l'impact dans le domaine social et du travail de la mondialisation dans le secteur de la fabrication du matériel de transport, précisant que "*l'OIT devrait élaborer un recueil de directives pratiques adapté aux conditions locales en guise de première étape vers l'élaboration d'un code de pratique global sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur de la démolition des navires, et que les gouvernements devraient être encouragés à exiger que soit dressé à bord des navires l'inventaire des matières dangereuses, qui serait mis à jour tout au long de la vie du navire.*"

La responsabilité fondamentale de l'OIT consiste à définir des normes opérationnelles pour les activités à terre liées à la démolition de navires, c'est à dire fixer les normes sur les conditions de travail sur le navire et autour de lui après

échouage. Un très grand nombre de Conventions, Recommandations et Codes de Pratiques de l'OIT pourraient être appliqués concernant les questions de sécurité et de santé au travail sur les chantiers de démolition<sup>22</sup>.

Les premières recherches ont débuté sur l'élaboration d'un Guide Technique sur la sécurité dans les industries du démantèlement, dans le droit fil du guide pratique de l'OIT sur les systèmes de gestion de la sécurité et la santé au travail. Un projet de texte sera testé tout au long de 2002, et validé en 2003.

### (ii) Initiatives prises par la marine marchande de son propre chef

La Chambre Internationale de la Marine Marchande (ICS) prit l'initiative en février 1999 de créer un groupe de travail sur le recyclage des navires (IWPSR)<sup>23</sup>. En août 2001, ce groupe élaborera un Code pratique sur le recyclage de navires. Ce code sert de base aux futures directives de l'OMI. Il est destiné aux armateurs et encourage pour l'instant toutes les compagnies maritimes à "lancer et mener à son terme un programme destiné à identifier et enregistrer, dans la mesure où la chose est possible sur le plan pratique, sur chacun de leurs navires actuels, toute matière potentiellement dangereuse", et "de faire tous leurs efforts pour limiter le plus possible la présence à bord de matières potentiellement dangereuses". Dans le futur, le but est d'encourager les architectes navals et les constructeurs de navires à prendre en compte le démantèlement en fin de vie du navire dès sa conception et sa construction ; il est également suggéré de créer un "passeport vert" pour les nouveaux navires<sup>24</sup>.

Ici encore, le caractère non-obligatoire et non exécutoire de ces directives affaiblit considérablement leur portée et leur effet potentiel.

3. Les certificats comprennent (avec quelques variations en fonction du type de navire) : international tonnage certificate; international load line certificate; intact stability booklet; damage control booklets; minimum safe Manning document; certificates for masters, officers or ratings; international oil pollution prevention certificate; oil record book; shipboard oil pollution emergency plan; garbage management plan; garbage record book; cargo securing manual; document of compliance and safety management certificate.

4. De même, la US Oil Pollution Act de 1990 rend obligatoire le remplacement des pétroliers à simple coque au cours de la prochaine décennie.

5. Ceci n'est pas vrai de la Chine, qui construit actuellement près de Shanghai des bassins de radoub modernes, notamment pour les super et les hyper-pétroliers.

6. L'administration maritime des Etats-Unis.

7. Paul J. Bailey, "Peut-on améliorer les conditions de démolition des navires ?" Document pour discussion de l'OIT, 2000.

8. Pour une étude approfondie des risques et des dangers liés à la démolition de navires, voir notamment : Greanpeace, *Acier et déchets toxiques pour l'Asie*, Mars 1999, et BIT, *La démolition de navires*, document d'information rédigé pour le programme d'activités sectorielles de l'OIT par A. Rahman et AZM T. Ullah, 1999.

9. Rapport sur la démolition de navires, Direction de la Science, de la Technologie et de l'Industrie - Comité de Transports Maritimes de l'OCDE 2001, p. A9.

10. UNEP, *Technical guidelines on environmentally sound management for full and partial dismantling of ships* - draft, rapport No. Apr/TWG 20, p.11

11. E/CN.4/2000/50/Add.1, § 60, p. 18.

12. Le Pacte n'impose aucune obligation particulière à un pays donné de fournir une aide à un autre, pas plus qu'il n'exige le choix d'une politique particulière. Il demande toutefois que les Etats parties au Pacte prennent, individuellement et collectivement, les mesures nécessaires conformes au Pacte pour que la coopération et l'aide internationales soient orientées, comme le précise la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme, vers l'établissement d'un ordre international dans lequel les droits et libertés définis dans le Pacte puissent être pleinement réalisés.

13. Prof. N. Wijnolst, *Plan d'action pour l'industrie maritime mondiale et l'industrie Indienne du recyclage*, Université Technologique de Delft, Réseau maritime Néerlandais, Janvier 2000, p.9.

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

14. Affaires C-206/88 et C-207/88 (Vessoso et Zanetti).
15. Professeur Geir Ulfstein, *Legal Aspects of scrapping of Vessels - A study for the Norwegian Ministry of Environment*, Mars 1999, p.7.
16. E/CN.4/2000/50/Add.1, § 59, p. 18.
17. La Convention de Londres contrôle les immersions en mer et préconise le recyclage comme étant le meilleur choix. Le Groupe Scientifique de la Convention de Londres a élaboré des critères pour les immersions en mer.
18. La Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (Convention OSPAR) est entrée en vigueur le 25 mars 1998. Ses Parties sont les membres de l'Union Européenne et la Suisse.
19. Prof. Geir Ulfstein, *Legal aspects of scrapping of vessels - A study for the Norwegian Ministry of Environment*, March 1999, p. 17.
20. UNEP, *Technical guidelines on environmentally sound management for full and partial dismantling of ships - draft*, report No. Apr/TWG 20, p. 15.
21. IMO, MEPC, 47ème session, 4-8 mars 2002. Voir [www.imo.org](http://www.imo.org)
22. Dont les Conventions n° 119, 127, 139, 148, 155, 161, 162 et 170.
23. Le IWPSR se compose des organisations suivantes : Baltic and International Maritime Council (BIMCO); International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO); International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), International Chamber of Shipping (ICS) International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF), Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) et un syndicat, la Fédération Internationale des ouvriers du transport (FIOT).
24. Pour le texte complet du code pratique, voir [www.marisec.org/recycling/](http://www.marisec.org/recycling/)

### III. CHITTAGONG (BANGLADESH)

#### Introduction

Étalé au sud de l'Himalaya et baigné par le golfe de Bengale, le Bangladesh subit deux natures, l'une verticale et l'autre horizontale, des plus brutales. Du nord himalayen descendent directement les milliards de mètres cubes d'eau et de sédiments des deux géants, Gange et Brahmapoutre, qui alimentent au fil des saisons des inondations des plus désastreuses pour la population. Cette terre, l'une des plus plates et basses du monde, s'expose également aux eaux du Golfe de Bengale. Cyclones et raz de marée accompagnés de pluies diluviennes détrempent régulièrement la façade maritime du pays et font des dizaines, voire des centaines de milliers de victimes.

Ironiquement, c'est d'un de ces cyclones, au cours des années 1960, qu'est née une industrie des plus prospères au Bangladesh : le recyclage des navires de mer. A l'époque un gros cargo de marchandises est immobilisé par la tempête au large de Chittagong. Ensablé et rendu inutilisable, le bateau ne peut pas être remorqué. Seule solution pour dégager la côte de ce récif d'acier : pratiquer le démantèlement sur place. Les épaves abandonnées sur la côte méridionale du pays se multiplieront avec le conflit indo-pakistanaï (qui précèdera la partition du Pakistan et la création du Bangladesh en 1971) et offriront matière à recycler. C'est au plus près des épaves que sera installé le premier chantier de démantèlement. La guerre d'indépendance fournira encore son lot d'épaves qui alimenteront cette nouvelle industrie au long des années 1970.

Après ces balbutiements, l'activité du recyclage naval va connaître un véritable décollage au cours des années 80. Les hommes d'affaire impliqués dans cette activité vont importer de plus en plus de navires. Cette croissance bénéficiera aussi de la volonté des pays qui traditionnellement hébergeaient les casses de bateaux (Grande Bretagne, Espagne, pays scandinaves, Brésil ou encore Taiwan Corée du Sud) de se défaire d'une activité devenue trop polluante au regard des nouvelles normes de protection de l'environnement. C'est donc logiquement que l'activité de recyclage des navires de mer, devenue pour certains trop sale et non rentable, s'est progressivement déplacée vers des pays pauvres au sein desquels le Bangladesh va au fil des ans occuper une place prépondérante.

Au Bangladesh, les années 80 sont considérées a posteriori par les entrepreneurs investis dans le recyclage comme la décennie en or. A l'époque, bien qu'il existe déjà de nombreuses

législations, notamment sur l'industrie, les propriétaires de chantiers profitent d'une situation de laisser-faire. " Il s'agissait d'une activité quelque peu mystérieuse ", se souvient le journaliste Murtaza Ali. " Les douanes ne savaient pas comment considérer cette importation d'un nouveau genre. Importer une épave pour la démanteler sortait du cadre légal que connaissent les douanes. Comment donner un droit d'entrée à une marchandise qui n'en est pas vraiment une, qui est destinée à être cassée ? "

A cette époque, plus d'une soixantaine de chantiers débitaient en tranches les pétroliers et autres porte-conteneurs, mais ne payaient aucune taxe. Il n'existait pas non plus de contrôle des chantiers. Ce nouveau secteur industriel faisait aussi le bonheur d'hommes d'affaire véreux qui, une fois qu'ils avaient obtenu pour l'achat d'un navire des millions de takas (la monnaie locale) de crédit d'organismes d'Etat (minés par la corruption), disparaissaient le magot en poche.

Au fil des ans, les banques sont devenues plus regardantes et l'Etat a commencé à instaurer des taxes. Les gros profits et escroqueries en tout genre des années 1980 ont laissé place à une activité moins anarchique, plus contrôlée. En une dizaine d'années, le nombre de chantiers en activité a été divisé par trois pour aujourd'hui ne dépasser qu'à peine la vingtaine.

Malgré cette évolution, les chantiers de démantèlement de navire restent un secteur économique à part au Bangladesh. Une activité qui concerne plus de 100 000 ouvriers et employés pour laquelle il est pourtant impossible d'obtenir des statistiques, une industrie sale et dangereuse qui préfère garder ses secrets et des hommes d'affaire qui se considèrent le plus souvent au dessus des lois.

En mai 2000, l'explosion du pétrolier *TT Dena* est venu rappeler le caractère extrêmement dangereux des chantiers. La mort de plusieurs dizaines d'ouvriers a provoqué un choc tel que les chantiers n'ont pu garder le silence. Une commission d'enquête a été formée, les articles se sont multipliés dans la presse, ONG et syndicats ont dénoncé les conditions de travail et les atteintes à l'environnement, obligeant les propriétaires de chantiers à changer d'attitude.

Deux ans après le drame qui malheureusement n'est pas un cas isolé dans l'histoire des chantiers, les premiers signes encourageants, même minuscules et fragiles, sont là. Mais la

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

tâche reste immense et relève de la quadrature du cercle : comment réorganiser de manière propre et sûre un secteur industriel indispensable au pays sans lui enlever son caractère rentable ? Comment faire en sorte que la seule " mine d'acier " du Bangladesh puisse continuer de produire sans ravager le littoral ni exploiter, parfois jusqu'à les tuer, ses ouvriers ? Finalement, comment trouver un compromis entre l'inacceptable et l'indispensable ?

### 1. Organisation et enjeux du recyclage

#### A. Chittagong, dernière escale...

C'est à Shitakundu, à quelques kilomètres au nord de Chittagong sur le golfe de Bengale que se concentre l'activité de recyclage des navires. Chittagong, premier port commercial du pays, regroupe aussi dans sa périphérie une grande partie de l'industrie nationale. Aux abords de cette zone industrielle s'est installée au fil des ans l'activité de démantèlement de navires. De Baro Aulia à Bathiari, sur plus de dix kilomètres de côte que longe la route principale Dacca-Chittagong, se succèdent les chantiers. Il y en a une soixantaine dont seulement une grosse vingtaine est aujourd'hui en activité.

Au-delà des aléas climatiques et des guerres qui fournissent des épaves à recycler, plusieurs raisons expliquent le développement des casses sur ce littoral. La première est d'ordre géologique : la côte au nord de Chittagong offre en effet un rivage idéal pour échouer les bateaux : de grandes plages, une terre plate et surtout des coefficients de marée très élevés facilitant l'échouage au plus près des installations de démantèlement. Le second facteur tient à la présence d'un important tissu industriel dans le voisinage, notamment les usines de laminage qui représentent un débouché essentiel pour l'acier des navires démantelés.

En moyenne, selon Zafar Alam, le président de la BSBA (la Bangladesh Ship Breakers Association, Association des casseurs de bateaux du Bangladesh) " l'ensemble des chantiers en activité démantèle 70 bateaux par an", à raison de trois ou quatre par chantiers. Au total il s'agit de 5 à 6 millions de tonnes.

Si le nombre de bateaux démantelés est bien inférieur au site indien d'Alang, numéro un mondial en la matière, leur taille est en revanche souvent supérieure. Les chantiers de Shitakundu recyclent en effet des tankers et cargos dont la taille peut dépasser 100 000 tonnes alors que ceux de Alang se contentent, notamment en raison de la superficie inférieure des chantiers, de navires qui avoisinent 30 000 tonnes.

A Shitakundu, hormis par leur taille et la dimension des navires échoués, les chantiers se ressemblent tous. Derrière des murs d'enceinte souvent coiffés de barbelés, que l'on ne peut franchir qu'en ayant montré patte blanche<sup>25</sup>, des centaines, voire des milliers d'ouvriers sont affairés à réduire en morceaux des géants des mers. Sur une dizaine de kilomètres, découpeurs, porteurs, démonteurs, tireurs, pousseurs, travaillent sans quasiment d'outil mécanique. Seuls quelques vieux treuils usés par des années de service en mer et réinstallés sur la terre ferme apportent une force mécanique. Des bouteilles de gaz individuelles parsèment les chantiers et permettent aux découpeurs de tailler dans l'acier. Il n'y a apparemment aucune division du chantier en zones selon le type de travail effectué.

Alors que les ouvriers dans leur totalité font un travail physique et dangereux, une écrasante majorité d'entre eux ne portent pas de tenue de protection particulière et nombreux sont ceux qui travaillent pieds nus. Casques, lunettes, gants, bottes et autres combinaisons de travail restent le privilège de certains, le plus fréquemment des découpeurs. Le sol est jonché de débris d'acier et matériaux en tout genre. La pollution est visible et respirable partout. Les masques sont inexistantes.

Faute de statistiques précises, l'évaluation<sup>26</sup> du nombre d'ouvriers travaillant directement sur les chantiers de Shitakundu est comprise entre 25 000 et 40 000. Et certainement quatre à cinq fois plus de personnes travaillent indirectement à cette activité de recyclage ou tout le moins en dépendent.

Car cette activité est loin de s'arrêter aux portes des chantiers qui ne constituent en fait que la face la plus spectaculaire du recyclage. A moins d'un kilomètre des chantiers passe la route Dacca-Chittagong qui, de la sortie de la ville à Bathiari, est toute entière dédiée au recyclage. Le moindre élément ou morceau des navires y trouvera preneur dans des échoppes spécialisées. Sanitaires, éléments de cuisine, vaisselle, conserves et réserves alimentaires en tout genre, mobilier, câbles et fils électriques, bouées et même canots de sauvetage, peintures et autres produits d'entretien du navire, drapeaux et manuels de navigation, moteurs ou chaudières, etc. Sur les contrebases de cette route, le découpage des parties en acier continue. Sont stockés, parfois à l'air libre, des matériaux aussi polluants que dangereux : laine de verre, amiante, résidus pétroliers, etc. Le moindre objet, la plus petite partie du bateau, se recycle ou se revend tel quel. De l'autre côté de la route sont installées plusieurs centaines d'usines de laminage qui ne cessent d'ouvrir leurs portes aux camions Tata bariolés surchargés de plaques d'acier. C'est là aussi que l'on trouve des cimenteries et autres usines de jute ; nombre



## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

d'entre elles ont fermé ces dernières années faisant du laminage l'activité industrielle principale des environs.

### B. Les étapes du démantèlement

Le processus de recyclage des navires commence loin des côtes bangladaises. C'est à Singapour où ils sont achetés que les pétroliers, porte-conteneurs et autres cargos appareillent pour leur ultime traversée vers leur chantier de démolition. Dès l'achat du bateau commence une course contre la montre pour le propriétaire qui doit au plus vite le mettre en pièces pour récupérer une mise s'élevant à plusieurs millions, voire dizaines de millions de dollars. Chaque jour de retard signifie des frais financiers, des intérêts élevés à payer à la banque.

#### (i) Le choix et l'achat du navire

Régulièrement informés sur les navires mis sur le marché de la casse par des courtiers installés à Londres, Dubai, Singapour ou encore Hambourg, les propriétaires de chantiers bangladais doivent d'abord faire leur choix. Pour cela il leur faut récolter le plus d'informations possibles sur la nature et la provenance du bateau.

Les navires quels qu'ils soient sont vendus à la tonne, entre 110 et 150 dollars en fonction du cours du marché. Mais après plus de vingt années de navigation, leur état varie beaucoup selon leur origine et leur entretien. Pour Zafar Alam, le président de la BSBA, " les bateaux russes sont les moins bons en raison de la qualité de l'acier utilisé et de l'entretien au fil des années de navigation. Sur ces bateaux, il y a 20% de perte alors que sur les bateaux européens, la perte est comprise entre 5 et 10%. Pour l'acier, tous les bateaux sont solides et leur durée de vie est prévue pour 25 ans. Ce qui fait la différence, c'est avant tout l'entretien du navire ". Les propriétaires tiennent aussi compte des alliages de valeur tel que le cuivre, de l'état des machines qui pourront être dans le meilleur des cas réexportées. De manière générale, trois types de navire sont achetés par les Bangladais : les pétroliers, les cargos et les porte-conteneurs.

Habituellement les propriétaires de chantiers achètent leurs bateaux de manière individuelle. Mais en 2001, exposés à une augmentation brutale du cours de la tonne (jusqu'à 180 dollars), ils ont décidé de s'organiser collectivement avec la BSBA afin d'obtenir les navires à meilleur prix. Le dispositif a été très vite abandonné car selon un patron de chantier : " La BSBA n'a pas réussi à satisfaire les propriétaires ".

Les propriétaires ont recours à des crédits bancaires pour payer des navires dont le prix peut dépasser pour les plus gros

les 20 millions de dollars. Les propriétaires bangladais achètent toujours des bateaux ancrés à Singapour ou dans les pays environnants comme la Thaïlande, le Sri Lanka ou l'Inde en raison de la proximité avec le Bangladesh qui réduira d'autant le temps de voyage et les frais afférents.

#### (ii) Le convoyage

Avec un équipage réduit au strict minimum, le navire va remonter de Singapour ou d'un autre port des environs vers la côte bangladaise. Il faut une quinzaine de jours et, selon un propriétaire de chantier de Shitakundu, en cas de retard, le vendeur se verra imposer une pénalité d'un dollar par tonne et par jour. Une fois arrivé dans le golfe du Bengale, le bateau est ancré dans les eaux internationales au large de Chittagong et les premières démarches administratives commencent alors.

#### (iii) Les démarches administratives

Depuis 30 ans, les démarches administratives concernant l'importation de navires à recycler ont nettement évolué. Alors que les premiers importateurs n'avaient même pas besoin d'un permis pour échouer les navires sur le littoral bangladais, il leur faut aujourd'hui obtenir plusieurs feux verts et payer des taxes d'importation aux autorités.

Le Département des Explosifs délivre un certificat de dégazage après avoir en théorie<sup>27</sup> inspecté le navire. La Marine recense et saisit tous les équipements sensibles du navire (radar, appareils électroniques de navigation, moyens de communication, etc). Aucune contrepartie financière n'est accordée. Les douanes contrôlent le navire, sa cargaison, et récoltent la taxe d'importation qui s'élève à 2 000 takas par tonne.

Enfin, une fois toutes ces démarches accomplies, ce qui, selon plusieurs propriétaires interrogés, prend grosso modo une semaine, l'Autorité portuaire de Chittagong fournit la permission d'entrer dans les eaux territoriales et d'échouer le navire. Le capitaine du navire peut aller se mettre en position au large du site d'échouage et attendre le moment idéal pour le début de la manœuvre.

#### (iv) L'opération d'échouage

L'échouage du bateau est directement tributaire de la marée. Les casseurs de navires attendent toujours la pleine lune et ses très hautes marées pour engager la manœuvre. Dans la mesure du possible, ils préféreront à l'hiver la saison des pluies, durant laquelle les marées ont les plus forts coefficients.

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

L'équipage est placé sous les ordres d'un spécialiste bangladais de la manœuvre qui, au moment propice, lancera à toute vapeur le navire sur la plage, en respectant un chenal délimité par des drapeaux de couleurs permettant d'atteindre l'endroit déterminé pour le démantèlement. Le navire devra respecter précisément cet emplacement et surtout remonter le plus haut possible sur la plage afin de faciliter les opérations de démantèlement à venir. " L'échouage a une importance cruciale dans le coût final " rappelle Zafar Alam, le président de la BSBA. " De la réussite de l'échouage dépendra la durée nécessaire au démantèlement, qui pourra varier du simple ou double ".

### (v) Visite des acheteurs et premières ventes

Une fois le bateau immobilisé et après la tenue d'une célébration religieuse appelée " Milad Mahfil ", organisée par le propriétaire du chantier, plusieurs centaines d'acheteurs potentiels intéressés montent à bord. Chacun dans leur domaine, ils inspectent, évaluent et font leur offre. " Matériel électrique, mobilier, pièces détachées, compresseurs, moteurs et machines, chambre froide, provisions en tout genre, produits chimiques, chaudières, soupapes et conduits d'échappement, bateaux de sauvetage, câbles, éviers, toilettes, télévisions, ventilateurs, peintures, etc. Il y a une quarantaine de types d'acheteurs ", explique un acheteur. " Le prix peut se négocier à la tonne ou, notamment pour le mobilier ou la cuisine, l'acheteur paye un prix global, Il achète ainsi la cuisine, l'ensemble du mobilier ou par exemple tout l'équipement sanitaire pour un prix fixé avec le propriétaire ".

Rafique Uddin, spécialisé dans le matériel de cuisine, achète l'ensemble sur un bateau pour une somme comprise entre 70 000 et 200 000 takas, alors qu'un acheteur de mobilier dit payer en moyenne 700 000 takas pour la totalité des meubles. "Nous regardons aussi de près le carnet de bord pour savoir quand et par qui le bateau a été construit" précise un autre acheteur. "Les bateaux allemands, japonais et canadiens sont les meilleurs alors que les navires russes ne se vendent pas bien". Au final le plus offrant l'emporte et peut alors commencer la première partie du démantèlement : retirer du bateau tout ce qui peut l'être avant le découpage.

### (vi) Le " nettoyage "

Avant que ne débute le découpage, le propriétaire du chantier doit obtenir un second certificat de dégazage pour la totalité de son navire, qui doit garantir des conditions de travail sûres pour les ouvriers. Dans les faits, à l'instar de la première inspection en mer, celle censée être entreprise sur le bateau échoué reste le plus souvent virtuelle.

Plus réelle bien que partielle, l'opération de nettoyage est menée de manière totalement rudimentaire par les ouvriers. Alors que les pétroliers et dans une moindre mesure les autres navires qui sont échoués constituent de véritables bombes à retardement bourrées de gaz et autres résidus d'hydrocarbures, les ouvriers chargés de les nettoyer ne bénéficient d'aucune formation ni soutien scientifique. Avec leur seul odorat, leur expérience et leur chance pour éviter la catastrophe ils percent des ouvertures au chalumeau afin de laisser s'échapper le gaz et faire entrer la lumière qui leur permettra de travailler à l'intérieur. Les ouvertures pratiquées au plus bas de la coque doivent aussi permettre de laisser pénétrer l'eau de mer (à marée haute) qui, théoriquement, vidangera les résidus... dans la mer. Lors de cette première phase qui précède le découpage à proprement parler, les risques d'explosion sont les plus nombreux.

### (vii) Le découpage

Le découpage se déroule à deux niveaux. D'abord sur l'épave, où des équipes de découpeurs vont progressivement de la proue à la poupe la réduire en tranches qui seront tractées sur la berge. Là, d'autres équipes de découpeurs, démonteurs, pousseurs, tireurs, porteurs, éboueurs, etc., réduiront progressivement en plaques et morceaux les dizaines de milliers de tonnes d'acier.

La principale et quasi unique technologie utilisée pour le découpage est le chalumeau. Le combustible est un gaz de pétrole liquéfié (GPL) mélangé à de l'oxygène pour augmenter la pression afin d'accélérer la découpe.

Pendant trois à six mois selon la taille du bateau et la qualité de l'échouage, souvent jour et nuit, des centaines d'ouvriers s'affaireront pour que la moindre pièce, le moindre morceau puisse être revendu.

## C. Les acteurs

### (i) Les propriétaires et la BSBA

Les propriétaires de chantiers sont des entrepreneurs souvent impliqués dans d'autres activités industrielles, parfois liées au recyclage des navires. Certains d'entre eux sont notamment investis dans les usines de laminage. Ils ne sont pas présents sur les chantiers mais gèrent leurs affaires depuis Chittagong.

Les propriétaires se sont regroupés au sein de l'Association des casseurs de bateau, la BSBA (Bangladesh Ship Breakers Association). Il s'agit de la seule entité dont l'objet est le

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

recyclage des navires. La BSBA sert les intérêts des propriétaires de chantiers sans prendre en compte ceux des autres acteurs de l'industrie. Ni les institutions gouvernementales, et encore moins les ouvriers, ne jouissent d'une structure équivalente.

La BSBA joue un rôle d'autant plus important que les chantiers de recyclage sont devenus la seule source d'acier dans le pays. L'association peut ainsi imposer ses prix aux usines de laminage, imposer aussi des quotas de production aux chantiers afin d'éviter toute surproduction et baisse du prix de la tonne. Par ailleurs, avec un poids économique considérable puisque l'activité des chantiers garantit directement et indirectement du travail à plus de 100 000 personnes, la BSBA dicte sa loi aux autorités plus qu'elle ne respecte les lois du pays.

Depuis peu, consciente de la mauvaise image dont souffrait les démolisseurs de navires, la BSBA s'intéresse aux conditions de travail des ouvriers. L'association a accepté de participer à un séminaire de l'OIT en 2001 et a promis la construction d'un hôpital pour accueillir les ouvriers blessés.

### **(ii) Gérants (" managers ") et contractants (" contractors ")**

Sur les chantiers, où les propriétaires se rendent rarement, la direction est assurée par des "managers" et des "contractors" qui ont la responsabilité du bon déroulement du démantèlement du navire, depuis son échouage jusqu'à la sortie des camions surchargés de matériaux et matériels à revendre.

Les gérants dépendent directement du propriétaire qui les a nommés. Ils ont la responsabilité générale du chantier. Pour leur part, les "contractors" obtiennent du propriétaire une concession qui concerne le démantèlement de la totalité ou d'une partie d'un navire en échange d'une somme fixée à l'avance.

Les contractors sont chargés de recruter (par le biais de contremaîtres) les ouvriers nécessaires. De ce fait, ces derniers n'ont aucune relation, quelle soit juridique ou physique, avec le propriétaire.

### **(iii) Hommes de main et groupes criminels**

La plupart des chantiers de Shitakundu sont entourés d'une nébuleuse d'hommes de main et autres groupes criminels censés protéger l'activité du recyclage, mais qui évidemment en tirent aussi parti. Des gros bras sont toujours prêts à faire

fuir tout visiteur inopportun, qu'il soit journaliste, syndicaliste ou membre d'ONG. Ils savent aussi mater toute velléité de protestation des ouvriers concernant par exemple des salaires impayés. Selon le président de la branche locale du syndicat Jatio Sramik Jote, AM Nazimuddin, ce sont les contractors qui constituent le lien entre les chantiers et la pègre locale : " Les contractors sont des personnes du coin liées aux groupes criminels. En fait ce ne sont pas les propriétaires qui choisissent les contractors, mais ces groupes criminels locaux qui imposent leurs hommes comme contractors. Cette activité criminelle qui entoure les chantiers de recyclage est une spécificité. Il n'existe pas [au Bangladesh] d'autre activité économique légale avec une aussi forte interpénétration des deux milieux ".

Le contrôle de ces groupes sur les chantiers est parfois tel qu'ils n'hésitent pas à passer de la " protection " à " l'extorsion ". Le journaliste Khasru qui a été victime<sup>28</sup> de cette pègre explique : " Normalement, les hommes de main sont utilisés par les chantiers mais dans certains cas la situation se détériore et ils se retournent contre leurs "employeurs". Ils peuvent par exemple bloquer la route d'accès au chantier pour empêcher la vente du pétrole aux acheteurs potentiels et récupérer eux-mêmes la marchandise à leur prix. Ces hommes de main sont protégés par des partis politiques ".

Les chantiers sont aussi régulièrement victimes des da coïts (brigands), comme le souligne un propriétaire : " Nous avons des problèmes avec les voleurs. Nous avons informé les autorités mais elles n'ont pris aucune mesure. Nous voulons des garde-côtes. Nous nous protégeons avec notre propre sécurité. Certains brigands sont armés alors quand nos hommes qui assurent la sécurité leur font face, ils sont obligés de laisser faire. Nous perdons beaucoup d'argent avec les voleurs. "

### **(iv) Ouvriers et employés**

Faute de soutien mécanique, les chantiers du Bangladesh utilisent un très grand nombre d'ouvriers. Là où des chantiers navals occidentaux démantèleraient un navire avec une poignée d'ouvriers qualifiés et surtout une technologie appropriée, à Shitakundu il faut plusieurs centaines d'ouvriers sans qualification dont le principal atout est le nombre.

Alors que les employés des chantiers, notamment pour l'administration ou la sécurité, sont salariés, les ouvriers sont tous des journaliers dont la rémunération est en règle générale payée deux fois par mois. L'essentiel des ouvriers, environ 95%, vient des districts septentrionaux les plus pauvres du

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

Bangladesh comme Kustia, Tangail ou Sherpur. Ils sont quasiment tous illettrés, originaires de familles rurales. Les autres, ceux des environs de Chittagong, occupent les emplois les plus qualifiés, essentiellement découpeurs et démonteurs. Les postes d'encadrement leur reviennent également.

Il n'existe pas d'âge minimum sur les chantiers, les enfants y sont nombreux.

On peut distinguer six catégories d'ouvriers sur les chantiers.

- Le groupe des découpeurs travaille au chalumeau. Il est subdivisé en deux groupes, le premier travaillant sur le navire, le second sur le rivage. Il s'agit des ouvriers les plus qualifiés, les mieux payés mais aussi (pour ceux travaillant à bord) les plus exposés aux risques fréquents d'explosion.
- Le groupe des démonteurs qui opère à bord pour enlever tout ce qui peut l'être avant le découpage.
- Le groupe en charge des chaînes et des câbles s'occupe de déplacer les morceaux du navire, notamment au moyen de treuils, depuis le point d'échouage jusque dans le chantier.
- Le groupe en charge du pétrole vide le navire de ses restes de carburants et résidus d'hydrocarbures (pour les pétroliers) et les stockent.
- Le groupe des "éboueurs" déblaye de sa boue toute tranche ou morceau du navire qui a été traîné sur des dizaines de mètres vers le rivage.
- Le groupe des porteurs est chargé de l'ultime étape du démantèlement sur le chantier : porter et déposer les plaques d'acier et autres morceaux sur des camions qui les livreront aux acheteurs.

Tout groupe est placé sous les ordres d'un contremaître qui lui-même est hiérarchiquement sous le "contractor". Pour certains types d'emploi, notamment les porteurs, les groupes ont aussi des chefs d'équipe appelés *maji*. Le contremaître joue un rôle crucial pour les ouvriers dans la mesure où il est en charge de leur embauche et de leur renvoi. Alors que le contremaître ne participe pas physiquement au travail, le *maji* lui est directement impliqué. Il partage aussi l'habitat des autres ouvriers, dont il est d'une certaine manière responsable. En cas de problèmes financiers ou de santé, c'est lui qui trouvera une solution. Par exemple, dit un ouvrier, " si l'un de nous est hospitalisé et soigné pour 10 000 takas, le chantier ne donnera que 2 000 takas et le *maji* devra trouver la différence. Si les dépenses de soins sont trop élevées, le *maji* peut aussi renvoyer l'ouvrier dans son village ". Enfin, explique le syndicaliste Salimullah Salim, " les *maji* sont originaires du Nord, comme les ouvriers dont ils partagent le quotidien, alors que les contremaîtres viennent en majorité des environs de Chittagong ".

Les ouvriers n'ont aucune organisation ou association pour les représenter et défendre leurs droits.

### (v) Les autorités

Un très grand nombre de ministères, départements et autres institutions d'Etat sont concernés par le démantèlement et le recyclage des navires. Parmi ceux-ci on retrouve le ministère des ports et du transport maritime, le ministère de l'industrie et du commerce, le ministère du travail et de l'emploi, le département des douanes, la marine bangladaise, les autorités portuaires de Chittagong, le département de l'environnement, le département des explosifs, l'autorité de contrôle des communications radio du gouvernement bangladais, les pompiers, la police, etc.

Malgré l'importance de l'activité, et en dépit de son caractère dangereux et hautement polluant, il n'existe aucune institution d'Etat, aucune structure spécifique qui coordonne les compétences de chaque autorité concernée.

### (vi) Les banques et les acheteurs

Les banques jouent un rôle essentiel dans l'activité de recyclage puisque sans crédit, il est quasiment impossible d'acheter un navire dont le coût se chiffre en millions de dollars.

A l'autre bout de la chaîne se trouvent les acheteurs, notamment les propriétaires d'usine de laminage qui dépendent aujourd'hui entièrement de l'acier provenant des bateaux.

### (vii) Institutions internationales et ONG

Extérieurs à l'activité de recyclage proprement dite, mais concernés par le sujet, on retrouve plusieurs institutions internationales dont l'IOIT, l'OMI ou encore l'UNEP<sup>29</sup>.

Parallèlement plusieurs ONG s'intéressent de près à la question, mettant l'accent sur les conditions de travail s'agissant du Bangladesh Institute of Labour Studies (BILS) ou de la Bangladesh Environmental Lawyers Association (BELA) et sur l'environnement s'agissant de Greenpeace.

## D. Les enjeux économiques

En dépit de chiffres précis, de données statistiques, on peut toutefois esquisser les enjeux économiques cruciaux que représente pour le Bangladesh le recyclage de navires. Tout en reconnaissant le plus souvent le caractère dangereux et polluant de cette industrie, la plupart des interlocuteurs

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

rencontrés ont rappelé son importance pour le pays et ce à trois niveaux : la production d'acier, la récupération de matériels et machines par ailleurs introuvables au Bangladesh et la création de dizaines de milliers d'emplois dont la plupart pour la population du Nord, très touchée par la pauvreté. Enfin l'Etat tire aussi profit d'une activité de plus en plus taxée.

Selon le président de la BSBA, Zafar Alam, l'activité de recyclage dépend à la fois du cours de la tonne d'acier payé à l'achat du bateau (qui fluctue en moyenne entre 110 et 150 dollars) et du marché local, notamment de la demande d'acier. Ainsi, lorsque le secteur de la construction voit sa croissance ralentir, la demande est moindre en acier et les chantiers en sont directement affectés.

Selon un propriétaire de chantier interrogé en 2000, le coût du recyclage d'une tonne d'acier est le suivant : environ 7 500 takas (150 dollars) à l'achat auxquels il faut ajouter 2 000 takas de taxe (contre 2 200 takas en 2002), 700 takas de coûts salariaux et 200 takas de frais administratifs. En fin de compte, estime le propriétaire, le coût global pour une tonne est compris entre 10 500 et 11 000 takas. Elle sera revendue en fonction du cours entre 11 000 et 18 000 takas.

### (i) La production d'acier

Avec la fermeture à la fin des années 1990 des dernières aciéries du Bangladesh, les chantiers de recyclage jouissent d'une position de monopole : ils sont devenus les seuls fournisseurs de "matière première" aux usines de laminage. Celles-ci, situées dans les environs des chantiers mais aussi dans le district de Dacca, produisent annuellement 1,8 million de tonnes de tiges d'acier pour le secteur de la construction<sup>30</sup>.

"Dans le contexte bangladais, les chantiers de recyclage représentent un business très lucratif", estime un syndicaliste. "Nous n'avons plus de production d'acier alors les chantiers sont de première importance et leurs propriétaires peuvent vendre l'acier à recycler au prix fort." Et la BSBA n'hésite pas à jouer de son monopole. Un propriétaire d'usine de laminage : " Il y a six ou sept mois la BSBA a fixé le prix de l'acier revendu aux usines sans demander son avis à l'association des lamineurs. Le prix auquel nous payons l'acier est aujourd'hui plus élevé car les chantiers payent plus cher les navires. Nous dépendons entièrement des chantiers, nous n'avons aucun moyen de négocier car nous n'avons pas de source alternative d'acier. Aujourd'hui, nous achetons la tonne d'acier 13 000 takas aux chantiers et la revendons 17 000 takas ".

Quand la conjoncture fait chuter les prix, la BSBA, comme le fait

l'OPEP pour le pétrole, peut réduire la production. " Après le 11 septembre, l'acier est tombé à 11 000 takas la tonne et la BSBA a décidé de contrôler le marché avec d'une part le système de quotas et de l'autre l'achat par l'association des navires ", explique un manager de chantier. " Aujourd'hui, je vends la tonne d'acier 12 500 takas. Les chantiers ont arrêté un temps de vendre l'acier car ils avaient acheté des bateaux au prix fort, 170 dollars la tonne, et étaient contraints de vendre à perte. A son plus haut niveau, pendant l'hiver 2001, l'acier se vendait 18 000 takas la tonne ".

Finalement, l'achat groupé de navires par la BSBA a été abandonné, mais le système de quotas de production est toujours en vigueur en 2002.

### (ii) Réexportation, récupération et recyclage

Les matériaux et machines les plus précieux seront réexportés alors que les parties moins lucratives du navire trouveront preneur sur le marché bangladais. "Nous réexportons, essentiellement vers la Grèce, certains générateurs, moteurs, ou autres parties mécaniques encore en état de fonctionner. Les matériaux de valeur comme l'aluminium, le cuivre, le laiton sont réexportés vers le Canada", détaille le président de la BSBA, Zafar Alam.

Plus important pour l'économie bangladaise que ces opérations de réexportation lucratives, le démantèlement des navires permet surtout " l'importation " de matériaux, matériels et technologies qui ne se trouvent pas sur le marché et qu'il faudrait importer à un prix et avec des délais prohibitifs.

" Nous avons vendu à l'hôtel Sheraton de Dacca des mixers, des friteuses, une machine à glaçons, des grille-pain, etc. ", dit un propriétaire de magasin spécialisé dans le matériel de cuisine. " Si le Sheraton veut acheter du neuf, il doit importer, ce qui signifie l'obtention d'un permis mais aussi beaucoup de temps perdu ", explique-t-il. " Nos appareils ne sont pas garantis, rien n'est repris. Mais s'il y a un gros problème, j'envoie mes techniciens. " Assis au milieu d'une forêt de batteurs géants, de frigos, d'ustensiles de cuisine en tout genre il conclut : " Les fast-food et les restaurants chinois restent mes meilleurs clients ".

Dans un magasin de pièces détachées (mousquetons, poulies, etc.) le vendeur défend le recyclage des navires : " Les chantiers sont très importants car ils nous permettent de vendre des produits de qualité que nous ne pouvons pas produire ou alors à un prix 4 à 5 fois supérieur. Et importer ces produits coûterait trop cher. " Et d'expliquer : " Pour les pièces détachées, il y a



## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

beaucoup de neuf sur les bateaux. La structure d'un bateau qui arrive à Chittagong a vingt ans, mais pas les pièces détachées qui servent à faire les réparations ou simplement à naviguer. Dans les ateliers de bord, on trouve énormément de pièces encore neuves. " Ses premiers clients sont les entreprises du secteur de la construction.

Au final, la moindre partie des navires trouvera preneur. Jusqu'à la ferraille qui sera vendue pour quelques takas le kilo.

Sur la route Dacca-Chittagong qui longe les chantiers, on trouve aussi nombre de magasins de meubles. Ils achètent le mobilier des bateaux, le restaurent ou en utilisent le bois pour produire de nouveaux meubles, qui seront vendus sur place ou à Dacca. Et les restes de bois non utilisés seront revendus comme bois de chauffe deux takas le kilo. Pour eux, le fait que leurs " produits " sont récupérés sur les navires est un argument de vente. Il n'y a pas si longtemps, on pouvait ainsi voir dans la capitale bangladaise des magasins de meubles ornés de banderoles vantant la provenance de la marchandise. Non seulement la récupération sur les épaves permet l'accès à des matériaux par ailleurs quasi introuvables sur le marché national, mais elle peut également devenir un argument de vente...

Les chantiers ont attiré les entrepreneurs par milliers. La manne financière et les opportunités de commerce sont si nombreuses que les magasins n'ont cessé de se multiplier sur la route Dacca-Chittagong. Mais ce nouveau business est aussi un pari et l'on ne compte plus le nombre d'échoppes qui ont fermé leurs portes. " J'ai perdu beaucoup d'argent avec le recyclage ", explique un propriétaire de magasin de meubles. "Nous achetons des éléments de bateau en cash et revendons à crédit. L'argent dépensé ne rentre pas facilement". Aujourd'hui, il s'est diversifié dans l'élevage de poussins.

Le recyclage n'est pas toujours sans danger puisqu'il inclut des matériaux délicats à manipuler, voire hautement toxiques. "L'élément le plus profitable des navires est le pétrole car il est revendu très vite", explique le journaliste Khasru qui a publié plusieurs enquêtes sur le sujet. Selon lui, de nombreux résidus sont illégalement utilisés pour " couper " des lubrifiants.

Autre matériau dangereux, la laine de verre est visible un peu partout au bord de la route sous forme de plaques jaunâtres. Là encore l'intérêt économique l'emporte sur les menaces pour l'individu et l'environnement. " La laine de verre importée du Danemark coûte plus de 400 takas au kilo alors que celle que nous recyclons est à 20 takas ", justifie un vendeur.

Plus dangereuse encore, l'amiante est réduite en poudre par

des ouvriers ne bénéficiant d'aucune protection et qui souvent travaillent à l'air libre entre habitations, magasins et élevages de poules. L'amiante recyclée trouvera facilement preneur sur le marché, d'autant plus que la production d'amiante a été interdite par les autorités bangladaises.

### (iii) La création d'emplois

Avec certainement plus de 100 000 personnes travaillant dans l'activité du recyclage sur et autour des chantiers, auxquels il convient d'ajouter les familles d'ouvriers qui pour certaines dépendent quasi exclusivement du revenu d'un fils ou d'un mari allé casser les épaves, ce sont plusieurs centaines de milliers de Bangladais qui vivent ou profitent du démantèlement des navires.

Il s'agit d'un poids économique considérable dans un contexte national de récession, notamment du secteur industriel. "L'industrie va mal. Ces vingt dernières années, 40 à 50% des usines ont fermé, notamment celles qui produisent le jute et le tabac", explique Osman Gani Mansur, le chef du bureau de Chittagong du quotidien national Ittefaq. "Les chantiers sont aujourd'hui la seule source de revenu pour les plus pauvres. Nous avons besoin d'une industrie qui soit viable. Le problème est que si l'on cherche à améliorer la situation sur les chantiers, notamment les conditions de travail, il y aura certainement du chômage".

Bien que critique à l'égard des chantiers de recyclage pour ce qui est de la pollution, Mohammad Reazuddin, le directeur du Département pour l'Environnement, reconnaît " l'aspect positif de cette industrie qui a engendré une activité économique. Beaucoup d'emplois ont été créés avec les chantiers. C'est la deuxième activité autour de Chittagong après l'activité marchande du port ".

Pour l'écrasante majorité des ouvriers des chantiers, originaires des milieux ruraux les plus pauvres du Nord du Bangladesh, il est avant tout question de survie, de nourrir une famille. Les conditions de travail, les problèmes de santé inhérents au recyclage deviennent par là même des questions superflues. "On peut parler d'un impact positif des chantiers de recyclage dans la région. Socio-économiquement parlant, la région a beaucoup gagné", estime Nawshad Sayed de l'ONG Christian Service Society. Cette ONG bangladaise a fourni plus d'un millier de micro-crédits (s'élevant en moyenne à 7 000 takas) aux populations de Shitakundu, en particulier à des femmes dont les maris ou les fils travaillent sur les chantiers. Celles-ci ont par exemple investi dans de petites épiceries dont les clients sont les ouvriers des chantiers. D'autres ont choisi de

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

construire des petites maisons pour les louer aux ouvriers venus du nord. " Tous nos clients viennent des chantiers. Sans eux, nos petits business n'existeraient pas " estime la propriétaire d'une échoppe qui vend de la nourriture et des boissons à deux pas d'un chantier. " Nos magasins ont permis à l'économie du village de se développer, ils nous ont aussi permis de mieux manger. Les bénéfiques nous permettent aussi d'épargner pour la dot des filles à marier et payer les frais de cérémonie de mariage. Nos filles peuvent aussi désormais aller à l'école pour avoir une meilleure éducation. Avec les micro-crédits, ces dix dernières années la situation a beaucoup changé, la plupart des enfants vont à l'école ".

Même si les femmes interrogées redoutent l'accident de travail, elles ne perçoivent le plus souvent que l'aspect positif des chantiers. " Je ne peux pas penser à ce qui est négatif " dit l'une d'entre elles. " La seule chose négative que je peux imaginer c'est si un jour les chantiers ferment. Alors toute notre économie sera ruinée. Il faudra alors que l'on se rende sur les collines pour trouver du travail. Si les chantiers ferment nous mourrons ".

Même pour ceux, plus critiques, qui voudraient quitter les chantiers, la précarité économique leur interdit d'envisager tout changement.

Sans minimiser les aspects inacceptables de l'activité de recyclage des navires installée autour de Chittagong, au premier rang desquels les conditions de travail des ouvriers, il est toutefois important de souligner son caractère indispensable pour des centaines de milliers de personnes. Les chantiers tuent et polluent, mais dans le même temps ils nourrissent et participent au développement. C'est d'une véritable économie du recyclage qu'il s'agit.

### (iv) La moisson fiscale du gouvernement

D'une activité économique largement déficitaire pour l'Etat bangladais au cours des années 1980 lorsque les organismes nationaux de crédit voyaient disparaître dans la nature des millions prêtés à des entrepreneurs véreux, les chantiers de recyclage se sont transformés en source considérable de profit. Aujourd'hui, le gouvernement collecte bon an mal an 5 000 millions de takas de taxes<sup>31</sup>. La première d'entre elles est la TVA de 2 200 takas par tonne, payée dès l'arrivée du navire. S'ajoute depuis deux ans une taxe d'importation pour les machines et autres équipements de bord. Il en est de même pour le carburant taxé à hauteur de 15%. Cette multiplication des taxes ne va pas sans protestation des propriétaires de chantiers qui voient là leur marge de profit quelque peu entamée.

" Quand nous achetons un vieux navire, nous payons une taxe sur sa valeur initiale sans prendre en considération la dépréciation, par exemple le fait que le poids du navire n'est plus le même. Puis on paye une autre taxe à la vente. Il y a donc une double taxe. Pour les machines et les accessoires à bord, depuis deux ans on paye une nouvelle taxe d'importation même si il s'agit de machines hors service ".

" Enfin il y a l'essence pour l'échouage. Quand les navires attendent au large pendant une quinzaine de jours il y a une utilisation du carburant. Mais le gouvernement prend 15% sur le carburant avant l'échouage, en fait plus que ce qui est réellement "importé" ", explique un propriétaire.

S'il est vrai que les charges fiscales ont augmenté pour les importateurs de navires, il faut aussi rappeler que ces derniers ont profité et profitent toujours du caractère informel, voire secret, de leur activité, ce qui leur permet de tirer des profits considérables d'importations déguisées (machines et matériaux récupérés à bord et revendus).

## 2. Dangers et abus du recyclage

Une des raisons pour lesquelles le recyclage des pétroliers et autres géants des mers s'est déplacé il y a plus vingt ans des pays de construction navale, comme Taiwan ou l'Angleterre, vers l'Asie du Sud tient à la nature même du travail effectué. Démolir un pétrolier ou un cargo nécessite en effet des outils mécaniques à l'échelle du tonnage, qui se compte par dizaines de milliers et oblige à de nombreuses précautions pour respecter l'environnement et ne pas mettre en danger les ouvriers engagés dans la démolition. Or, la technologie nécessaire et les précautions à prendre ont un coût que les chantiers navals des pays riches trouvaient trop élevé au regard des bénéfiques récoltés. A contrario, les pays d'Asie du Sud, au premier rang desquels le Bangladesh et l'Inde, ont su remplacer les moyens mécaniques par la force humaine et se jouer de législations floues ou non appliquées pour économiser sur les précautions d'usage. Le résultat, très lucratif pour les propriétaires de casse, est en revanche catastrophique en matière de conditions de travail : non nettoyage préalable des bateaux recyclés, absence d'outils appropriés, formation des ouvriers et de l'encadrement inexistante, déficit majeur de protection conduisent à une prise de risque permanente. Et dans un contexte de course contre la montre visant à tirer au plus vite profit de l'argent investi, ces dangers sont démultipliés.

Si le caractère utile, voire indispensable, des chantiers de recyclage ne fait aucun doute, en revanche les circonstances désastreuses dans lesquelles le démantèlement des navires

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

est opéré au Bangladesh, en particulier pour les ouvriers et l'environnement, sont inacceptables. Accidents, maladies mortelles, absence de droits pour les ouvriers et pollution massive caractérisent une industrie au dessus des lois dont les dirigeants jouissent d'une totale impunité.

### A. Une industrie à haut risque

Sur les chantiers de Chittagong les morts et les blessés se comptent par milliers. Ces vingt dernières années, plus de 400 ouvriers ont trouvé la mort et 6 000 ont été sérieusement blessés, évaluent plusieurs ONG et médias bangladais. La seule explosion du pétrolier iranien *TT Dena*, le 31 mai 2000, aurait fait une cinquantaine de morts. A cette hécatombe s'ajoutent, et s'ajouteront toujours plus, des cas de maladies irréversibles par milliers en raison des matières toxiques manipulées et respirées sans le minimum de précaution, ni protection.

#### Un danger permanent

" Notre travail est très dangereux. Il n'y a rien sur les chantiers qui ne soit pas risqué. Il n'existe pas d'autre moment que le risque, il est permanent. En fait, le chantier égale danger ", s'accordent à dire une vingtaine d'ouvriers interrogés à l'extérieur des chantiers en juin 2000. " Il y a en particulier les risques d'explosion à cause du gaz, les risques de chute du bateau. Sur les pétroliers, il y a tous les jours des incendies, et parfois des explosions. En cas d'incident, la seule solution pour nous c'est de courir. Il y a constamment des petites explosions mais personne n'en parle dans la presse. " Il n'y a pas de jour sans accident, disent tous les ouvriers interrogés. Ce que confirme un garde de sécurité.

" Il n'y a rien de positif dans ce travail. Ce n'est qu'une peur permanente, mais c'est le seul travail possible pour moi sinon j'aurais déjà arrêté ", explique un porteur de 21 ans. " Pourquoi faire ce boulot ? Parce que je n'ai rien trouvé de mieux. Je n'ai pas de terre, ni d'enfants ", ajoute un démonteur. Ce sentiment de n'avoir aucune alternative est partagé par la plupart des ouvriers interrogés. " C'est ça ou rien " lance encore l'un d'eux. " Etre ensemble est peut-être la seule bonne chose ", disent-ils.

Il n'existe pas d'ouvrier des chantiers qui ne soit pas exposé. Cependant, les risques encourus dépendent étroitement de la tâche effectuée. Les plus vulnérables semblent être les ouvriers travaillant à bord, et en particulier les découpeurs.

Les découpeurs (à bord) interrogés sont quasiment tous malades, obligés de prendre des médicaments contre diverses douleurs, problèmes respiratoires ou gastriques.

" Quand tu travailles à l'intérieur des bateaux, tu as plus de problèmes de santé. Sur le rivage, ils ne souffrent pas autant que nous ", explique un découpeur. Le danger augmente quand les découpeurs travaillent dans un endroit confiné dont les fumées toxiques de la découpe au chalumeau ne peuvent facilement s'échapper. S'ajoutent également des risques d'explosion dans tout compartiment du navire où du gaz a pu s'accumuler, notamment dans les cuves à pétrole et les salles des machines. Avec son chalumeau, le découpeur fait alors office d'artificier involontaire et se retrouve aux premières loges de l'explosion.

Sur le rivage, si les porteurs chargés de hisser sur les camions des plaques d'acier dépassant la tonne sont moins directement exposés aux problèmes respiratoires (encore que l'air respiré sur le rivage où des coupes en tout genre ont lieu est également lourdement contaminé) et aux risques d'explosion, le risque d'accident est en revanche très élevé pour eux.

Le portage nécessite une parfaite coordination au sein de la douzaine, voire la vingtaine d'ouvriers qui soulèvent ensemble les plaques les unes après les autres, les portent et les hissent sur les camions. Pour ce faire, un homme est chargé de scander une chanson pour que les ouvriers se déplacent de manière totalement synchrone. " Ceux qui portent doivent faire très attention car avec l'erreur d'un seul tous les autres peuvent être blessés ", explique un porteur.

Pour les porteurs, le danger augmente avec le changement de saison. " Le problème c'est la pluie. Sous la forte pluie de mousson c'est très difficile de porter, alors que pendant l'hiver ça va beaucoup mieux. En fait, c'est beaucoup plus glissant pendant la mousson ", explique un porteur blessé.

Un autre ouvrier : " Nous les porteurs, nous ne recevons pas de salaire pour le nombre d'heures de travail comme les autres ouvriers, mais en fonction de la quantité de tonnes d'acier transportée. Alors, pendant la saison des pluies on gagne moins car on ne peut pas porter aussi vite. Pour arriver à gagner le même salaire, on doit travailler beaucoup plus d'heures. Mais plus on travaille plus on est fatigué et le risque d'accident augmente. "

### 1- Conditions de travail

#### Absence de précautions : le nettoyage en question

La première et certainement la plus importante des précautions devrait être un préalable à tout démantèlement : nettoyer le navire. En effet lorsque les cargos, porte-conteneurs et encore plus les pétroliers sont échoués sur les rivages de

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

Shitakundu ils renferment des dizaines de substances et matériaux dangereux. Résidus de la cargaison (pour les pétroliers en particulier), carburants et autres lubrifiants nécessaires aux moteurs du navire ou matériaux utilisés pour la construction même de celui-ci, ils doivent être retirés ou nettoyés avant que ne commence l'opération de démontage, et plus encore de découpage, pour lequel l'emploi de chalumeaux est nécessaire.

En théorie, le nettoyage du navire passe d'abord par une phase cruciale de décontamination avant même la vente effectuée, et ce en vertu de la Convention de Bâle. Toutes les substances toxiques telles que l'amiante, le plomb, l'arsenic, les PCB, le TBT, le mercure, etc sont considérées comme déchets dangereux interdits d'exportation par les pays de l'OCDE. Dans les faits, les navires qui sont échoués sur le rivage bangladais n'ont subi aucune décontamination, ils se rendent à Shitakundu comme vers une énième et ultime escale. Seul l'équipage est réduit au minimum et quelques objets précieux ou symboliques sont enlevés.

Une fois le navire ancré au large du Bangladesh, son nouveau propriétaire doit faire effectuer un premier dégazage pour lequel il obtient un certificat. Un second dégazage assorti d'un certificat est obligatoire une fois l'échouage accompli. Dans les faits, ces deux dégazages sont toujours partiels, voire même simplement ignorés, les certificats nécessaires pouvant être " achetés " à l'administration en charge.

Ce sont donc des navires hautement contaminés et renfermant d'importantes quantités de gaz sur lesquels les ouvriers commencent à travailler. Ils vont en fin de compte opérer au " nettoyage " qui aurait dû être effectué bien avant. Mais pour ce faire, compétences et moyens techniques font défaut.

### **Nettoyage rudimentaire**

" Pour nettoyer les pétroliers, les ouvriers découpent des fenêtres dans le bas de la coque et permettent ainsi à l'eau de mer [à marée haute] d'entrer et de laver les résidus d'hydrocarbures. D'autres fenêtres doivent aussi aider à faire sortir le gaz emmagasiné ", explique le magistrat Mohammad Harisuddin, qui a dirigé une commission d'enquête établie par les autorités bangladaises au lendemain de l'explosion du pétrolier *TT Dena*. " Il n'existe pas au Bangladesh de méthode propre pour vider un navire de ses résidus pétroliers. Les résidus de qualité suffisante sont collectés pour être revendus. Dans certains cas, ils sont simplement rejetés à la mer. Pour nettoyer les pétroliers il faudrait des machines. En fait, cela coûte très cher de nettoyer un navire et les propriétaires de chantiers ne s'en donnent pas la peine. "

Et quand le nettoyage a lieu, les techniques employées relèvent souvent d'un bricolage dangereux. En juin 2000, le pétrolier Tanko a ainsi subi une gigantesque déflagration pendant son " nettoyage ". Voulant brûler les résidus pétroliers des cuves, les responsables du chantier ont décidé d'allumer un incendie au cœur du navire. Le résultat a été une explosion entendue à plusieurs kilomètres à la ronde telle que les vitres d'un chantier voisin ont volé en éclats. Sur la route Dacca-Chittagong située pourtant à près de deux kilomètres des chantiers, l'enceinte d'un édifice religieux vieux de plusieurs siècles a été fissuré par la déflagration... " All hell broke loose ", dit le patron d'une petite échoppe dont les deux frigos, affirme-t-il ont été endommagés par l'explosion du Tanko. Heureusement et en dépit des témoignages de certains affirmant qu'il y a eu des morts, cette fois-ci il n'y avait pas d'ouvriers à bord.

" Ce "nettoyage" a été fait sans aucune compétence " dénonce le journaliste d'investigation de Chittagong, Syed Murtaza Ali. " Certains ont même osé affirmer qu'il s'agissait d'une méthode chinoise... ". Pour le magistrat Mohammad Harisuddin, " les méthodes de nettoyage utilisées sont très primitives et c'est lors du découpage des fenêtres ou autres techniques rudimentaires de dégazage qu'ont lieu les plus graves explosions. Il faut donc aussi organiser des formations techniques. Pour le moment il n'existe au Bangladesh aucune norme de procédure concernant le démantèlement d'un navire. "

Les ouvriers manquent de moyens, de compétences mais aussi d'informations relatives aux navires échoués. Un découpeur : " Quand un bateau arrive, on ne reçoit aucune consigne particulière, on va à tel endroit et on commence à découper d'après notre expérience passée. On peut ainsi savoir qu'il y a du gaz quand on ressent une irritation du nez et des yeux. Les poils des bras aussi deviennent très sensibles. Parfois certains utilisent des chiens ou des oiseaux comme tests pour éviter les endroits trop dangereux. Les navires qui arrivent pour l'échouage devraient être vérifiés et nettoyés. On devrait savoir précisément où il y a du gaz et là où il n'y en a pas ".

### **Absence d'outils appropriés**

Paradoxalement, alors qu'il est question de démanteler des navires de plusieurs milliers de tonnes, la force mécanique est quasi inexistante sur les chantiers. Seuls quelques rares vieux treuils récupérés à bord permettent de tracter les tranches de navires et les grues (de petite taille et montées sur véhicules). Les ouvriers utilisent également sans aucune garantie de résistance les câbles et cordes ayant servi sur les navires. Les outils de découpe des navires se limitent au chalumeau et à la masse.

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

Pour porter et hisser sur des camions des plaques d'acier dépassant la tonne, les ouvriers n'ont que leurs épaules, sur lesquelles ils placent une petite mousse de récupération censée amortir la charge. Interrogé sur une amélioration de ses conditions de travail, un porteur pieds nus vêtu d'un vieux T-shirt élimé espérait juste pouvoir travailler avec une chemise épaisse qui le protégerait mieux des plaques d'acier.

Le déficit de technologie et de force mécanique est compensé par le nombre d'ouvriers. Là où un chantier naval mécanisé utiliserait une dizaine de personnes qualifiées, à Shitakundu plusieurs centaines d'ouvriers sont nécessaires.

### Absence de formation, de techniciens

Alors qu'ils ne peuvent pas compter sur des outils et moyens mécaniques appropriés, les ouvriers souffrent aussi d'un manque d'encadrement compétent et d'une totale absence de formation.

Lorsqu'un nouvel ouvrier débute sur un chantier, il est " apprenti ", en quelque sorte l'aide d'un ouvrier plus expérimenté. Pendant plusieurs mois, voire pour certains plusieurs années, les ouvriers apprennent ainsi leur métier sans recevoir par ailleurs de formation technique, ni aucune connaissance minimum sur la composition et le démantèlement d'un navire. Ils ne font qu'observer leurs aînés et reproduire les mêmes gestes. A cela s'ajoute une inconscience de la prise de risque qui touche quasiment tous les ouvriers.

Le déficit de compétence et de formation se fait également sentir au sein de l'encadrement. Les contremaîtres et chefs de groupe ne reçoivent eux non plus aucune formation. Quant aux " contractors ", tous les témoignages récoltés confirment le fait qu'ils sont recrutés parmi la population locale, voire imposés, en raison d'acointances, notamment avec les milieux politique et criminel de Shitakundu et Chittagong, et non pour leurs éventuelles compétences professionnelles. Pour ces derniers, le profit à court terme est la seule motivation, les conditions de travail et les dangers encourus par les ouvriers étant quantité négligeable, et ce même si à long terme les accidents peuvent se retourner contre les chantiers.

### Absence d'équipement de protection

" Sur nos chantiers, tous les ouvriers ont les mêmes protections. Tous les ouvriers ont des casques mais ils ne les utilisent pas, peut-être à cause de la chaleur. " Voilà pour la version officielle défendue en juin 2000 par Zafar Alam, alors

président de la BSBA. La réalité observée sur les chantiers est tout autre. Les casques sont toujours peu nombreux. Pour le reste des protections - lunettes, gants, bottes, etc... elles varient en fonction du type de travail effectué. Les moins payés sont les moins équipés, notamment les porteurs et ceux en charge des résidus pétroliers, qui travaillent pour une écrasante majorité pieds et mains nues. A l'autre bout de l'échelle, on trouve les découpeurs qui pour un grand nombre portent lunettes, gants, bottes et casquettes. Certains sont également habillés de combinaisons de chantier.

Un découpeur travaillant directement sur les navires : " Pour travailler je me protège avec une casquette, des lunettes de soleil, des gants et des bottes. J'ai tout acheté moi-même. Les autres découpeurs sont équipés de la même manière. En revanche, les assistants ne portent pas ces protections. "

Concernant le port du casque, les réponses apportées par les ouvriers interrogés sont diamétralement opposées aux affirmations du président de la BSBA. Un ouvrier : " J'ai un seul collègue qui en porte un. Mais c'est rare. Avec nos salaires, nous ne pouvons pas nous payer de casque. Si demain les responsables du chantier fournissent des casques, bien sûr qu'on les portera. Ce n'est pas vrai que les responsables nous donnent des casques, en fait ils préfèrent les revendre. " Un autre ouvrier ajoute : " Les propriétaires disent avoir donné des casques aux ouvriers ? Pas dans mon cas. Si on me l'avait donné, évidemment je l'aurais accepté. " Si les ouvriers casqués sont peu nombreux sur les chantiers, on peut en effet voir nombre de casques dans les échoppes au bord de la route, où ils sont vendus.

De manière générale, tout ouvrier désireux de se protéger doit acheter lui-même son équipement avec une exception toutefois, celle des découpeurs qui le plus souvent reçoivent des gants des " contractors ", changés tous les quinze jours.

Un an après l'explosion du *TT Dena* en mai 2000, les propriétaires ont réuni les ouvriers et promis une distribution de protections. Au printemps 2002, cette promesse n'avait toujours pas eu de suite. Un découpeur : " Malgré les promesses, nous n'avons reçu aucune protection. Pourtant, nous fournir des protections serait " gratuit " puisqu'on en trouve sur les navires [les casques notamment], mais ils préfèrent les vendre. J'ai acheté mes protections sur la route à un revendeur de produits achetés sur les bateaux... "

Selon le syndicaliste Salimullah Salim, " en matière de sécurité, particulièrement de protections, il n'y a pas de progrès. Comme avant, ce sont les découpeurs et les démonteurs qui sont les

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

mieux équipés. Les gants sont donnés par les "contractors" seulement aux découpeurs et démonteurs, le reste des protections est à la charge des ouvriers".

### Course contre la montre

L'insuffisance, parfois même l'absence de précautions, d'outils adaptés, de formation et de matériel de protection est encore aggravée par le facteur temps. Le démantèlement constitue en effet une véritable course contre la montre pour le propriétaire qui s'est endetté de plusieurs millions de dollars et encourt chaque jour des frais importants. Une fois que le navire est entre ses mains, il doit au plus vite être découpé et revendu. Pour les ouvriers, cela signifie des cadences infernales, des journées de travail qui atteignent 10 à 12 heures. Cela signifie aussi un nettoyage du navire bâclé ou quasiment ignoré. Le manque de temps est en fin de compte un facteur important d'accidents.

Un acheteur de pièces détachées interrogé sur un chantier où il est venu se fournir évoque l'explosion du *TT Dena* : "Ils auraient pu vider le pétrolier iranien de son gaz au large mais chaque jour de perdu coûte cher. Il y a les intérêts de la banque qui courent. Pour le *TT Dena*, je pense que chaque jour coûte plus de 100 000 takas d'intérêts bancaires aux propriétaires. Tout doit se faire très rapidement et pour cela, des ouvriers doivent mourir".

Interrogée en juin 2000 sur les améliorations à apporter à leurs conditions de travail, une vingtaine d'ouvriers répondent : nettoyer les navires et ralentir la cadence du démantèlement. L'un d'eux : "Quand un bateau arrive et qu'il devrait être cassé en six mois, les propriétaires et les contractors imposent que le travail soit fait en trois mois. C'est cette pression qui provoque les accidents. Ils veulent casser les bateaux le plus vite possible pour gagner plus d'argent. Nous, on ne compte pas. "

### Inconscience face aux dangers

Jusqu'à l'accident du *TT Dena* aucune initiative de sensibilisation aux dangers générés par le type de travail effectué n'avait été entreprise. Et celle menée en 2001 suite à l'explosion du pétrolier s'est limitée à quelques paroles rassurantes.

Si les ouvriers évoquent la peur, les risques d'accident, ils semblent toutefois loin d'avoir intégré les dangers encourus. Cette inconscience est particulièrement criante concernant les matières toxiques manipulées et l'exposition à certaines maladies graves. A la différence des accidents très visibles, qui

provoquent souvent des chocs traumatiques chez ceux qui en réchappent, les maladies irréversibles qui font mourir l'ouvrier lentement sont pour ainsi dire invisibles. Les ouvriers évoquent bien les symptômes quotidiens, des gênes, des douleurs, des journées de repos forcé, mais rien de suffisant qui les force à changer leur comportement et surtout à utiliser des protections.

Dans le contexte de précarité dans lequel ils travaillent, les ouvriers peuvent très difficilement être à l'origine de changements concernant les précautions, les protections, la sécurité, etc. Le changement doit venir d'en haut, des responsables de chantiers. Mais là aussi, les dirigeants de chantiers naviguent entre inconscience et obsession de bénéfice à court terme, incompatible avec la formation des ouvriers et la fourniture de tenues et de protections appropriées.

## 2- Accidents et maladies

Conséquence de ces innombrables lacunes mêlées à une inconscience certaine, il n'existe, selon les ouvriers interrogés, pas de jour sans accident. Faute de transparence et de contrôle gouvernemental, il est impossible d'obtenir des chiffres précis en matière d'accidents, et encore moins de maladie. L'administration du travail n'a ni statistique ni même accès aux chantiers, alors que la loi impose des inspections régulières.

### Accidents

En cas d'accident, bien que la loi oblige les entreprises à faire une déclaration au ministère du travail, les chantiers de recyclage de Chittagong ne fournissent jamais spontanément d'information, ni aux autorités, ni à la presse. Ce n'est que dans le cas d'un accident grave pour lequel il est impossible de garder le silence que les patrons de chantier daigneront parler, et encore fourniront-ils une information parcellaire le plus souvent en deçà de la réalité. En règle générale l'accident incite les responsables de chantiers à fermer leurs portes aux regards extérieurs et aux questions.

Seuls chiffres disponibles à l'heure actuelle, ceux de l'enquête menée par le BILS en 2000 portant sur un nombre limité d'ouvriers et employés des chantiers. Selon l'organisation, qui a interrogé 197 personnes dont 160 ouvriers, 95% des découpeurs sont victimes de brûlures (superficielles ou graves), particulièrement sur les mains, causées par la flamme des chalumeaux. 99% des ouvriers "éboueurs" ou en charge des câbles souffrent de coupures aux jambes et aux pieds car ils travaillent pieds nus. Enfin, deux tiers des porteurs sont



## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

victimes de blessures quand ils déplacent les morceaux d'acier sur le chantier. Bien qu'effectuée sur un nombre trop limité d'ouvriers pour avoir une précision statistique incontestable, cette étude offre toutefois une image assez précise et alarmante de la situation en matière d'accidents.

Chaque ouvrier interrogé lors de notre enquête avait toujours en mémoire l'histoire d'un ou plusieurs ouvriers blessés, de compagnons de chantier décédés. Un découpeur : " Les accidents on en voit très souvent, on en entend parler tous les jours. Il y a des accidents quotidiennement ". Un autre porteur, allongé sur son lit d'hôpital après avoir eu la jambe cassée par la chute d'un morceau d'acier lors de l'explosion du *TT Dena* : " Il n'y a pas d'accident chaque jour sur mon chantier, plutôt chaque semaine. En fait les " petites " blessures quotidiennes ne comptent pas pour nous comme des accidents. Tant qu'on n'est pas hospitalisé ou dans l'impossibilité de continuer notre travail, on ne considère pas ça comme un accident ".

Bien que parfois graves, les coupures et brûlures quotidiennes sont en effet peu préoccupantes pour les ouvriers au regard d'autres types d'accident. Le premier est la chute d'objet. La très faible mécanisation impose en fait le plus souvent de jeter toute pièce découpée du navire, souvent de lourds morceaux d'acier. Cette pratique, conjuguée au fait qu'il n'existe pas de système de zones de travail sur les chantiers qui éviteraient aux ouvriers de se trouver au mauvais endroit au mauvais moment, est à l'origine de nombreux accidents.

Le second type d'accident, certainement le plus dangereux et imprévisible, est l'explosion, et dans une moindre mesure l'incendie. Explosions et incendies sont le résultat de l'utilisation de chalumeaux dans des espaces confinés renfermant des gaz aussi toxiques qu'inflammables. Les ouvriers les plus directement exposés sont le plus fréquemment tués, les autres peuvent être sérieusement brûlés ou blessés, par exemple en chutant après avoir été éjecté par dessus bord par le souffle de l'explosion.

Un découpeur : " Le 14 septembre 1999, nous étions avec mon frère sur le MT Utina, nous découpons à l'arrière du pétrolier quand une terrible explosion a eu lieu. Mon frère est mort sur le coup. Moi j'ai été éjecté du navire par le souffle de l'explosion. Malgré la chute de plusieurs dizaines de mètres, je n'ai été que blessé. Une fois soigné, je suis rentré traumatisé au village. Pendant un an, mes parents ont refusé que je reparte sur les chantiers. Finalement, malgré mon traumatisme je suis reparti sans rien leur dire. Ma situation économique était devenue intenable. "

### L'explosion du pétrolier *TT Dena*

L'accident le plus grave et marquant de ces dernières années est celui du pétrolier iranien *TT Dena*, qui s'est produit le 31 mai 2000 sur le chantier de Z.N. Enterprise, appartenant à l'homme d'affaires Shaukat Ali. Selon Hasan Akbar, journaliste du quotidien Azadi, qui a pu se rendre immédiatement sur les lieux et mener son enquête, " il y avait environ 150 ouvriers sur le navire au moment de l'explosion, sept ou huit " contractors " et Liakat Ali, le propre frère du propriétaire du chantier ".

Comme dans la plupart des cas d'explosion, le *TT Dena* venait d'être échoué et n'avait pas été dégazé. Les ouvriers étaient affairés à découper des fenêtres dans la coque afin notamment de faire sortir le gaz et des négociations sur la revente de parties du navire avaient aussi lieu à bord lorsque la déflagration s'est produite. La présence à bord du propre frère du patron du chantier Shaukat Ali, lui-même investi dans le recyclage de navires, illustre l'inconscience quant aux dangers, même au niveau de la direction des chantiers.

Le 31 mai 2000, prévenu par un confrère vivant dans le voisinage du chantier, Hasan Akbar est arrivé sur place parmi les premiers. " J'ai été obligé de lutter physiquement avec les gardiens pour entrer dans le chantier. Nous avons d'abord essayé de marchander. Puis il y a eu des échauffourées. En fait, les responsables du chantier ne pouvaient garder la grille fermée parce qu'ils devaient évacuer les blessés. Finalement j'ai pu forcer le passage avec une vingtaine de journalistes qui attendaient comme moi devant les grilles ". Il raconte : " J'ai d'abord vu deux corps pendre sur le bord du navire. Il y avait toujours des flammes et une très forte chaleur. Des pompiers étaient là pour éteindre l'incendie à coup de lance à eau depuis le rivage. J'ai vu aussi sept corps sur le rivage. Au moment de l'explosion, la marée était haute. Les sept corps avaient été retirés de la boue de la mer. Les ouvriers avaient été projetés par dessus bord à cause de la déflagration et leurs corps s'étaient enfoncés dans la boue. Par ailleurs nombre d'ouvriers et d'habitants du voisinage que j'ai interrogé affirment que la marée a emporté de nombreux corps ".

Pour les responsables de *ZN Enterprise* comme pour le président de la BSBA, Zafar Alam, interrogé trois semaines après les faits, l'explosion a fait une quinzaine de morts et une vingtaine de blessés. Des chiffres que nombre de personnes contestent. " Les chiffres officiels sont très en deçà de la réalité ", estime A.M. Nazimuddin, syndicaliste du Jatio Sramik Jote (JSJ). " Le chantier a affirmé qu'il y avait eu 14 morts, nous avons le chiffre de 60. Les ouvriers nous ont dit que les corps ont été emmenés en mer et coulés avec des pierres. " Et

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

d'expliquer la raison du mensonge : " Réduire le nombre de morts permet aux chantiers d'éviter la panique et une mauvaise image de leur activité. Cela permet par ailleurs de ne pas payer de compensations aux familles ".

Cette opinion est partagée par de nombreux journalistes dont Syed Murtaza Ali, le correspondant très respecté du Bangladesh Observer. Selon lui, l'explosion a fait une cinquantaine de morts, mais personne ne peut vérifier car tout a été nettoyé sur le lieu de l'explosion. Il estime lui aussi que faire disparaître les morts lors d'une explosion est une pratique courante permettant d'éviter d'attirer l'attention et d'économiser sur les indemnités dues aux familles des " disparus ".

Quel que soit le nombre précis de morts, l'explosion du *TT Dena* a produit un choc dans et autour des chantiers. Une fois n'est pas coutume, les responsables des chantiers n'ont pas pu faire le dos rond en attendant que l'émotion s'estompe. Une commission d'enquête dirigée par le magistrat Mohammad Harisuddin a été créée pour connaître les raisons de l'accident, les journalistes n'ont cessé de publier des articles, ONG et syndicats ont eux aussi dénoncé les pratiques dangereuses pour les ouvriers et l'environnement ayant cours sur les chantiers de recyclage. Dès le mois de juillet, le gouvernement a organisé une formation avec l'encadrement des chantiers afin de rappeler, ou dans certains cas simplement de faire connaître, les dangers du recyclage et les précautions aussi nécessaires qu'obligatoires à observer, notamment le dégazage.

En 2001, l'OIT a rassemblé à Chittagong l'ensemble des acteurs du recyclage de navires, y compris ceux qui pour le moment sont interdits de chantier : les syndicats. Par ailleurs la BSBA a promis d'améliorer les conditions de travail et de faire construire un hôpital de 100 lits à Bhatiari réservé aux blessés des chantiers. " Après l'explosion du 31 mai 2000, il y a eu les premiers pas en matière de sécurité ", estime A.M. Nazimuddin, le syndicaliste du JSJ. " Mais en 2002, il n'y a toujours aucun syndicat, les chantiers sont surveillés par des gangs de criminels. Les ouvriers ne peuvent pas s'organiser ".

Selon un découpeur qui travaille directement sur les navires : " Il y a toujours des accidents mortels. Trois ouvriers sont morts récemment [début janvier 2002] lors d'un incendie sur un pétrolier. J'ai été plusieurs fois témoin d'accidents, d'explosions. Les morts sont moins nombreux aujourd'hui, mais le nombre d'accidents est toujours aussi important. Je suis régulièrement témoin d'accidents, mais juste après l'explosion du *TT Dena*, je dois dire que j'ai noté une diminution. Deux ans plus tard, il y en

a plus à nouveau. Je pense que les propriétaires et les contracteurs étaient conscients qu'ils étaient dans une position difficile, critiqués par la presse et le gouvernement, alors ils ont voulu changer. Après l'explosion du *TT Dena*, les responsables des chantiers ont reconnu qu'il fallait améliorer la sécurité, mais il n'y a pas eu de mise en pratique des discussions ".

### Maladie

En matière de maladies, le déficit d'information est encore plus criant et désastreux pour les ouvriers.

Se manifestant de façon moins spectaculaire que les accidents, les maladies contractées au fil des ans par les ouvriers dans et autour des chantiers devraient pourtant être considérées comme une préoccupation de premier ordre tant les conséquences sanitaires sont et seront des plus graves. Pourtant, jusqu'à présent aucune enquête n'a été menée par les autorités sur la situation médicale des 100 000 ouvriers et employés qui manipulent ou côtoient dans et autour des chantiers des matériaux et substances toxiques parmi lesquelles l'amiante, le PCB, des résidus pétroliers, des peintures au plomb, etc.

Alors que les matériaux et substances dangereux sont innombrables, aucune formation, ni même mise en garde n'est donnée aux ouvriers. Par ailleurs, les ouvriers malades sont le plus souvent en contact avec des " soigneurs " locaux, en fait des prescripteurs, qui n'ont pas les compétences d'un médecin pour diagnostiquer et traiter à long terme les maladies contractées.

Si les chantiers n'informent pas leurs ouvriers sur les dangers encourus, ils refusent aussi de reconnaître le mal. " Il n'existe pas sur les chantiers de cas d'ouvrier malade à cause du travail ", n'hésite pas affirmer Zafar Alam, le président de la BSBA. Un avis qui est loin de faire l'unanimité. Pour le magistrat Mohammad Harisuddin, chef de la commission d'enquête : " Certains ouvriers meurent à cause de maladies contractées sur les chantiers. Lors de mon enquête, une personne m'a affirmé que des ouvriers tombent malade à cause des conditions de travail, mais aucune étude n'a été menée à ce sujet. Nous devrions demander à des experts d'étudier les différents problèmes que pose cette activité afin de la rendre sûre. Nous devrions mettre en place des standards de sécurité ".

Pour le docteur Mizan Rahman, qui était en poste à l'hôpital de Chittagong jusqu'au début 2002, " il y a des ouvriers malades en raison de la poussière et de la fumée de découpe de matériaux dangereux, certains sont atteints de silicose, mais ils

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

ne vont pas se faire soigner. Alors qu'ailleurs dans le monde l'utilisation du gaz fréon est supprimée en raison de son caractère dangereux, les bateaux russes, allemands ou grecs [construits il y a plus de 20 ans] comportent du fréon pour leur chambre froide.

Sur les cargos, l'amiante est utilisée en grande quantité. Les symptômes les plus courants sont des fatigues inhabituelles. Je m'occupe de plusieurs ouvriers qui souffrent d'être exposés à l'amiante. Aujourd'hui, la production d'amiante est arrêtée au Bangladesh mais sur les chantiers de Chittagong, elle est partout à l'air libre.

Chaque ouvrier devrait être muni de chaussures car les produits et matières toxiques sur lesquels ils marchent sur le chantier donnent le cancer. C'est très clair, cette industrie va produire beaucoup de malades dans les années à venir ". D'après le docteur Mizan Rahman, " les responsables des chantiers veulent gagner le plus d'argent possible par navire. Il n'existe pas de vision à long terme. Ils gagneraient à développer un minimum de sécurité, mais ils voient à très court terme ".

A la question " Avez-vous des problèmes de santé en raison de votre travail ? ", la plupart des ouvriers interrogés répondent " non ". Mais dès qu'il s'agit de questions plus spécifiques, ils ont chacun quelque chose à détailler, une histoire de démangeaisons, une gorge irritée ou de petites douleurs récurrentes qui souvent annoncent le pire : une maladie à venir, peut-être irréversible. Ils se contentent d'en traiter les symptômes à coup de cachets achetés à l'échoppe voisine et continuent de se ruiner la santé sur les chantiers.

Un ouvrier : " Lorsque je découpe de l'acier couvert de peintures qui sont brûlées par mon chalumeau les fumées me font tousser. Le soir aussi je tousse. Je suis irrité, particulièrement aux yeux ". Un autre ouvrier : " Quand un navire arrive, rien n'a été nettoyé. Nous devons le faire nous même. Quand je découpe le bas du navire, j'ai mal à la tête et j'ai aussi parfois des nausées. Il y a aussi les résidus pétroliers qui nous rendent malade. Le pire endroit sur le bateau, c'est la partie arrière avec le moteur et de nombreuses petites salles. Nous avons souvent des vertiges. Quand nous nous sentons trop mal ou trop faibles, nous prenons une journée de repos [qui n'est pas payée] ".

Un découpeur de 27 ans, dont 15 passés sur les chantiers : " J'étais en train de découper au chalumeau à l'intérieur du navire quand soudainement j'ai avalé de la fumée. J'ai eu très mal au ventre. J'ai dû arrêter de travailler. Mes collègues ont été obligés de me descendre du navire sur une chaise pour que je puisse récupérer sur le rivage. Le contremaître m'a donné 500

takas pour aller voir un médecin mais la somme a été déduite du salaire. Le contremaître m'a dit : "C'est toi qui paye car c'est ton problème si tu as un accident". Depuis deux jours, je ne suis pas retourné travailler car je me sens mal. Au chantier, aucun responsable n'a demandé pourquoi j'étais malade, ce que j'avais. Et de préciser : " Tous les découpeurs avec lesquels je travaille ont des problèmes et prennent des médicaments. Surtout quand nous travaillons dans des espaces fermés à l'intérieur du navire. Habituellement, quand j'ai des maux d'estomac ou envie de vomir, je prends quelques cachets et je peux continuer de travailler, mais cette fois c'est plus grave. "

Un autre ouvrier : " Je me sens souvent faible à cause des fumées, alors je prends des médicaments ". Et d'ajouter : " Quand chaque jour je m'approche du chantier, j'ai les jambes irritées. C'est à cause de la laine de verre et des produits chimiques. Tous les jours, nombre d'ouvriers se sentent mal. Ceux qui travaillent sur les chantiers depuis longtemps souffrent régulièrement. "

Un jeune ouvrier de 14 ans dit ne pas aimer son travail, mais il " doit le faire pour nourrir sa famille ". Il dit avoir déjà des maux de ventre et doit prendre régulièrement des médicaments. Et son collègue de prédire : " très bientôt il aura des sérieux problèmes de santé car il a commencé très jeune ".

La femme d'un ouvrier : " Mon mari et les autres souffrent de vertiges sur les navires. En plus du travail, c'est fatigant de devoir grimper à bord. Il y a aussi beaucoup de poussière. Et en hiver les ouvriers se plaignent du travail de nuit car il fait froid<sup>32</sup>. Et d'ajouter : " Quand il y a beaucoup de découpage sur les chantiers, ici [à plus d'un kilomètre du rivage] l'air devient très pollué. Il y a un mois, lors d'une explosion, notre maison a même tremblé. "

Bien que les plus exposés, les découpeurs ne sont pas les seuls à souffrir du contact avec des matières toxiques. Un démoniteur montre des cicatrices sur les jambes et explique qu'il s'agit de traces laissées par les lubrifiants qu'il a manipulés. " Ceux qui travaillent avec les résidus pétroliers et les huiles ont tous des problèmes de peau. Ils mettent des baumes dessus. C'est tout. "

### Inconscience

L'ensemble des ouvriers interrogés sans exception disent payer de leur poche les soins pour toutes ces coupures, irritations et maux en tous genres auxquels ils sont confrontés au quotidien. Ils évoquent leurs " petits " ennuis de santé sans les qualifier de maladie et surtout semblent pour beaucoup d'entre eux inconscients des dangers.

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

Un ouvrier de 22 ans : " Oui, c'est vrai la fumée me dérange, elle est forte, mais j'ai développé une immunité. Pour vous [les visiteurs] c'est dur de respirer sur les chantiers pas pour moi ". Même son de cloche dans un village mitoyen d'un chantier : " Concernant les problèmes de santé, nous sommes habitués aux pollutions. Vous pouvez les sentir mais pas nous, cela fait maintenant partie de notre corps ", explique une femme. " Mon fils qui est découpeur prend des médicaments contre la toux. Il se coupe aussi régulièrement mais ce n'est rien de grave ".

Concernant l'amiante, le président de la BSBA se veut tout aussi rassurant que pour les maladies de ses ouvriers : " Elle est systématiquement enterrée. L'amiante est une matière dangereuse pour la respiration alors il faut l'enterrer. Après 25 ans l'amiante s'effrite presque comme de la poudre ".

Si Zafar Alam dit vrai au sujet de l'état d'effritement de l'amiante après un quart de siècle passé en mer, en revanche l'enterrement de celle-ci est loin d'être une réalité. Etant donnée sa valeur sur le marché bangladais, l'amiante qui est retirée des navires par des ouvriers ne portant aucune protection particulière est revendue à des échoppes qui bordent la route Dacca-Chittagong dans lesquelles les morceaux seront transformés en poudre avant d'être revendue. Après les ouvriers des chantiers, ce sont ceux qui travaillent dans ces petites échoppes-ateliers qui seront au contact direct de l'amiante. On peut ainsi y observer hommes et femmes sans protection, ni des voies respiratoires, ni de la peau, s'affairer mains nues à briser les petits blocs d'amiante ou à la tamiser. Interrogés sur la matière qu'ils manipulent, ils n'ont aucune idée de son caractère hautement dangereux. Dans le voisinage immédiat de ces échoppes, il y a aussi bien des maisons, des petites cultures que des élevages qui reçoivent de toute évidence leur part de poussière d'amiante.

Ainsi, les ouvriers des chantiers ne sont pas les seuls exposés aux matières dangereuses, ce sont en fait plus de 100 000 personnes travaillant dans le recyclage et vivant dans le voisinage qui y sont exposées. A quelques centaines de mètres des " tamiseurs " d'amiante, des hommes s'affairent à sortir d'une petite maison des bottes de laine de verre. Leur patron affirme que " ça gratte au début mais on s'habitue, après on ne sent plus rien ". Seul remède, dit un ouvrier : " Se laver et se frotter fortement après chaque journée de travail ".

Sur le bord de la route, on trouve aussi nombre de découpeurs ou de porteurs qui poursuivent le travail entamé sur les chantiers. Ils ne travaillent pas dans des espaces confinés comme ceux qui découpent à l'intérieur des navires, mais souffrent quand même des fumées toxiques : " Je travaille

depuis l'âge de 12 ans. Très souvent quand je rentre le soir à la maison j'ai envie de vomir et je ne peux pas manger. Avant, je travaillais sans aucune protection. Aujourd'hui, j'ai des bottes en caoutchouc, des gants et des lunettes. "

Plus loin sur la route, un porteur : " J'ai vingt ans et travaille ici depuis trois ans. Pour nous, le problème c'est la pluie, qui produit beaucoup d'accidents. Mais je tousse également souvent et j'ai des irritations aux jambes. "

### 3- Secours, soins et compensations

Alors que les accidents et les blessures se comptent au quotidien, les structures de secours et de soins sont largement insuffisantes sur les chantiers et dans les environs immédiats. Il n'existe pour ainsi dire aucune structure adaptée à ce genre d'industrie. Par ailleurs, en cas de décès ou de blessure grave entraînant pour l'ouvrier l'impossibilité de continuer de travailler sur le chantier, il n'existe pas de système établi de compensation. Cette dernière, quand elle existe, est déterminée de manière arbitraire au cas par cas.

#### Secours

Il n'existe pas de poste de secours sur les chantiers qui permettrait de lutter contre un début d'incendie. On peut trouver de nombreux extincteurs : ils sont à vendre dans certaines échoppes de la route Dacca-Chittagong. Ils proviennent des navires, mais à l'instar des équipements de protection des ouvriers, les patrons de chantiers préfèrent en tirer profit en les revendant plutôt que de les conserver pour avoir un minimum de moyens de lutte en cas d'incendie.

En cas d'explosion ou d'incendie, les ouvriers doivent se débrouiller avec les moyens du bord, pour ainsi dire rien, ou attendre des secours venant de l'extérieur. Dans ce cas, le problème qui se pose est l'absence de brigade de pompiers à proximité des chantiers. Un ouvrier : " Il faudrait une brigade de pompiers pour les incendies. Quand il y a un incendie, le temps que les pompiers arrivent de Chittagong ou même de Shitakundu c'est déjà trop tard, tout est brûlé ou parfois une explosion massive a eu lieu. " Et d'ajouter : " La brigade de pompiers devrait être installée très près du chantier pour pouvoir intervenir en moins de dix minutes. "

Enfin même si la brigade de pompiers arrive au plus vite il y a de toute façon un manque de moyens pour faire face à des incendies d'hydrocarbures sur des navires géants. Les pompiers bangladais ne sont pas non plus suffisamment équipés pour lutter.

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

Le manque de moyens touche aussi le secours aux blessés. Il n'existe pas à proprement parler de système d'ambulance qui permet d'évacuer au plus vite les blessés vers l'hôpital de Chittagong. En cas d'accident, les blessés sont emmenés par camion ou tout autre véhicule disponible. "Il faut savoir qu'ici, au Bangladesh, les gens aident quand il y a un accident avec des blessés car il n'existe pas de système de secours efficace. Lors de l'explosion du *TT Dena*, les 12 ouvriers hospitalisés ont été transportés en camion", précise le docteur Mizan Rahman.

L'autre difficulté pour évacuer les ouvriers blessés vers l'hôpital tient à la réticence des responsables de chantier de faire savoir à l'extérieur qu'un accident a eu lieu. Ils préfèrent que les soins soient prodigués sur place ou dans une échoppe à médicaments des environs. "En cas de blessure, on nous conduit au bureau du chantier où on nous donne une bande. Si c'est insuffisant, alors on nous emmène à la plus proche pharmacie", témoigne un ouvrier.

La femme d'un ouvrier : "Il y a un mois [en janvier 2002] un grave accident a eu lieu, des ouvriers ont été gravement blessés, mais ils n'ont pas été emmenés à l'hôpital pour étouffer l'affaire".

### Soins

Alors que les chantiers peuvent compter plus de 1 000 ouvriers, aucun ne bénéficie de la présence d'un médecin. Il n'existe même pas de médecin permanent pour l'ensemble des chantiers, autrement dit pour 30 000 ouvriers d'une industrie hautement dangereuse. Il n'existe pas non plus de poste de soins sur les chantiers. Les ouvriers blessés sont dans un premier temps amenés dans les bureaux du chantier où, au moyen de trousse de premier secours récupérées sur les navires, les premiers soins sont prodigués. Le plus souvent, disent les ouvriers, il s'agit de nettoyer la plaie et de bander. "Nous pouvons aussi nous rendre à la "pharmacie" du coin".

"En cas d'accident sans gravité, c'est un employé du chantier qui soigne", confirme le syndicaliste Nayeem Uddin. "En cas de besoin, l'ouvrier peut être envoyé dans un centre de soin non loin du chantier ou, dernier recours, à l'hôpital de Chittagong". En cas de fièvre, de maux de tête ou de ventre, plusieurs ouvriers disent qu'ils peuvent demander aux responsables du chantier quelques cachets ou se rendre chez le vendeur de médicaments, mais alors il leur faudra payer de leur poche.

Un obstacle supplémentaire auquel se heurtent les ouvriers blessés ou malades est celui du remboursement qui n'est pas, loin de là, systématique. Un ouvrier découpeur : "Je n'ai jamais

été blessé au point d'être hospitalisé. Mais il m'est arrivé d'être blessé, notamment à la tête, et d'être soigné par un "docteur" local. Mon contractor a un accord avec une pharmacie où on peut aller se faire soigner sans payer. Pour nous, il faut d'abord obtenir l'ordonnance de l'administration du chantier et après on peut aller voir le "docteur".

Et cette ordonnance n'est pas toujours facile à obtenir explique un autre ouvrier : "En règle générale, tant qu'il n'y a pas de sang, il n'y a pas d'ordonnance, et encore : il faut toujours aller voir les responsables. Ce n'est jamais eux qui viennent vers nous. Tu peux saigner jusqu'à mourir... Et même le sang ne suffit pas toujours à obtenir un soin remboursé." Ce que confirme son collègue : "J'ai été blessé, je saignais et pour me soigner j'ai dû tout payer". Aucune règle donc pour les soins, plutôt une décision arbitraire qui dépend du bon vouloir des responsables du chantier.

La couverture des soins varie aussi de chantier à chantier, même d'un contractor à l'autre, comme le rappelle un "soigneur" dont l'échoppe est installée à deux pas de la route Dacca-Chittagong. "J'ai des accords avec les contractors. Ils payent pour leurs ouvriers. La couverture des frais médicaux des ouvriers par les contractors varie de l'un à l'autre. Certains payent même pour les traitements longs."

Si certains évoquent la diminution des accidents depuis l'explosion du *TT Dena*, ce n'est pas le cas du docteur Mizan : "Pendant ces dernières années à l'hôpital de Chittagong je n'ai pas vu d'amélioration. J'ai reçu avec la même fréquence des blessés, même si désormais un petit dispensaire a ouvert pas loin des chantiers où les blessés légers sont envoyés en priorité".

L'autre conséquence de l'explosion du *TT Dena* a été la promesse de la BSBA d'ouvrir un hôpital pour soigner les ouvriers des chantiers de recyclage. Cet hôpital de 100 lits devrait être construit à Bhatiari. Selon un propriétaire, les chantiers vont investir à hauteur de 50 millions de takas (moins d'un million de dollars) et couvriront les dépenses de fonctionnement.

Mais en février 2002, l'hôpital est toujours à l'état de projet. Ce qui fait douter un certain nombre d'observateurs de son ouverture prochaine. Parmi eux le docteur Mizan Rahman : "Un hôpital de 100 lits ? C'est vrai qu'il a été annoncé. Comme beaucoup d'autres projets du genre, il s'agit surtout d'un effet d'annonce. Je doute que l'hôpital n'ouvre avant cinq ans. Avant qu'il ne soit construit, équipé, que les équipes nécessaires soient recrutées, des années se seront écoulées. Cet hôpital, c'est de la poudre aux yeux".

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

### Compensations

Il existe au Bangladesh une loi (The Workmens Compensation Act, 1923) qui fixe l'indemnité en cas de décès d'un ouvrier dans l'industrie. Comme pour les autres obligations légales, celle touchant à l'indemnité est ignorée par les responsables de chantiers qui dédommagent selon leur bon vouloir.

Selon un gérant de chantier, en cas de décès d'un ouvrier, sa famille reçoit 30 000 takas contre 10 000 s'il s'agit d'un accident grave. En fait reconnaît-il, " les contractors payent plus souvent 15 000 que 30 000 takas en cas de décès, tout cela dépend de l'origine sociale de la victime, des liens de sa famille avec des militaires ou d'autres personnes importantes ". Un acheteur, très au fait des pratiques sur les chantiers, affirme que l'indemnité peut dépasser les 100 000 takas lorsque la famille du défunt comprend un militaire.

Mais pour la plupart des ouvriers originaires du nord, des milieux ruraux les plus défavorisés, l'indemnité devient quasi symbolique, voire inexistante. Selon le syndicaliste Nayeem Uddin, " en cas de décès, la compensation est offerte aux ouvriers originaires de Chittagong, pas à ceux venant du Nord ". Et le fait qu'il n'existe pas de registre avec les adresses des ouvriers constitue une excuse de plus ajoutée aux discriminations sociales pour éviter aux responsables de chantier d'indemniser les familles.

Pour les ouvriers gravement blessés, eux aussi très peu indemnisés, voire pas du tout, se pose le problème de l'avenir professionnel, dans certains cas de la survie. Handicapés à vie, ces travailleurs manuels perdent le plus souvent toute chance de retrouver un emploi.

Un porteur sur son lit d'hôpital après avoir eu la jambe gravement fracturée : " A l'avenir je ne pourrai plus travailler sur les chantiers. Je vais essayer de travailler aux champs, ce n'est pas évident mais je ne vois pas d'autre possibilité ". Bien qu'originaire de Chittagong et donc victime de discrimination dans une moindre mesure, il ne pense pas être indemnisé : " Je ne vais recevoir aucune compensation du contractor mais mes collègues de chantier, eux, me donneront certainement quelque chose ".

" Pendant trois ans [jusqu'en 1998], j'ai travaillé comme secrétaire sur les chantiers " explique pour sa part Salimullah Salim. " Pendant ces années, j'ai découvert que les ouvriers étaient régulièrement et sérieusement blessés. J'ai aussi vu des morts. J'ai vu des ouvriers qui, handicapés après un accident de travail, étaient obligés de quitter les chantiers. J'ai

vu les enfants de ces ouvriers ayant perdu leur emploi faire la manche sur les marchés. "

### 4- Conditions de vie

Comme pour le reste, les conditions de vie des ouvriers varient en fonction de leur origine.

Ceux, très peu nombreux, de Chittagong vivent avec leur famille dans des petites maisons des villages avoisinants. En revanche, les ouvriers qui ont émigrés du Nord sont logés dans des baraquements qui jouxtent le plus souvent les chantiers. Les plus sommaires sont en bambou, couverts de tôle ondulée, une petite dizaine de mètres de long pour trois ou quatre de larges dans lesquels peuvent vivre plus de trente ouvriers. Au sol, des nattes couvrent approximativement la terre battue. Les ouvriers font la cuisine à même ce sol. Les habits pendent sous le plafond. Il y fait une chaleur étouffante lors de la saison chaude qui précède la mousson, et froid pendant les mois d'hiver.

Salimullah Salim, secrétaire de chantier et syndicaliste : " Dans les baraquements des ouvriers, il n'y a ni eau potable ni eau courante. L'hiver il fait trop froid. Il n'y a pour dormir que des nattes. C'est largement insuffisant ".

Les ouvriers les plus qualifiés (et les mieux payés), vivent eux dans d'autres logements collectifs situés autour de la route Dacca-Chittagong. Les bâtiments sont cette fois en bois ou en béton et ils sont divisés par petites chambres, environ six mètres carrés, partagées chacune par trois ou quatre ouvriers. Ils payent individuellement pour ce logement entre 300 et 500 takas par mois.

A l'identique des baraquements en bambou, l'accès à l'eau y est très limité. Un ouvrier : " Pour les toilettes, je dois attendre une heure. Et c'est la même chose pour se laver à la pompe à eau. Pour être au chantier à sept heures du matin, je dois me lever à 4h30. Pour plus de cent chambres de trois ou quatre ouvriers chacune, il y a huit WC et deux pompes à eau. Les WC sont sommaires et régulièrement bouchés. Quand je rentre du chantier je dois prendre une douche et donc il me faut à nouveau faire une heure de queue ".

Pour ce qui est de la cuisine, les ouvriers logeant dans les baraquements les plus sommaires l'organisent de manière collective. " Chacun verse 30 takas par jour dans un pot commun que le " cuisinier " [en fait l'un d'entre eux désigné à tour de rôle] utilisera pour faire les courses " explique un ouvrier. " Et en cas de manque d'argent, les ouvriers peuvent faire un emprunt au maji ".



## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

Le repas est le plus souvent composé de riz, de légumes, d'œufs (le matin), de purée et de dal, mais très peu de viande ou de poisson en raison du coût. " On ne mange pas de viande. Si on veut manger de la viande, on doit y mettre tout notre salaire ", explique un ouvrier. Mais son collègue avoue que quand ils reçoivent leur salaire, ils peuvent manger de la viande ou du poisson. Dans un baraquement voisin, un autre dit manger de la viande ou du poisson deux à trois fois par semaine.

Un groupe d'une vingtaine d'ouvriers interrogés estiment dépenser entre 40 et 60 takas par jour pour se nourrir, soit à peu près la moitié de leur revenu. D'autres ouvriers, particulièrement ceux vivant en chambrées, s'arrangent à plusieurs pour faire la cuisine. Ils achètent le plus souvent les aliments à crédit dans les échoppes environnantes qu'ils remboursent de manière collective. Il y a aussi quelques cas d'ouvriers qui cuisinent individuellement ou prennent leurs repas dans les gargotes installées près des chantiers.

Le crédit est très répandu dans le commerce local, qui tire tous ses bénéficiaires des ouvriers des chantiers de recyclage des usines voisines. " Les ouvriers ont un crédit hebdomadaire dans les échoppes " explique un épicier. " Jamais nous ne faisons face à des problèmes de paiement. Les ouvriers gagnent assez d'argent. Par ailleurs, tous les magasins se connaissent, donc si un ouvrier ne paye pas sa dette, il ne pourra plus acheter nulle part ".

### **B. Un business sans droits ni loi**

Après plus de 20 ans d'activité, malgré son poids économique, l'industrie de recyclage des navires a conservé son caractère " informel ".

En dépit des nombreuses lois nationales existantes, notamment celle sur l'industrie, qui devraient permettre de réglementer ce véritable secteur économique, les chantiers de démantèlement sont toujours aujourd'hui au dessus des lois. Ce déni de la loi permet notamment une exploitation sans borne des ouvriers dont les droits sont inexistantes. Malgré cette situation des plus alarmantes, le gouvernement bangladais n'a pas encore fait preuve de volonté pour imposer la loi sur les chantiers. Il se contente d'en tirer des bénéficiaires au travers des taxes et, à titre individuel, par le biais des pots-de-vin.

#### **Mauvais départ**

Pour tenter de comprendre le caractère " informel " pour ne pas dire hors la loi, voire mafieux, de cette industrie, il est utile de

remonter à ses balbutiements comme le fait notamment le journaliste de Chittagong, Syed Murtaza Ali. Cela permet de comprendre la collusion entre les hommes d'affaires et les politiques et rend aujourd'hui toute tentative de remise en ordre très difficile, estime Syed Murtaza Ali. " Les hommes d'affaires qui ont commencé à acheter des bateaux à Singapour étaient des personnes très influentes. Les sommes d'argent nécessaires à ce business étaient trop importantes pour pouvoir opérer sans les banques. C'est avec leurs relations, que ces pionniers du recyclage de navires ont pu obtenir leurs premiers crédits et se lancer dans ce business ".

Pour sa part, Syed Sultan Uddin Ahammed, le directeur adjoint du BILS, affirme que " ceux qui ont commencé le recyclage de navires n'étaient pas des personnes "propres", mais en quelque sorte des "voyous" ".

En fait, estiment plusieurs observateurs bien informés, l'intérêt de certains de ces démolisseurs de la première heure n'avait en fait que peu à voir avec les navires, il s'agissait pour eux de gagner, même illégalement, au plus vite de grosses sommes d'argent. " Certains ont fait faillite mais souvent c'était pour disparaître avec le crédit donné par la banque. Ils donnaient aussi de fausses adresses pour pouvoir échapper aux créanciers une fois le crédit obtenu ", explique Syed Murtaza Ali. " Les propriétaires de chantiers ont établi de bonnes relations avec les barons locaux. Dans leurs cercles, ils ont inclus des hommes politiques. Il s'agit en fait d'une véritable mafia. Ils ont mis en place un système pour éviter tout bruit en cas d'explosion, d'accident, notamment à travers des pots-de-vin à la police, aux barons locaux, aux journalistes, etc. Tout ce business n'est que racket et il est mené au prix de la vie des ouvriers ", conclut le journaliste.

#### **1- Une industrie au dessus des lois**

##### **Les lois existent**

Plus de vingt ans après que les premiers chantiers ont ouvert, il n'existe toujours pas au Bangladesh de lois spécifiques sur le recyclage. " Nos lois datent pour nombre d'entre elles de la période britannique et elles ne couvrent pas les nouveaux secteurs dont fait partie le recyclage des navires ", explique le magistrat Mohammad Harisuddin.

Cependant, nombre de lois existantes qui concernent l'industrie, l'environnement, le pétrole ou encore les ouvriers sont, bien que mal adaptées, applicables aux chantiers de recyclage. Parmi les plus importantes on trouve la Loi sur les usines (Factory Act, 1965), des textes des années 1930 sur le

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

pétrole (Petroleum Act, 1934 et Petroleum Rules 1937), ceux plus récents sur la protection de l'environnement (Bangladesh Environment Protection Law, 1995 et The Environment Protection Rule, 1997), et d'autres sur les droits des ouvriers, notamment sur l'emploi et les compensations (The Employment Standing Orders Act, 1965 et The Workmen Compensation Act, 1923).

Jusqu'à présent aucune des ces législations n'est appliquée sur les chantiers de recyclage dont les responsables ne jurent que par une seule loi, celle du profit.

" Il faut d'abord appliquer les lois existantes et on pourra alors noter les insuffisances de celles-ci ", estime B. Mondal, chargé de la question des chantiers de recyclage au bureau de Dacca de l'OIT. " Dans un deuxième temps il faudra si nécessaire essayer de réviser les lois ou en rédiger de nouvelles ".

La loi qui devrait permettre au mieux d'encadrer l'activité de recyclage est celle de 1965 sur les usines qui concerne toute l'industrie bangladaise. Interrogés sur sa non-application, les propriétaires de chantiers rétorquent qu'ils ne sont pas reconnus comme industrie par les autorités et ne sont donc pas concernés. Cette loi s'avère pourtant cruciale puisqu'elle impose des devoirs, notamment en matière de sécurité, et des droits pour les ouvriers. " Sans la loi sur les usines, les ouvriers ne peuvent pas former de syndicat, en fait ils ne sont pas reconnus comme des ouvriers ", explique Mohammad Harisuddin. Et le magistrat d'ajouter : " Les patrons des chantiers affirment qu'ils veulent être reconnus comme une industrie mais ils ne font rien pour, ils ne poussent pas vraiment car ils auraient alors beaucoup d'obligations comme par exemple un salaire minimum, une compensation conséquente en cas d'accident. Et en cas de reconnaissance, ils seront aussi dépendants de l'inspection du département de l'Industrie du gouvernement ". En fait, explique-t-on au département du travail, la rhétorique des propriétaires sur leur volonté d'être reconnus comme des industries n'a pas de sens dans la mesure où les chantiers sont *de facto* des industries et sont donc soumis aux lois afférentes.

### Les certificats de dégazage

En matière de sécurité, une législation existante devrait, si elle était appliquée, permettre d'éviter la plupart des accidents, en fait toutes les explosions qui sont produites par les accumulations de gaz et vapeurs d'hydrocarbures à bord des navires. Il s'agit de la loi sur le pétrole datant de 1934 et de son amendement de 1986. " Dans cette loi, une disposition stipule que personne ne doit démanteler un pétrolier qui contient

encore du pétrole, sauf si le navire a été certifié. Pour que les ouvriers puissent travailler sur un pétrolier il faut d'abord obtenir une autorisation ", explique Nurul Alam, l'inspecteur en chef du Département des explosifs à Dacca. Cette autorisation, appelée Certificat de dégazage, est délivrée par un inspecteur du département des explosifs après avoir effectué une visite à bord. " S'il s'agit d'un démantèlement, alors l'autorisation doit être favorable pour l'ensemble du navire ", précise Nurul Alam. " En revanche, s'il s'agit d'une réparation, l'autorisation peut être partielle, concernant la seule partie à réparer du navire. Pour une réparation, le certificat est valable 12 ou 24 heures, alors que pour un démantèlement, il n'y a pas de limite de validité ".

Cependant, pour un démantèlement il faut une double inspection. La première a lieu lorsque le navire est ancré au large, avant même qu'il ne reçoive l'autorisation d'échouage du Port de Chittagong. Puis, une fois échoué, le navire est inspecté une seconde fois. " Certains espaces ne peuvent pas être testés avant l'échouage, comme par exemple le réservoir d'essence. La seconde inspection une fois l'échouage effectué concerne la totalité des espaces ", détaille l'inspecteur en chef du département des explosifs. Pour obtenir un certificat, explique encore Nurul Alam, les acheteurs de navires font une demande auprès du Département et payent 300 takas par espace inspecté.

Dans les faits, les propriétaires ne demandent jamais de certificat pour la totalité du navire qu'ils vont faire démanteler, ils se contentent d'une inspection partielle pour laquelle ils obtiennent un certificat partiel. Et ils choisissent au mieux la partie à inspecter : " Les certificats de dégazage sont donnés concernant les pièces à eau ou à ancre qui ne posent aucun problème, ne comportent aucun danger ", rapporte le magistrat Mohammad Harisuddin.

Autre précision dont ne se préoccupent pas ou qu'ignorent les propriétaires de chantiers : le certificat, même pour les pièces inspectées, n'est pas synonyme de blanc-seing donné au chantier. Non seulement les certificats obtenus par les propriétaires ne concernent qu'une partie du navire, souvent la moins dangereuse, pour laquelle l'obtention du sésame ne fait pas problème, mais en plus ils soulignent le plus souvent que la ou les pièces inspectées ne permettent pas " l'entrée de personnes ", ou ne sont pas sûres pour y faire un travail à la chaleur. En fait, en aucun cas un certificat de dégazage ne constitue un permis de démantèlement, mais il précise pour une partie donnée du navire les possibilités d'y pénétrer, d'y travailler et ce de quelle manière.

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

" Pendant mon enquête, j'ai consulté de nombreux certificats et je n'en ai pas trouvé un seul indiquant que le navire était totalement dégazé alors qu'il s'agit de la condition primordiale pour entamer tout découpage. Les certificats précisent toujours que seule une partie du navire ne renferme pas de gaz "33, explique le magistrat Mohammad Harisuddin.

### L'ignorance des propriétaires de chantiers

En fait, estime Mohammad Harisuddin, les propriétaires font preuve d'une grande ignorance. " Les propriétaires de chantiers les appellent à tort des " certificats de dégazage " ["gaz free certificat"] mais parmi ceux-ci aucun n'autorise " l'entrée de personnes " ["free for men entrance"], ou n'autorise le " travail à la chaleur " ["free for hot work"]. Il n'y a que deux ou trois pièces qui sont en fait "libres de gaz" ". Selon Mohammad Harisuddin, " il existe une méprise concernant les certificats, les propriétaires n'en connaissent pas le sens. Les propriétaires n'ont pas d'intention criminelle mais ils sont ignorants ". Et de s'interroger : " Si le propriétaire du *TT Dena* avait été conscient du danger, comment expliquer que son frère ait pu se trouver à bord au moment de l'explosion? "

Suite à son enquête, le magistrat conclut qu'il devrait exister " une méthode standardisée pour l'octroi des certificats, et bien entendu aucun certificat de dégazage partiel ne devrait être délivré pour un bateau destiné à être découpé. Si les propriétaires eux-mêmes ne sont pas bien informés sur les problèmes de dégazage, alors que dire des ouvriers... "

Au Département des explosifs, Nurul Alam reconnaît le manque d'information donnée aux propriétaires de navire. " Il y a un malentendu concernant l'autorisation. Les propriétaires de chantiers savent seulement qu'ils sont autorisés à découper, mais le quoi et le comment restent un mystère. Peut-être que les inspecteurs n'expliquent pas suffisamment aux propriétaires. Quand j'ai commencé ce métier, j'accompagnais toujours l'autorisation d'une lettre explicative. Depuis l'accident [du *TT Dena*], nous voulons améliorer le système. J'ai demandé aux inspecteurs du département d'accompagner toute autorisation d'une lettre explicative. Les inspecteurs ne donnent pas de conseil aux propriétaires. Le plus souvent, les chantiers reçoivent un certificat indiquant " pas sûr pour un travail à la chaleur [" not safe for hot work "], mais pour eux, le certificat est un feu vert. Notre erreur est de ne pas le faire suffisamment comprendre ".

Concernant le pétrolier *TT Dena*, les résultats des deux premières inspections du Département des explosifs se sont avérées négatives. Pourtant, le découpage a pu débuter et

provoquer la catastrophe. Idem pour le troisième certificat donné après l'explosion du 31 mai 2000. Ce qui n'a pas empêché le chantier de reprendre le découpage, sans tenir aucunement compte de l'avis négatif du Département des explosifs.

### Corruption

Nurul Alam reconnaît aussi son manque de moyens et dénonce de manière voilée la corruption : " Je crois que de jeunes inspecteurs ont donné des certificats de manière " illogique " ou en raison de certains intérêts et non en fonction de la propreté du navire ". Une allusion que détaille le journaliste Hasan Akbar : " Pour obtenir les certificats nécessaires du Département des explosifs, le plus facile, m'ont affirmé des responsables de chantiers, c'est de payer quelques milliers de takas de pot-de-vin. Alors l'inspection n'est pas nécessaire ". Même conclusion pour le magistrat : " Malheureusement, ceux qui donnent les certificats ne font pas de réelle vérification. Cela prend 6 à 8 heures d'inspecter entièrement un navire, alors que c'est fait le plus souvent en une heure ". Mohammad Harisuddin précise : " La vérification complète du navire coûterait au propriétaire entre 60 000 et 80 000 takas. Ils préfèrent payer pour deux ou trois compartiments [entre 600 et 900 takas] et donner quelques milliers de takas sous la table ".

Bien que réels, le manque de moyen et la corruption au sein du Département des explosifs ne peuvent dédouaner les propriétaires de chantiers de leur responsabilité. La lecture et la compréhension du certificat de dégazage est de leur devoir. Et à lire les exemplaires de certificat obtenus, leur " complexité " n'est pas flagrante.

Les pièces inspectées sont clairement classées en fonction de leur dangerosité et en bas de chaque certificat sont notées de manière très lisible les " Conditions pour l'entrée de personnes et le travail à la chaleur (conditions for men entry and hot work)" sur les navires :

- quand les ouvriers sont dans les réservoirs/espaces, une ventilation effective doit intervenir
- cette ventilation obligatoire doit se poursuivre pendant toute la durée du travail à la chaleur
- les espaces de travail et autour du lieu de travail ne peuvent comporter de l'essence et autres matériaux combustibles
- des extincteurs adéquats doivent être accessibles en cas de besoin urgent pendant le travail à la chaleur

Aucune de ces précautions n'est observée lors du découpage à la flamme des supertankers et autres porte-conteneurs.

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

Respecter ces précautions à la lettre obligerait à réorganiser de fond en comble une industrie qui n'en a pas les moyens, et obligerait aussi les propriétaires à trop réduire leurs bénéfices. Ainsi, au manque de moyens et à la corruption facile des inspecteurs, répond le cynisme de propriétaires de chantiers qui font mine de ne pas comprendre, risquent la vie de leurs ouvriers et engrangent les dividendes. Nurul Alam rapporte à ce propos les paroles d'un propriétaire de chantier avec qui il évoquait les certificats : " Pourquoi voulez-vous que je paye un certificat et le nettoyage de mon navire à un coût prohibitif ? Mieux vaut en cas d'accident payer les petites indemnités aux victimes et à leurs familles. "

### La Loi sur l'environnement

Selon la loi de 1995 sur l'environnement, chaque site industriel, donc chaque chantier, doit obtenir un certificat de conformité avant de commencer toute production. Pour ce faire, il doit d'abord rédiger son " plan de gestion de l'environnement " (" Environment Management Plan ") avec une agence de conseil. Sur la base de ce plan, le Département de l'environnement délivre un permis qui aura une durée de validité d'un an. " Notre administration ne s'occupe pas de chaque navire échoué, mais des chantiers ", explique à Dacca le directeur du Département pour l'Environnement, Mohammad Reazuddin. " Nous délivrons des permis aux chantiers après avoir vérifié qu'ils offrent le nécessaire équipement pour un démantèlement en toute sécurité des navires. Il faut aussi que le chantier dispose d'un système de stockage sûr pour le pétrole et ses résidus, la peinture, les substances toxiques, etc... "

Tous les chantiers ont demandé un permis, mais aucun ne l'a obtenu affirme Mohammad Reazuddin. " Les propriétaires font pression pour l'obtenir car avec le permis, ils ont droit au raccordement au réseau de gaz. Sans le raccordement, ils doivent dépenser plus pour le stockage du gaz ".

Pour ceux qui obtiendraient le permis, sa validité est d'un an et son renouvellement se base sur des données concernant l'eau, le sol et l'air que l'entreprise doit fournir au Département de l'environnement.

Paradoxalement, les chantiers de recyclage dont le caractère très polluant a été détaillé et dénoncé par des organisations telles que l'OIT ou Greenpeace, ne sont pas considérés comme tels par les autorités bangladaises.

Le professeur Yusuf Sharif Ahmed Khan de l'Université de Chittagong dénonce le fait que les chantiers ne sont pas classés comme une activité hautement polluante. Au

Bangladesh, l'industrie est divisée en quatre catégories allant de Vert pour la plus propre à Rouge pour celle qui est hautement polluante. Sont intercalées deux catégories intermédiaires, Orange A et Orange B. Or, explique le professeur, l'industrie de démolition de navires entre dans la catégorie Orange B. " Les chantiers de démantèlement échappent ainsi à une taxe spécifique à l'industrie hautement polluante et ne requièrent qu'un seul certificat du Département de l'environnement, au lieu de deux pour la catégorie Rouge. "

Alors que le comportement des démolisseurs de navires est des plus délictueux, les inspecteurs du Département de l'environnement ne se rendent pas sur les chantiers, dénonce encore le professeur. " Au Bangladesh, les lois existent contre les pollueurs mais elles ne sont pas appliquées ".

### 2- Des ouvriers sans droits

Ignorante des lois, l'industrie bangladaise du recyclage de navires l'est aussi des droits des ouvriers. Alors que dans la plupart des secteurs industriels du pays, ils jouissent du droit du travail tel qu'inscrit dans la loi sur les usines de 1965 et dans des textes plus spécifiques, sur les chantiers de démantèlement, les ouvriers n'ont aucun droit. Depuis l'embauche jusqu'au jour où ils quittent, mort ou vivant, le chantier, ils ne font que dépendre des ordres et de l'arbitraire des " contractors ". Ils n'ont aucun moyen de défendre leurs droits et même de réclamer leur dû. Ni individuellement ni collectivement puisque sur les chantiers, les syndicats sont *de facto* prohibés.

### L'embauche et l'apprentissage

" Un de mes voisins du village travaillait sur les chantiers. Il m'a dit que je pourrais également y trouver du travail ". Pour l'écrasante majorité des ouvriers (environ 95%) originaires des régions les plus défavorisées du Nord du pays, l'histoire commence le plus souvent ainsi, au village, par un voisin ou quelqu'un de la famille qui évoque les chantiers de Chittagong. Pour les moins qualifiés, les porteurs, il arrive aussi que des rabatteurs envoyés par les " contractors " viennent directement les chercher dans les villages. Mais cette pratique tend à disparaître. C'est seulement en cas de manque de main d'œuvre que le " contractor " demande au maji, ou chef de groupe, d'aller recruter. Les ouvriers ainsi embauchés peuvent parfois recevoir une avance de plus de 2 000 takas.

A de très rares exceptions près, les ouvriers ne choisissent pas les chantiers de recyclage comme on embrasse une carrière ; il s'agit plutôt de la dernière chance, de l'ultime moyen de gagner de l'argent et de nourrir une famille.

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

" J'étais désespéré, je ne pouvais pas manger à ma faim, j'étais prêt à effectuer n'importe quel travail, alors je suis venu à Chittagong ", raconte un ouvrier. " J'ai trouvé un boulot près des chantiers, je déblayais la boue (" mud digger "). Puis j'ai entendu dire que le travail sur les chantiers rapportait plus, alors j'y suis allé ".

Un autre ouvrier a décidé d'abandonner son petit magasin qui ne rapportait pas assez pour faire vivre sa famille. Un troisième raconte comment son père, commerçant de longi et sari, a été piégé par un crédit qu'il ne pouvait plus rembourser. " Quand il a fermé la boutique, j'ai dû chercher un autre travail, alors je suis venu voir mon frère qui travaillait déjà sur les chantiers. Je l'ai remplacé. Il est rentré au village et j'ai commencé à travailler sur les chantiers. Mon frère était très content de rentrer au village, il est devenu l'assistant du docteur du village. Je sais que si mon frère ne gagne pas assez d'argent avec son nouveau travail, il reviendra sur les chantiers ".

Parce que le travail sur les chantiers est presque toujours celui de la dernière chance, parce que leur famille en dépend aussi (tous les ouvriers interrogés, sans exception, envoient une partie de leur rémunération à leur famille), les ouvriers arrivent en position précaire à Chittagong. Ils sont prêts à tout faire, à tout accepter dès lors qu'ils parviennent à gagner à peine plus d'une cinquantaine de takas par jour et à en renvoyer une partie à leurs proches. Leur intention est le plus souvent de travailler " quelques mois ", maximum un an ou deux, et de rentrer dans leur village. Dans les faits, nombre d'ouvriers restent plus de dix ans sur les chantiers où, bien que le travail soit pénible et risqué, les salaires restent attrayants.

Les ouvriers ainsi embauchés n'ont aucun contrat de travail. Ils ne signent aucun document qui pourrait les lier à un chantier. Leurs noms apparaissent seulement sur des feuilles de présence qui permettent aux gestionnaires de les rémunérer. " Le seul moment où nous signons quelque chose, disent les ouvriers, c'est le jour de la paie ". Sans lien contractuel avec le chantier qui les emploie, ils n'ont aucun recours légal en cas de différend.

### L'apprentissage

Pour les emplois qui demandent un minimum de savoir-faire, comme ceux de découpeur ou de démonteur, les nouveaux venus commencent tous par être " l'aide " d'un ouvrier plus expérimenté. Pendant plusieurs mois, voire plus d'un an si leur apprentissage n'est pas suffisamment rapide, ils vont assister les ouvriers expérimentés dans leurs tâches et de ce fait apprendre. Les découpeurs interrogés gagnaient 40 takas

quand ils ont commencé comme " aide " il y a une dizaine d'années, puis environ 70 takas une fois leur " apprentissage " terminé.

Aucune formation ne leur est prodiguée, ni sur les techniques ni sur l'environnement et les dangers du recyclage de navires. Pour apprendre, disent-ils, le seul moyen c'est d'observer les ouvriers expérimentés. Pour nombre d'ouvriers, cet apprentissage se fait alors qu'ils ne sont qu'adolescents, voire enfants. Pendant cette période, ils sont quasiment autant confrontés aux risques d'accidents que les ouvriers expérimentés mais ne portent pas le minimum de protection - gants, lunettes, bottes - dont bénéficient ces derniers. De par leur jeune âge, ils sont aussi plus vulnérables à la pollution et souffrent davantage des surcharges à supporter.

" Au début, les plus jeunes ouvriers ont du mal et veulent rentrer chez eux ", dit un maji. " Parce qu'ils gagnent moins que les adultes, ils n'ont pas plus les moyens de rentrer au village pour rendre visite à leur famille comme le font les autres ouvriers. "

Selon l'enquête du BILS, il y aurait environ 2 000 enfants et adolescents âgés de 10 à 14 ans sur les chantiers de recyclage de Chittagong qui, pour la plupart, travaillent comme " aide ". D'autres, précise l'enquête, sont employés à ramasser les petits morceaux de métal qui jonchent le sol des chantiers.

### Organisation du travail, cadences et rémunération

Les ouvriers n'ont pas d'emploi fixe, n'appartiennent pas à un chantier mais sont embauchés au gré des échouages de navires. Un découpeur : " Impossible de compter les chantiers sur lesquels j'ai travaillé. Je change en fonction du travail proposé. Je reste environ six mois au même endroit ". D'autres affirment ne rester que deux ou trois mois sur un même chantier. De manière générale, explique un syndicaliste, les ouvriers les plus qualifiés, tels que les découpeurs, bénéficient d'une plus grande stabilité que ceux qui ne le sont pas, comme les porteurs. Autre pratique observée, les ouvriers, quand ils changent de chantier, restent fréquemment dans le même groupe, sous la direction du même contremaître.

Les ouvriers ne travaillent pas forcément tous les jours. Le rythme dépend entièrement des besoins du chantier. Chaque contremaître reçoit quotidiennement son " ordre " du " contractor ", en fait une somme de travail déterminée pour laquelle il va embaucher " ses " ouvriers. Lorsque le travail diminue en quantité, nombre d'ouvriers sont automatiquement au " chômage technique ". Cette pratique est également

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

accentuée par la volonté des contremaîtres et "contractors" de réduire le nombre d'ouvriers embauchés pour diminuer le coût du démantèlement. En revanche, lorsque le navire vient d'arriver et que le chantier doit tourner à plein régime, les ouvriers travaillent quotidiennement, sans aucun jour de repos.

De manière générale, les ouvriers dépendent étroitement de leurs contremaîtres et "contractors", qu'ils doivent toujours satisfaire pour espérer obtenir du travail. Une dépendance uniquement synonyme de devoirs, en aucun cas de droits. Les ouvriers sont en fait condamnés à accepter toute demande, toute cadence de travail, même au péril de leur vie. "Lorsque nous sommes moins nombreux, les contractors nous poussent à travailler plus. Si nous voulons nous reposer, nous ne sommes pas payés, même chose si nous nous blessons ou si nous tombons malades", explique un ouvrier. "Quand le temps est mauvais, porter devient très dangereux, mais le contractor nous force à travailler. Il nous menace de nous renvoyer si nous refusons" dit un autre ouvrier. Et un troisième d'ajouter : "Si tu ne travailles pas comme ils veulent et autant qu'ils veulent, ils ne te payent pas comme les autres, ils te font attendre".

Employé de bureau sur un des chantiers, Salimullah Salim a finalement été renvoyé en 1998 pour avoir soutenu les revendications d'un groupe d'ouvriers.<sup>34</sup> "Le contractor voulait toujours faire travailler moins d'ouvriers. Il faisait travailler un homme là où la tâche en nécessitait trois", dénonce-t-il. "Il y avait plusieurs raisons qui pouvaient justifier le renvoi de l'ouvrier : la fatigue et un travail jugé trop lent ou les protestations aux ordres de travail. Dès lors que le nombre d'ouvriers nécessaires devenait moindre, notamment à la fin du démantèlement d'un bateau, les renvois se multipliaient".

### La journée de travail

Selon les ouvriers interrogés provenant de divers chantiers de Shitakundu, la journée de travail commence à 7h00 pour ceux qui travaillent à bord et une heure plus tard pour ceux qui restent sur le rivage.

Une journée de travail dure huit heures auxquelles s'ajoutent presque toujours plusieurs heures supplémentaires. Les ouvriers ont une courte pause-thé à 10h00 et déjeunent à partir de 13h00. Pendant cette demi-heure certains mangent sur place, d'autres retournent à leur baraquement. Enfin, certains ouvriers interrogés ont affirmé que les chantiers ne permettaient pas systématiquement la pause-déjeuner. L'après-midi est aussi entrecoupée d'une courte pause-thé et, pour les plus chanceux, le travail s'arrête vers 18h00. Dans les faits, expliquent les ouvriers, la journée se termine plutôt entre

20h00 et 21h00. "Il n'y a pas de limite, cela dépend entièrement du travail à finir", dit un ouvrier. "Les journées de travail varient de 8 à 14 heures par jour. Avec une moyenne de dix heures. Le plus souvent de 8h00 à 18h00", raconte un porteur. Un groupe d'une trentaine d'ouvriers affirme quant à lui que la journée minimum de travail dépasse les 12 heures.

Plusieurs chantiers fonctionnent jour et nuit. Dans ce cas les ouvriers ne font pas les "trois 8" mais plutôt les "deux 12". Un ouvrier : "Je travaille de 20h00 à 8h00 du matin". Plusieurs ouvriers interrogés travaillent en alternance une semaine le jour et la suivante la nuit.

### Les congés

Les chantiers fonctionnent toute l'année, sept jours sur sept et pour certains 24 heures sur 24. Les seuls jours de fermeture ont lieu lors des principales fêtes religieuses telles que l'Aid el-fitr, durant laquelle les ouvriers rentrent dans leurs villages. Ces jours sans travail ne sont pas rémunérés.

Il n'existe aucun jour de congé sur les chantiers. Les ouvriers évoquent une éventuelle demi-journée de repos le vendredi. "Quand nous sommes engagés sur un chantier pour un navire, nous n'avons pas de journée de congé", dit un ouvrier. "Le seul repos est l'après-midi du vendredi mais elle n'est pas payée. Et quand il y a beaucoup de travail nous ne nous arrêtons pas le vendredi". Un autre ouvrier : "Nous n'avons jamais de jour de repos rémunéré. En fait, nous n'avons aucune garantie de travail, aucune garantie de repos, ni même de salaire..."

### La rémunération

Les ouvriers, sans contrat, sont considérés comme des journaliers, sauf pour leur rémunération, qui n'est pas versée quotidiennement mais tous les quinze jours. Il n'existe aucune grille de salaire, la rémunération des ouvriers étant décidée unilatéralement par les "contractors" et contremaîtres. Par ailleurs, aucune information statistique n'est disponible concernant les salaires. Les chiffres présentés ci-dessous ne sont que le résultat d'entretiens menés avec une centaine d'ouvriers et nombre d'autres acteurs du recyclage de navires, recoupés avec des informations déjà publiées comme par exemple le rapport du BILS.

Un découpeur avec 10 ans d'expérience : "Pour huit heures à découper sur un bateau je gagne 140 takas. Tout travail supplémentaire est payé quand il dépasse une heure. Je reçois ma paie une semaine sur deux."



## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

Les découpeurs sont les ouvriers les mieux rémunérés des chantiers, entre 120 et 140 takas par jour pour ceux qui travaillent à bord et en moyenne 90 takas pour les autres. Les ouvriers de nuit ne reçoivent aucune prime. " Je travaille la nuit de 20h00 à 8h00 du matin. Mon salaire pour huit heures est de 120 takas. Je suis aussi payé pour les 4 heures supplémentaires ", dit un découpeur. Les heures supplémentaires sont payées comme les autres heures, en dépit de la loi qui impose une double rémunération.

A l'autre extrémité de l'échelle des salaires, on retrouve les " apprentis " qui gagnent entre 50 et 60 takas. Juste au dessus se trouvent les emplois les moins qualifiés, tels que la récupération et le stockage des résidus pétroliers, le déblaiement de la boue ou encore le tractage et le déplacement des morceaux de navire, pour lesquels le salaire journalier varie autour de 60-70 takas. Les démonteurs qui travaillent à bord gagnent quant à eux entre 80 et 100 takas. Enfin, les porteurs sont les seuls ouvriers à ne pas être payés sur une base journalière mais en fonction de la quantité d'acier déplacée. Ils arrivent à gagner environ 70 takas par jour. Pour eux, les heures supplémentaires ne se comptent évidemment pas.

Par ailleurs, chaque chantier compte un petit nombre de salariés, essentiellement constitué de l'encadrement, rémunéré sur une base mensuelle, notamment les contremaîtres dont le salaire peut atteindre 5 000 takas. Les employés chargés de la surveillance du chantier gagnent eux entre 1 300 et 1 500 takas mensuels.

Les ouvriers sont payés tous les quinze jours pour le nombre de jours effectués. Il arrive qu'en période creuse, les ouvriers soient renvoyés avant la fin de la journée. Ce temps de " chômage technique " est retenu sur la paie.

Selon les témoignages recueillis, il n'existe pas de feuille de salaire nominative pour les ouvriers, et ce en dépit de la loi bangladaise qui l'impose. Les ouvriers signent simplement sur une liste de noms lorsqu'ils reçoivent leur dû.

La pratique la plus fréquemment rencontrée est un règlement les 5 et 20 de chaque mois, ce qui signifie que cinq jours de labeur sont en permanence retenus. Les ouvriers interrogés affirment que ce délai de paiement permet aux " contractors " de les retenir. " Avec ça nous sommes coincés, nous ne sommes pas libres de partir ", dénonce un ouvrier. Dans certains cas, disent-ils, les cinq jours peuvent être négociés avec le " contractor " ou un autre ouvrier qui aura alors 10 jours de " retenue ". En plus de ce système établi de délai, les ouvriers doivent faire face de temps à autre à des retards dans

le paiement qui les forcent à emprunter." La plupart des ouvriers ont des dettes auprès d'autres ouvriers ", explique l'un d'entre eux. " Ils sont endettés à cause du retard de la paie. En moyenne dix jours de retard. "

### Revendications et syndicalisme

Victimes de conditions de travail désastreuses, les ouvriers n'ont aucune possibilité de s'organiser pour défendre leurs droits. Toute revendication peut être synonyme de renvoi et même de bannissement des chantiers dans leur ensemble. Un risque trop important pour des ouvriers dont le salaire peut faire vivre une famille entière.

### L'obstacle des " contractors "

Le premier obstacle auquel font face les ouvriers tient à l'organisation même du chantier : ils n'ont aucun lien direct avec l'entité juridique des chantiers, mais seulement avec des " contractors ". Interrogés sur les conditions de travail et les droits des ouvriers, certains propriétaires n'hésitent pas à dire en substance : cela ne nous concerne pas, ce ne sont pas nos ouvriers. " Il n'existe pas de relation directe entre les ouvriers et les propriétaires ", confirme le magistrat Mohammad Harisuddin. " Tout se négocie avec les contractors selon le principe " hire and fire ".

Parce qu'ils délèguent l'ensemble du démantèlement à des " contractors " qui, eux, se chargent de faire embaucher les centaines d'ouvriers nécessaires, les propriétaires n'ont aucun contact avec eux. Ils restent en dehors du quotidien des chantiers sur lesquels ils ne sont pas présents et reconnaissent un lien légal seulement avec leurs employés de l'encadrement, d'aucune manière avec " leurs " ouvriers.

L'OIT, qui tente depuis plusieurs années d'amorcer un dialogue entre les différents acteurs du démantèlement de navires, reconnaît à Dacca l'obstacle des " contractors " comme crucial dans toute amélioration de la situation.

Un ouvrier : " En fait la gestion du chantier dans son ensemble n'est pas sous le contrôle du propriétaire et c'est un problème. Les propriétaires ne connaissent même pas les noms de ceux qui travaillent directement sous le contractor. Les propriétaires ne se sentent donc pas responsables car ils ne contrôlent pas les chantiers. Leur unique souci est que le navire soit démantelé et que l'argent entre en banque ".

L'obstacle des " contractors " est aggravé par le fait qu'ils ne font pas figure d'hommes de confiance du propriétaire. Il s'agit

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

de personnes le plus souvent imposées de l'extérieur en fonction de leur entregent, de leurs liens avec les barons locaux, et en aucun cas pour leur compétence ou probité professionnelles.

" Il est impossible d'avoir un contractor qui ne soit pas d'ici. Il faut embaucher un homme du coin qui bénéficie d'une grande influence locale. Les propriétaires des chantiers pourraient utiliser des professionnels, mais la pression locale est trop forte. Les locaux usent de leurs influences pour obtenir les contrats ", rapporte Mohammad Harisuddin. " Certains propriétaires m'ont dit qu'ils n'étaient pas libres de choisir leurs contractors. Et une fois imposés de l'extérieur, ils décident tout ".

Selon le magistrat, le " contractor " peut aussi être imposé par le propriétaire du terrain sur lequel le chantier a été installé. Non seulement le propriétaire du chantier paye une location, mais en plus il devra l'assortir de juteux contrats.

Enfin, estime un responsable de l'administration locale, " les contractors ont des liens avec les partis politiques ". Il ajoute ironiquement " En fait avec le PGP, le "Parti du présent gouvernement" (Present Government Party) " [soit les partis au pouvoir]. Autant de liens et donc d'intérêts qui aident à perpétuer le système et ruinent toute velléité de changement.

### Précarité et crainte des ouvriers

L'autre obstacle à toute revendication tient à la précarité de la situation des ouvriers. Sans contrat, sans le moindre droit à faire valoir, les ouvriers vivent dans la crainte permanente de perdre leur emploi. Pour une écrasante majorité d'entre eux, seul compte l'argent récolté, toute autre considération est superflue, voire dangereuse.

Les ouvriers dénoncent leurs conditions de travail mais s'en remettent à la fatalité plutôt qu'ils ne les traduisent en revendications. Obtenir leur dû, leur salaire, peut déjà poser problème, alors parler de droits semble pour les ouvriers totalement hors de portée. Un ouvrier : " Un jour je n'ai pas reçu mon salaire alors je suis allé le réclamer. Ils ont menacé de me renvoyer. Une autre fois j'ai osé demander une augmentation et à nouveau j'ai été menacé de perdre mon emploi ".

Après le grave accident sur le *TT Dena*, les responsables de chantier ont fait des promesses concernant la sécurité, notamment la fourniture de protections aux ouvriers, mais ces derniers attendent toujours. " On n'a pas le courage d'aller parler aux responsables pour leur réclamer ce qu'ils ont promis

", explique un découpeur. " Si on ose parler, non seulement on va perdre notre temps mais on aura aussi une déduction sur le salaire. Si on va se plaindre auprès du contractor, on sera immédiatement renvoyé car il ne veut pas avoir de problèmes avec le propriétaire. Il n'y a jamais eu d'organisation syndicale ici. Car si nous revendiquons une organisation ou des droits, nous sommes sûrs de perdre notre emploi ".

Salimullah Salim, employé de bureau sur un chantier et syndicaliste, a essayé d'encourager les ouvriers avec lesquels il travaillait à revendiquer leurs droits. " Quand je leur parlais de la nécessité d'une organisation, ils me répondaient : nous sommes seuls, nous n'avons personne à qui parler. Nous avons des problèmes financiers dans nos familles. Nous sommes ici pour faire vivre nos familles. Nous ne sommes pas sûrs, pas confiants, comment pouvons-nous nous organiser ?"

" Il n'y a pas d'effort des ouvriers pour améliorer leur situation, pour s'unir. Tous les ouvriers du chantier sont convaincus qu'il est impossible d'organiser un syndicat sur le chantier ", explique un des rares ouvriers à être membre d'un syndicat de Chittagong. " Les plus jeunes sont convaincus par les plus anciens qu'un syndicat n'est pas imaginable sur le chantier. Personnellement ma participation à un syndicat est totalement secrète. Environ cinquante ouvriers de mon chantier sont membres d'un syndicat mais il faut beaucoup de courage pour le faire. Nous avons un espoir de syndicat sur les chantiers il y a deux ans. Mais aujourd'hui c'est fini. Il y a beaucoup de frustrations, nous ne pouvons rien faire, notre syndicat [extérieur aux chantiers] ne peut rien faire. Il y a aussi un manque de motivation parmi les ouvriers membres du syndicat. Nous avons le sentiment qu'il n'a pas les moyens de changer les choses. Il y a un découragement général parmi ceux qui voulaient faire quelque chose ".

Pourtant, nombre d'ouvriers affirment qu'un syndicat permettrait d'améliorer de beaucoup leur situation.

### Le cas de Salimullah Salim

En 1998, Salimullah Salim travaille sur les chantiers de recyclage depuis trois ans. Employé de bureau, il a été embauché par un " contractor " et s'occupe notamment de la paie des ouvriers. Après avoir passé plusieurs années dans une entreprise de tapis des environs dans laquelle il a tenté en vain de monter un syndicat, il essaye sur les chantiers de sensibiliser discrètement les ouvriers. " Je leur expliquais leurs droits. Je parlais d'abord d'un salaire en fonction du nombre d'heures travaillées. J'expliquais aussi aux ouvriers qu'ils devaient négocier un jour fixe pour la paie, qu'ils devaient

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

signer un contrat de travail ". Lors d'un accident mortel, Salimullah Salim va aussi suggérer aux ouvriers qu'avec un syndicat ils ne seraient pas obligés de reprendre le travail le jour même, comme l'impose le " contractor " pour éviter d'attirer l'attention. Ils pourraient bénéficier d'une journée pour le deuil de leur ami. Par ailleurs, régulièrement, il invite secrètement les ouvriers à participer à des réunions politiques à Chittagong, où ils peuvent rencontrer d'autres ouvriers et partager leurs problèmes.

Ce travail souterrain de sensibilisation va prendre une tournure ouvertement revendicative en octobre 1998, lorsque les ouvriers du chantier Namreen vont réclamer leurs trois derniers salaires impayés. " Ils n'avaient plus d'argent pour vivre, ne pouvaient plus rembourser leurs crédits aux échoppes voisines, ni payer leurs loyers ", explique Salimullah Salim. Face à cette situation intenable, il propose aux ouvriers d'arrêter de travailler. Le 9 octobre, " une grève a eu lieu pour la première fois dans l'histoire des chantiers de recyclage ", raconte le syndicaliste. Face aux slogans scandés par les ouvriers, le " contractor " promet de payer les salaires, mais les ouvriers demandent une date précise. Sans réponse, ils reprennent leur mouvement le lendemain matin. " A 8h00, nous sommes allés avec d'autres leaders syndicaux à l'entrée du chantier, des ouvriers se sont allongés sur leurs nattes pour bloquer la sortie, puis ils ont construit une barricade. Les ouvriers demandaient à être payés immédiatement ".

Devant le refus des responsables du chantier, ouvriers et syndicalistes décident d'aller manifester sur la route Dacca-Chittagong et sur un autre chantier appartenant au même propriétaire, Shaukat Ali. Ils seront plus d'un millier d'ouvriers à protester contre les salaires impayés. En fin de journée, la décision a été prise de reconduire le mouvement. Mais alors que des ouvriers et des syndicalistes, dont Salimullah Salim, s'étaient réunis dans une échoppe, les gros bras du chantier Namreen ont fait irruption. Après avoir menacé le groupe de leurs armes, ils ont embarqué de force Salimullah Salim et un autre syndicaliste, Nayeem Uddin.

Une fois dans le bureau du chantier, Salimullah Salim a subi les premières menaces du propriétaire Shaukat Ali : " Je pourrais t'accuser d'avoir tenté de voler de l'argent. Je pourrais aussi prendre des photos de toi avec des armes et te poursuivre pour détention illégale d'armes. " Attachés sur des chaises, Salimullah Salim et Nayeem Uddin sont frappés à coups de chaussure et de chaise. Le " contractor " s'adresse alors à Salimullah Salim : " Tu sais, je peux te tuer. Je peux maquiller ta mort en accident sur la grand'route. " Et le propriétaire de lancer au " contractor " : " S'ils reviennent, tue-les. " Les

responsables du chantiers évoquent aussi la possibilité de les détenir sur un des navires en cours de démolition. " C'était de la torture mentale et physique ", se souvient Salimullah Salim deux ans après les faits.

Dans le même temps, les ouvriers commencent à s'agiter pour obtenir la libération des deux leaders. Une arme pointée dans le dos par les hommes de main du propriétaire, Salimullah Salim et Nayeem Uddin sont forcés de dire aux ouvriers : " Nous avons commis une erreur en venant ici, il faut enlever les barricades et retourner au travail ".

" Nous l'avons fait pour être libérés ", explique Salimullah Salim. " Nous avons été forcés de signer une promesse de ne jamais revenir et de ne plus faire d'agitation auprès des ouvriers. Si je suis vivant aujourd'hui, c'est parce que des centaines d'ouvriers ont protesté. Sinon, ils nous auraient tué sur un navire et jeté nos corps à la mer. A cause de la torture, je saignais d'une oreille et je suis resté sourd pendant plusieurs heures. Puis j'ai reçu des soins pendant quinze jours. Finalement, mon contractor m'a renvoyé et j'ai été obligé de signer une promesse de ne jamais retourner sur les chantiers de recyclage ".

Par la suite, les hommes de main du chantier se sont rendus à l'école où travaille la femme de Salimullah Salim pour la menacer. " Ils voulaient qu'elle quitte son emploi et nous forcer à fuir la région ", explique le syndicaliste. " En 1998, nous avons failli partir. Tout était contre nous. Financièrement c'était très difficile. Nous étions socialement boycottés. Avec un capital très limité j'ai pu ouvrir un petit magasin de livres scolaires ".

Persona non grata sur les chantiers pendant trois ans, Salimullah Salim a finalement été sollicité par un " contractor ". Depuis juillet 2001, il a retrouvé un poste sur un chantier avec l'obligation de garder un profil bas concernant son activité syndicale.

### Autres tentatives syndicales

Suite à la grève d'octobre 1998, en dépit de nombreuses pressions et menaces d'un univers extrêmement hostile à toute revendication, quelques ouvriers ont essayé vainement de défendre leurs droits. " Quand nous réclamons pour un salaire impayé, nous sommes menacés par les gros bras des patrons ", explique un découpeur. " J'ai essayé il y a six mois de créer une association, mais les gros bras m'ont menacé. Ils ont dit que j'allais être battu et perdre mon emploi. Six d'entre nous ont essayé de monter une association, mais tout le monde a échoué. Les contractors nous ont menacés ".

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

Un autre ouvrier : " J'ai essayé de récolter de l'argent auprès des ouvriers pour monter un syndicat et j'ai été menacé. Ceux qui voulaient rejoindre le syndicat ont aussi été menacés. Nous avons été obligés de dissoudre le groupe. J'ai été obligé d'arrêter de motiver les autres ouvriers intéressés par le projet. Pourtant, il nous faudrait un syndicat pour nous défendre et éviter d'être menacés ou renvoyés. Il est impossible qu'il y ait des améliorations dans le travail sans syndicat. Mais si nous essayons de monter un syndicat, nous sommes immédiatement renvoyés. Au port de Chittagong, il y a une organisation syndicale pour les dockers. Si nous pouvions avoir ici la même organisation, la situation serait bien meilleure ".

Les tentatives syndicales peuvent aussi venir de l'extérieur. A.M. Nazimuddin, syndicaliste du JSJ évoque le démarrage d'une organisation d'aide sociale. " L'idée est d'abord d'organiser les ouvriers et après de créer un syndicat. Il y a environ 150 ouvriers impliqués dans ce projet d'organisation sociale. Tous les syndicats de Chittagong sont partie prenante, mais pas la BSBA ".

Salimullah Salim évoque, lui, la tentative de découpeurs de plusieurs chantiers de créer une association à laquelle les membres cotisaient 20 takas par quinzaine. " Il s'agissait d'une sorte de caisse de prévoyance pour venir en aide aux blessés. Mais tout s'est effondré ", regrette-t-il. " Je ne veux condamner personne en particulier concernant la situation sur les chantiers. Le gouvernement en tant que garant de la loi est certainement responsable. Les propriétaires et les contracteurs le sont évidemment pour ce qu'ils font subir aux ouvriers. Mais ces derniers sont aussi responsables pour ne pas être conscients de leurs droits ". Cependant il ajoute : " Pour des ouvriers qui ne peuvent pas savoir de quoi sera fait le lendemain, qui vivent au jour le jour, il est difficile de comprendre le sens d'un mouvement de revendication sociale. Et il est donc encore plus difficile de les regrouper au sein d'un syndicat ".

Certains voient aussi un obstacle légal à la création d'un syndicat. Comment des ouvriers qui ne sont pas salariés, n'ont même pas de contrat de travail, mais travaillent comme journaliers pourraient-ils monter un syndicat ? Reste pour eux la possibilité, en dépit des risques encourus, d'adhérer à un syndicat existant mais qui, sans accès aux chantiers, n'a quasiment aucune force pour les défendre. " Même les ouvriers sans contrat de travail peuvent être membres du syndicat ", affirme Anowar Hossein, le secrétaire général du JSJ à Chittagong. " Le problème, c'est l'hostilité des propriétaires et notre impossibilité d'accéder aux chantiers, qui rend toute tentative d'organiser les ouvriers très difficile, d'autant plus

qu'eux mêmes ne font pas la démarche de venir vers nous. Les propriétaires sont très riches. Si on se rend sur les chantiers pour organiser les ouvriers en syndicat, ils contacteront les autorités locales pour nous interdire de le faire et surtout engageront des hommes de main pour nous empêcher de mener notre activité syndicale ".

### Une industrie à part

Pour les syndicats du pays, les chantiers de recyclage entrent dans la catégorie " secteur inorganisé " car aucun d'entre eux n'y est présent explique Anowar Hossein. Un euphémisme synonyme de tous les abus imaginables. " En matière de droit du travail, l'industrie du recyclage des navires est la pire du pays ", estime Syed Sultan Uddin Ahammed, directeur adjoint du BILS. " Le secteur de la construction, par exemple, existe dans tout le pays, il ne s'agit pas d'un petit groupe qui contrôle comme une "mafia" une industrie limitée dans l'espace. Dans l'industrie classique, il y a une pratique syndicale ancienne, les patrons y sont habitués. Ce n'est pas le cas sur les chantiers de démantèlement.

La situation est aussi très critique dans la confection. Mais dans ce secteur, nous pouvons former un syndicat et, si les patrons refusent, nous pouvons engager des poursuites judiciaires ". Il ajoute : " Pour les syndicats, les secteurs d'activité les plus difficiles sont l'agriculture, la fonction publique et surtout la confection. Mais bien entendu, la situation est bien pire encore sur les chantiers de démantèlement. Nous sommes sollicités par des ouvriers venant de tous les secteurs industriels qui veulent former des syndicats, mais personne ne vient des chantiers de démantèlement. La peur est là. Le travail y est précaire, ils peuvent le perdre d'un moment à l'autre ".

### 3- Le gouvernement absent

Face à une industrie quasi secrète qui en aucun cas ne respecte la règle du jeu, en l'occurrence une multitude de lois et dispositions qui touchent aux conditions de travail, au respect de l'environnement ou encore aux droits des ouvriers, les autorités bangladaises, locales autant que nationales, semblent absentes. En fait, jusqu'à aujourd'hui, elles ne font pas beaucoup plus que percevoir les taxes.

" Nous avons demandé aux autorités locales si elles contrôlaient les chantiers de démantèlement et elles ont reconnu ne pas en avoir les moyens ", rapporte le journaliste Syed Murtaza Ali. En effet, aussi bien le département des explosifs que celui de l'environnement ou encore l'inspection

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

du travail n'ont pas les moyens de faire appliquer les lois bien que cela relève de leur responsabilité. Difficile en effet pour ces administrations sérieusement limitées en effectif de contrôler une industrie qui compte plus de 30 000 ouvriers directement impliqués.

Cependant, ce manque de moyens n'explique pas tout. La corruption joue aussi son rôle. Les chantiers de recyclage représentent une activité certes de taille, mais regroupée géographiquement sur un territoire plutôt limité. Il ne s'agit pas d'une industrie éparpillée aux quatre coins du pays. Cette concentration devrait permettre des contrôles plus aisés.

La corruption qui gangrène à des degrés divers la plupart des corps administratifs du pays constitue un sérieux obstacle. Tout est en fait négociable moyennant pots-de-vin. De la " location " du rivage à l'Etat à l'obtention de certificats de dégazage en passant par le silence de la police, les responsables de chantiers négocient le plus souvent sous la table. Et cette pratique est tout autant plébiscitée par les administrations que par les démolisseurs de navires. Un propriétaire de chantier : " Chaque année, en plus de la location du terrain, nous devons payer une redevance pour l'utilisation du rivage qui appartient au domaine public. Cette redevance n'est pas élevée, mais dans le même temps nous devons payer aux mêmes personnes une somme conséquente sous la table ".

L'autre obstacle à l'imposition des lois existantes tient aux relations qu'entretiennent les propriétaires de chantiers avec les barons locaux.

" Nous pouvons essayer de faire respecter la loi, mais nous faisons face à beaucoup de difficultés. Les responsables de chantiers ont de très bonnes relations ", dénonce Mohammad Ismael, le directeur du Département de l'environnement de Chittagong. " Des mesures draconiennes devraient être prises à l'encontre de ceux qui polluent. Le gouvernement devrait être plus dur, intransigeant. L'intention politique existe, mais il faudrait se donner les moyens de la matérialiser ".

Selon le journaliste Syed Murtaza Ali, " les hommes politiques sont toujours favorables aux propriétaires, avec lesquels ils entretiennent des liens privilégiés. Les démolisseurs de navires ont de très bonnes relations avec les autorités locales et le gouvernement. Ils payent des pots-de-vin au lieu de payer des taxes... ".

Cette faiblesse des autorités bangladaises est d'autant plus dommageable qu'elles sont les seules à l'heure actuelle à détenir les clefs d'un changement. Ni les ouvriers sans moyens,

ni les propriétaires obnubilés par le profit, ne feront le nécessaire pour améliorer les conditions de travail sur les chantiers.

Nombre de personnes interrogées évoquent la nécessité de nouvelles lois ou directives pour encadrer plus facilement une industrie récente à laquelle les législations existantes ne sont pas toujours adaptées.

Un découpeur membre d'un syndicat : " Aujourd'hui l'initiative du changement devrait venir du gouvernement. Puis les responsables des chantiers devront se conformer aux directives officielles. C'est au gouvernement de s'imposer ". " Je peux parler en tant que médecin mais je n'ai aucun pouvoir. Si quelque chose doit changer dans ce business, cela ne peut venir que du gouvernement ", estime le docteur Rahman Mizan.

Pour le journaliste Hasan Akbar, " afin d'améliorer ce business il faudrait bien sûr d'abord améliorer la sécurité sur les chantiers, notamment rendre systématiques les inspections pour l'obtention des certificats nécessaires. Mais le gouvernement doit aussi reconnaître que les chantiers constituent une industrie à part entière et à ce titre développer l'infrastructure nécessaire. Il faut une certaine prise en charge de cette activité industrielle par l'Etat ".

Enfin, l'ultime frein à tout changement tient à l'importance économique des chantiers. Dans un pays pauvre et surtout dans un système capitaliste, celui qui produit, qui crée des emplois, est difficilement attaquable. " Parce qu'ils emploient des dizaines de milliers d'ouvriers et produisent 100% de l'acier national, les dirigeants des chantiers de recyclage se croient au-dessus des lois ", dénonce un syndicaliste. Et avec le même souci économique, le gouvernement bangladais se garde d'imposer la moindre sanction qui pourrait avoir un effet négatif sur l'activité économique des chantiers. La plupart des officiels interrogés reconnaissent les problèmes que posent les chantiers, mais toujours après avoir rappelé l'importance économique de cette activité.

### C. Une activité sous silence

Bien qu'ils forment un secteur industriel de poids au Bangladesh, les chantiers de démantèlement de Chittagong demeurent une activité quasi secrète. Les traces de recyclage sont partout visibles sur la route Dacca-Chittagong sur une vingtaine de kilomètres entre Chittagong et Bhatiari, mais ceux qui cherchent des informations concernant l'activité à l'intérieur des chantiers trouvent toujours porte close.

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

Journalistes, membres d'ONG, syndicalistes ou bien entendu ouvriers, tous évoquent le silence imposé sur les chantiers. Les ouvriers se voient déconseillés de parler aux " visiteurs ", ce n'est qu'une fois loin, pour certain à Chittagong, qu'ils peuvent parler librement de leur travail. Plusieurs syndicalistes qui ont tenté d'agir en faveur des ouvriers ont été menacés, voire attaqués. Enfin, eux aussi ciblés par les responsables de chantier, les journalistes savent depuis longtemps que mener une enquête sur le démantèlement de navires peut-être très risqué.

Pour faire le silence sur les chantiers, la première méthode est d'en restreindre au maximum l'accès. Rendre totalement inaccessible les chantiers aux regards extérieurs étant impossible, notamment lors d'accidents importants, les responsables " nettoient " au mieux leurs sites pour en présenter une façade acceptable. Il s'agit alors de faire disparaître toute trace fâcheuse du sinistre, y compris si nécessaire les corps d'ouvriers décédés.

### 1- La presse en ligne de mire

En l'absence de véritable volonté des autorités de contrôler les chantiers, les journalistes font partie des rares personnes à pouvoir dénoncer et faire pression pour que les choses changent. Pourtant, rares sont les articles publiés qui évoquent la situation sur les chantiers. En fait, conscients du pouvoir que représente la presse, les responsables de chantier ont en permanence le souci de contrôler les journalistes, de distiller la bonne parole à certains triés sur le volet (et remerciés) et de faire taire ceux qui tentent d'enquêter honnêtement.

Dans un pays où les journalistes sont tout autant craints que menacés, les chantiers de recyclage n'échappent pas au genre. Le journaliste Hasan Akbar de Chittagong : " Je ne pense pas que les propriétaires [de chantiers] disent la vérité. Ils ne nous donnent pas assez d'informations. Ils ont une tendance à cacher. Il y a clairement un fossé qui nous sépare. Les journalistes ne croient pas les propriétaires et ces derniers évitent les journalistes. Les relations entre les deux ne sont pas bonnes. Je ne subis pas de violence physique, mais c'est une guerre froide. Quand je téléphone aux propriétaires, je ne peux jamais les joindre. Et les ouvriers refusent de nous parler ".

Pour Sultan Ahmed Showdaghgor, propriétaire de chantier : " Tous ceux qui viennent avec des appareils photo et des carnets de notes, veulent écrire et dire des choses négatives sur les chantiers. Nous pensons qu'il s'agit d'une conspiration internationale ".

Le travail des journalistes devient particulièrement difficile lors des explosions mortelles pour lesquelles les propriétaires veulent éviter toute mauvaise publicité.

" Quand nous allons sur un chantier après une explosion, les portes restent fermées pour nous et la première chose que font les hommes de main, c'est d'arracher des mains des photographes leurs appareils photo ", raconte Mahamud Dulhaq, Secrétaire général du club de la presse de Shitakundu.

" J'ai écrit un article sur l'explosion du 31 mai [2000]. Je suis convaincu que le nombre de morts est bien supérieur à 16, le chiffre officiel. Je pense plutôt à une cinquantaine de morts, mais c'est impossible à vérifier. Trouver des chiffres précis concernant cette industrie n'est pas possible en raison du secret qui l'entoure ", explique le journaliste Syed Murtaza Ali.

" Chaque fois qu'un journaliste arrive, les contremaîtres et les contractors nous disent de ne pas parler ", avoue un ouvrier qui a fait le déplacement jusqu'à Chittagong pour pouvoir témoigner librement. " Nous, nous essayons parfois de parler mais immédiatement, les contremaîtres ou les contractors nous disent que ce n'est pas notre travail de parler et nous renvoient à notre tâche ".

Un autre ouvrier, lui aussi interrogé à Chittagong : " En cas d'accident important, les responsables du chantier montrent deux ou trois morts et ils cachent les autres. C'est facile car nous ne sommes pas enregistrés sur le chantier. Nous n'existons pas. Même si quelqu'un vient mener une enquête, il sera pour lui très difficile de savoir la vérité. Chaque fois qu'il y a un grave accident, tout est fait dans le secret. Pour les petits accidents, c'est pas la peine, personne n'est au courant ".

" Quand un ouvrier mourait accidentellement, mon premier travail était de faire disparaître la feuille de présence du jour. Et d'en rédiger une nouvelle sans le nom de l'ouvrier décédé " explique quant à lui Salimullah Salim. " Lors d'un décès, je ne m'occupais pas du corps, le contremaître s'en chargeait. Je n'avais pas de contact non plus avec la police, qui n'était pas informée. La première des choses à faire était de rendre le lieu du décès le plus normal possible ".

### La corruption

Selon Syed Murtaza Ali, " il n'y a que des murmures, pas de véritable réaction, pas de vague. Après l'explosion du 31 mai [2000], les responsables du chantier ont juste fait le ménage au plus vite pour effacer toute preuve. Les journalistes n'ont pas pu faire leur travail. Je ne peux pas les blâmer, c'est très



## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

difficile et même risqué d'enquêter. Les jeunes journalistes ne sont pas bien formés et ils sont mal payés. Il se peut aussi qu'ils aient des connivences avec le milieu ". Autrement dit, certains journalistes, moyennant rétribution, gardent le silence sur certains faits, notamment les morts. " Il arrivait que des journalistes viennent au chantier et parlent aux ouvriers mais le lendemain, il n'y avait rien dans la presse. Je suppose que les journalistes recevaient de l'argent ", dit Salimullah Salim.

Plusieurs journalistes interrogés ont eux mêmes donné le détail d'affaires de corruption impliquant des confrères. Ainsi, Hasan Akbar évoque l'explosion d'un navire dans les années 1990 qui a fait selon lui 28 morts, alors qu'officiellement il n'y a eu qu'un seul décès. " A l'époque, les deux journalistes qui avaient été prévenus les premiers de l'accident sont revenus des chantiers nous affirmant qu'un seul ouvrier était décédé. La presse en a fait une petite brève. Quelques jours après le drame, j'ai vu ces deux journalistes qui roulaient sur des motos flambant neuves alors qu'ils touchaient des salaires modestes. J'ai alerté le directeur de leur quotidien, qui a mené son enquête. En fait, les motos avaient été achetées avec l'argent donné par le chantier. Le chantier a ainsi " acheté " les journalistes et fait disparaître les corps des autres victimes. J'ai pu personnellement parler aux ouvriers et vérifier la mort de 28 d'entre eux ".

Selon Hasan Akbar, après chaque accident, les " contractors " proposent de l'argent aux journalistes des grands quotidiens locaux. " On m'a déjà proposé de l'argent à plusieurs reprises. Pour le pétrolier *TT Dena*, il y avait quatre contractors chargés de la découpe. Deux d'entre eux m'ont proposé de l'argent. En fait, quand je me suis rendu sur le chantier pour enquêter, ils m'ont proposé du liquide, ils m'ont dit d'aller dans le bureau des patrons "pour régler mes problèmes de dépenses". J'ai appris par la suite que certains journalistes avaient touché entre 10 000 et 30 000 takas ".

Selon le journaliste du quotidien *Azadi*, les propriétaires ne proposent jamais d'argent, ils restent en retrait. Ce sont les " contractors " qui opèrent, mais les sommes distribuées viennent bien selon lui des propriétaires. " Les contractors ne payent pas de leur poche car les décès n'ont pas d'importance pour eux alors que pour les propriétaires, cela peut faire une très mauvaise publicité ", affirme-t-il.

Le journaliste Atahar Siddique Khasru va encore plus loin dans ses accusations. " Il existe une liste de journalistes qui reçoit chaque mois un second salaire, parfois plus élevé que le premier... " affirme le correspondant du quotidien national *Ittefaq* à Shitakundu. " Je connais au moins six journalistes locaux qui reçoivent au minimum 5 000 takas par mois. Il y a

une vingtaine de journalistes qui couvrent l'actualité de Shitakundu dont dix sont des correspondants permanents. Donc seuls quatre journalistes salariés sur les dix ne reçoivent pas d'argent ". Atahar Siddique Khasru évoque par ailleurs le cas d'un journaliste du quotidien *Prothom-Alo*, licencié en janvier 2002 pour corruption.

Le syndicaliste Salimullah Salim détaille, lui, le silence de la presse au sujet des coups et des menaces de mort subis lors de sa séquestration sur le chantier *Namreen* en 1998. " Nous avons à l'époque publié un communiqué pour dénoncer le silence de la presse. Je présume que les journalistes sont contrôlés par les démolisseurs de navires et que les journaux reçoivent des pages de publicité des chantiers, notamment *Azadi* et *Purbakon*, les deux grands quotidiens locaux. Il suffit aux propriétaires de contrôler ces deux titres. C'est très difficile en revanche pour eux de contrôler la presse de *Dacca* ".

### La violence

Pour les quelques journalistes incorruptibles, les chantiers savent aussi utiliser la manière forte. " La plupart des propriétaires ont un budget pour payer les politiciens locaux, la police, les journalistes et bien sûr leurs hommes de main. En tant que journaliste, si tu n'écoutes pas les responsables de chantier, particulièrement en cas d'accident mortel, tu peux facilement être victime de violence ", explique Atahar Siddique Khasru.

Le journaliste d'*Ittefaq* est bien placé pour le savoir. En 2001, après avoir écrit plusieurs articles critiques à l'égard des chantiers de démantèlement, dénonçant notamment des liens avec des groupes criminels, il est enlevé, détenu et torturé, puis laissé pour mort sur le bas-côté de la route *Dacca-Chittagong*.

" Pendant ma détention, j'étais maintenu agenouillé de force avec les mains attachées dans le dos et liées aux pieds. Pendant les douze jours, j'avais les yeux bandés en permanence. Je n'étais quasiment pas nourri et à la place de l'eau il me donnait du tord-boyaux. Je recevais des coups de pieds, j'étais battu à coup de bâton sur les mains, les épaules et les genoux. Ils m'enfonçaient aussi des aiguilles sous les ongles. Ils me demandaient : "Avec quelle main tu as écrit l'article ?" Quand je répondais la droite, ils commençaient à écraser dessus leurs cigarettes et à frapper avec un bâton. Au bout de trois jours, lorsque la campagne de presse en ma faveur a commencé, ils ont redoublé les tortures, ils se sont mis aussi à me battre sur la tête. L'un d'eux disait : "Tuons-le", mais un autre répondait "On n'a pas reçu d'ordre". J'étais persuadé que j'allais mourir. Je cherchais juste à savoir si ma mort serait douloureuse ou pas. J'en étais arrivé à penser qu'il valait mieux

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

mourir que subir leur torture. Ils me demandaient en permanence qui m'avait demandé d'écrire et pourquoi ".

Dans son enquête, Khasru avait osé détailler le pillage de deux bateaux immobilisés au large du port de Chittagong, que des groupes criminels avaient fait dériver vers les chantiers de Shitakundu pour opérer leur besogne. Un dépeçage en règle avec, selon le journaliste, la complicité de certains chantiers.

Un responsable de chantier reconnaît : " Khasru a essayé de dévoiler l'histoire cachée du pillage de bateaux impliquant des chantiers. Ce n'est pas le fait de dénoncer le pillage en tant que tel qui est à l'origine de son enlèvement, mais le fait de toucher, de trop dévoiler du milieu des chantiers de démantèlement. Le pillage avait commencé trois mois avant que Khasru ne publie son enquête. Et curieusement, aucun journaliste n'en avait parlé alors que tout le monde en discutait dans les cafés ".

Selon le chef du bureau d'Ittefaq à Chittagong, Osman Gani Mansur, " l'incident a eu un impact important sur la politique locale car les personnes impliquées dans le kidnapping étaient liées à l'ancienne majorité gouvernementale. Le fils d'un député y était mêlé et il était aussi impliqué dans le dépeçage du navire dénoncé par Ittefaq. Khasru avait aussi publié des articles qui dénonçaient la récupération de résidus de pétrole, d'huiles usagées qui servaient à "couper" des lubrifiants vendus sur le marché. On a proposé de l'argent à Khasru pour qu'il se taise. Pour ma part je n'ai pas reçu de proposition financière, mais on m'a conseillé de dissuader mon reporter de continuer à fouiller les affaires des chantiers ".

Khasru dénonce aussi le cas du journaliste Mahmud Abdullah, dont le frère a été attaqué à son domicile et violemment battu au point d'être hospitalisé. " L'attaque a eu lieu parce que Mahmud Abdullah avait écrit un article au sujet des hommes de main des chantiers. A l'heure actuelle, huit journalistes sont victimes d'une manière ou d'une autre des hommes de main ", affirme Khasru.

Atahar Siddique Khasru comme Syed Murtaza Ali sont des journalistes privilégiés avec pour l'un des appuis familiaux considérables et pour l'autre une solide réputation, ce qui n'est pas le cas de l'écrasante majorité de leurs confrères, qui gagnent modestement leur vie et ne bénéficient pas de soutien suffisant qui les mette à l'abri de la corruption, des pressions ou des menaces.

### 2- La police sans voix

Elément potentiellement perturbateur du silence imposé par les chantiers, la police a elle aussi droit à des pots-de-vin. Là

encore, cette corruption n'est pas un cas particulier propre aux chantiers, mais une pratique largement répandue à l'échelle nationale.

" La police est, elle aussi, payée régulièrement ", elle reçoit "l'argent de la protection" (" Protection money ") payé au commissariat local ", dénonce Hasan Akbar. " Il y a trois ans [en 1997], les vingt chantiers en activité avaient récolté environ 100 000 takas pour la police. Aujourd'hui, c'est certainement plus. S'ajoutent à cette contribution de petites sommes lors de chaque incident, pour chaque décès ". Le journaliste explique que lors d'un accident, les chantiers payent pour maquiller le rapport d'enquête policière. " Ils payent aussi des " frais de dossier ", une contribution illégale imposée à toute personne qui au Bangladesh veut porter plainte ou obtenir un service quelconque de la police ".

Dans le cas où les ouvriers décédés sont déclarés, leurs corps sont transportés à l'hôpital pour autopsie. Ce transport est payé par les ouvriers, précise Hasan Akbar qui ajoute que cette contribution est chose normale car les policiers de Shitakundu n'ont pas de budget pour leurs déplacements... En revanche, lorsque le silence doit s'imposer sur les cadavres, les chantiers payent. Salimullah Salim qui a dû faire face à ce genre de situation à maintes reprises, explique : " Concernant la police, il y avait un prix à payer pour le silence. Lors d'une explosion mortelle, c'était 50 000 takas pour que les noms des ouvriers décédés disparaissent des registres de la police ".

Le journaliste Mahamud Abdullah raconte le décès de deux ouvriers enterrés sans autopsie. " J'ai publié cette histoire dans mon journal et le lendemain, la police est allée au chantier pour demander des comptes. Le chantier était prêt à payer 100 000 takas de compensation aux deux familles. Mais avec cette visite, le chantier a dû donner 60 000 takas à la police et le reste, seulement 40 000, aux deux familles. Les familles sont venues me voir furieuses pour dire que je leur avais fait du tort car elles avaient perdu de l'argent... "

De manière générale, face à des chantiers appuyés par les hommes politiques du cru, la police reste au garde-à-vous et ne peut qu'encaisser le fruit de son silence. Le syndicaliste Nayeem Uddin raconte s'être rendu à la police de Shitakundu après avoir été séquestré en compagnie de Salimullah Salim en 1998 : " Je leur ai demandé de faire quelque chose et ils m'ont répondu : "La seule chose que nous pouvons faire est de convoquer les responsables du chantier mais alors il nous faudra écouter leur version de l'histoire et faire ce qu'ils demandent..." "

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

En fait, estime Syed Murtaza Ali, " les seuls qui peuvent faire quelque chose contre les démolisseurs de navires sont les médias, même si c'est très peu. Les politiciens locaux ne vont jamais s'opposer aux propriétaires de chantiers, d'autant plus que les ouvriers ne sont pas d'ici, ils viennent de loin et ne pèsent rien ". Mais malheureusement, reconnaît-il, même les journalistes ne font quasiment rien.

Cet aveu de faiblesse revient très souvent parmi les personnes interrogées, comme chez le professeur Yusuf Sharif Ahmed Khan, qui s'appuie sur ses études de l'impact du recyclage des navires sur l'environnement pour dénoncer les chantiers. : " Je suis très libre, mais je n'ai aucun pouvoir. Je suis un tigre sans dent ".

### D. L'environnement ignoré

#### Environnement et développement

En dépit des assurances données par la BSBA, une simple visite sur les chantiers et dans le voisinage immédiat permet de constater la gravité de la situation. En effet, l'autre victime du recyclage des navires tel que pratiqué sur la côte bangladaise est l'environnement. Aussi bien le rivage, la mer qui baigne les chantiers que l'air sont gravement pollués par les opérations de démantèlement de navires. La pollution est visible partout : le sol est couvert de débris en tout genre, l'eau de mer luit de toutes sortes d'huiles et résidus pétroliers, l'air est difficile à respirer, etc. Et encore ne s'agit-il que de la partie visible. D'autres matières toutes aussi dangereuses, telle l'amiante, ne peuvent se déceler à l'œil nu.

Plusieurs études, dont celles de l'OIT, de Greenpeace ou encore du bureau de certification norvégien Det Norske Veritas (DNV)<sup>35</sup>, ont détaillé les dizaines de substances hautement polluantes présentes sur les chantiers.

Alors que la situation est des plus préoccupantes, la BSBA préfère tout ignorer. En juin 2000, Zafar Alam affirmait : " Aujourd'hui il n'y a aucun problème de pollution sur nos chantiers car nous faisons attention. Ici, c'est très différent de l'Inde car nous prenons des précautions. Et puis, dans notre pays les résidus de pétrole et d'huile ont une valeur marchande alors nous ne les jetons pas comme en Inde ". S'il est vrai que les résidus de pétrole et autres matières très polluantes sont en grande partie recyclés, il n'en reste pas moins que les navires sont " lavés " dans la mer et que les composants toxiques des navires ne subissent aucun traitement particulier, ils sont simplement démantelés comme le reste. Par ailleurs pour recycler et revendre des matières dangereuses, il faut

aussi les stocker. Et ce stockage est mené sans tenir aucun compte de l'environnement.

La pollution est aussi aisément perceptible aux abords des chantiers et autour de la route Dacca-Chittagong, où l'activité de recyclage connaît sa deuxième étape. On peut observer des fûts de résidus pétroliers entreposés sans aucune protection particulière, toutes sortes de ferrailles entassées au tout venant. Tous ces dépôts sauvages cohabitent directement avec les cultures, les élevages et les habitations.

" Je suis dégoûté par la situation existante sur les chantiers de recyclage. C'est un des premiers problèmes de pollution ici à Chittagong ", dit un responsable du Département de l'environnement interrogé en juin 2000 à Chittagong. Une tâche titanesque à résoudre mais avec des moyens des plus limités. " Nous sommes en tout et pour tout 173 personnes en charge de l'environnement dans un pays qui compte 127 millions d'habitants, comment voulez-vous lutter ? " demande le directeur du Département de l'environnement Mohammad Reazuddin.

Alors que le Département de l'environnement n'avait jamais fait montre d'un grand activisme à l'encontre de la pollution des chantiers, l'explosion du *TT Dena* l'a obligé à modifier son comportement. Ainsi, dès le lendemain de l'accident, le directeur du bureau de Chittagong a envoyé un rapport à son administration à Dacca demandant que des poursuites pénales soient lancées à l'encontre du propriétaire du pétrolier et des contractors impliqués dans le démantèlement. Une volonté nouvelle qui, deux ans plus tard, est malheureusement restée velléitaire.

" Le Ministère de l'environnement devrait être plus actif sur les chantiers mais il se contente de déclarations. Le travail est fait uniquement sur le papier ", estime B. Mondal du bureau de l'OIT à Dacca.

Selon Mohammad Reazuddin, " envoyer des rappels à l'ordre, des mises en demeure ne marche pas. Ce qu'il faut, c'est les poursuivre devant la justice. Mais pour le moment, il nous manque encore un cadre pour le faire. Une juridiction spéciale pour juger les infractions relatives à l'environnement devrait voir le jour et des directives devraient être publiées. " Le directeur du Département de l'environnement estime qu'il faut aussi dans un premier temps apporter une assistance technique aux chantiers, leur fournir de la formation. Il faut aussi selon lui informer précisément les propriétaires de chantiers des règles, des nouvelles directives et par la suite engager des poursuites judiciaires en cas d'infraction.

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

" Mais nous devons aussi tenir compte du contexte et des besoins économiques " estime, comme beaucoup d'autres personnes interrogées, Mohammad Reazuddin. " Nous avons aussi des lois sur l'alimentation qui, si elles étaient appliquées, interdiraient à tout le monde de manger... ".

Autrement dit, au Bangladesh, la loi ne pèse pas lourd quand il est question de nourrir des dizaines, voire des centaines de milliers de personnes. " Il faut trouver un compromis entre perdre des emplois et rendre les chantiers plus sûrs. C'est la situation socio-économique du pays qui est responsable de la situation de pollution qui prévaut sur les chantiers, pas le Département de l'environnement. Si cette industrie devait respecter les normes à la lettre, elle serait impossible ", explique Mohammad Reazuddin.

Le magistrat Mohammad Harisuddin, tout en dénonçant les pratiques et abus inacceptables ayant cours sur les chantiers, appelle lui aussi à tenir compte du contexte économique du pays. " La loi devrait être respectée, notamment concernant l'environnement, mais prenons garde de ne pas sacrifier les emplois. Il faut trouver un équilibre ".

Un pragmatisme de circonstance qu'un propriétaire de magasin de meubles recyclés sur le bord de la route Dacca-Chittagong traduit à sa manière : " Quand les gens n'arrivent pas à gagner 10 takas par jour pourquoi parler d'environnement? ".

### Les pêcheurs victimes des chantiers

Bien qu'on doive s'interroger sur le coût écologique et humain, il est indéniable que les chantiers de recyclage de Chittagong ont créé nombre d'emplois. Ceux dont on parle moins, ce sont des villageois vivant aux abords des chantiers qui, pour beaucoup, ont perdu progressivement leur moyen de subsistance : la pêche.

" Le recyclage de navires est une activité industrielle très polluante. La pêche est directement touchée. Certaines espèces ont déjà disparu et d'une manière générale, les poissons ne sont plus aussi gros aujourd'hui ", dénonce en février 2002 Mohammad Ismael, le directeur du bureau de Chittagong du Département de l'environnement. " A proximité des chantiers, les ressources de poissons disparaissent. Les pêcheurs ont perdu leur moyen de subsistance et certains n'ont plus de quoi se nourrir. Certains habitants de la zone manquent désormais de protéines ".

Là encore, impossible de connaître l'ampleur du désastre en chiffres. Aucune étude exhaustive n'a été menée sur l'impact

des chantiers sur la pêche. Mais les témoignages recueillis permettent de se faire une idée de la situation à laquelle les pêcheurs des environs de Shitakundu doivent faire face.

Au village de Jelepara, à Bhatiari, qui jouxte plusieurs chantiers de démantèlement, une centaine de familles vivent principalement de la pêche. Celle-ci est saisonnière. C'est de mi-juin à octobre, explique le chef du village, que les pêcheurs font le plus gros de leur revenu, notamment avec le très prisé hilsha, une sorte de saumon. Le reste de l'année, ils peuvent en théorie pêcher des petits poissons avec des filets de taille réduite au plus près du rivage. Dans les faits, nombre de villageois abandonnent leurs bateaux pour aller travailler sur les chantiers voisins.

" Il y a moins de poissons en raison de l'essence et de l'huile rejetée à la mer près de la côte. Même au large on peut voir l'huile et l'essence qui vient des chantiers. Le hilsha est un poisson très fragile qui meurt très facilement. Avec toute cette pollution, les hilshas ne viennent plus. On ne trouve encore des hilshas qu'en allant beaucoup plus loin au large. Mais je n'ai pas le droit, je dois rester dans ma zone de pêche. Pour la haute mer, il n'y a pas de zones mais avec mon bateau, c'est impossible d'aller si loin. Avec nos petits bateaux, nous sommes obligés de pêcher toujours au même endroit. Pour les gros chalutiers c'est différent ".

En moins de vingt ans le chantier installé à proximité a bouleversé l'économie du village explique un pêcheur. " Le chantier a ouvert en 1985. Avant, nous pêchions beaucoup plus de poissons et de plus grande taille. Le prix du poisson était alors plus bas, mais nous pouvions attraper de beaucoup plus grandes quantités. Nous ressentons la pauvreté dans le village depuis environ cinq ans. Certains villageois pêchent aussi les bébés crevette pour l'élevage car il n'y a plus assez de poissons. Les chantiers ruinent notre communauté, notre économie ".

En fait, explique le chef du village, les propriétaires de chantiers ignorent les pêcheurs. Il ne s'agit pas d'une cohabitation déséquilibrée mais d'un mépris total. " Dans la plupart des cas, les propriétaires de chantiers font poser des bouées pour l'échouage sans tenir compte de nos zones de pêche. Souvent, ils échouent leurs navires en pleine zone de pêche et nous ne pouvons plus y retourner avant des mois. Ces "navires morts" amènent ici la mort ".

Lors des opérations d'échouage il arrive aussi fréquemment que les filets soient arrachés. " Nos filets détruits se comptent par centaines. Nous avons formé un comité de pêcheurs en

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

août 2001 et nous avons déposé plainte au commissariat de Shitakundu. Il y a eu un arbitrage effectué par un député local afin de trouver une solution. Le député a demandé à la police de réclamer une compensation pour nos filets. Nous avons reçu 600 takas par filet alors que leur coût est de 10 000 ".

Collectivement, il s'agit de la première plainte déposée par les pêcheurs. Individuellement, certains essayent parfois de négocier une compensation directement avec les responsables du chantier. Mais la tâche est difficile. " Nous ne pouvons pas entrer dans les chantiers. Nous sommes ignorés par leurs propriétaires ", dit le chef du village. " En fait, nous avons peur des propriétaires, le plus souvent nous parlons aux contractors. Sur le chantier on nous pose des questions stupides comme par exemple : "Quelle est la preuve que vous avez eu un filet détruit ?". Nous sommes trop petits pour nous défendre. Il n'y a jamais eu de violence contre nous, ils nous crient dessus c'est tout ". Et si davantage de navires arrivaient à l'avenir ? " Je n'ose même pas l'imaginer... Le plus important pour nous, c'est l'éducation de nos enfants pour qu'ils puissent devenir employés et ne plus dépendre de la pêche. Mon fils ne sera pas un pêcheur, il va finir le lycée et va continuer ses études. Je serai le dernier pêcheur dans ma famille ".

Mais pour la plupart des enfants du village, faire des études et même simplement aller au lycée est tout simplement impossible.

### **Le Bangladesh, poubelle des pays riches**

Au-delà de l'irresponsabilité des propriétaires de chantiers de Chittagong, il faut évoquer la responsabilité de pays riches qui préfèrent voir leurs détritiques, notamment les plus gros d'entre eux - les navires de mer - disparaître vers des destinations lointaines comme le Bangladesh. La Convention de Bâle est ignorée en permanence et peu importe ce qu'il advient de ces mines toxiques flottantes à partir du moment où le désastre est ailleurs.

" Dans le domaine du démantèlement de navires, nous ne pouvons faire imposer les règles du jeu. Si l'obligation de nettoyage du navire avant sa mise aux enchères étaient respectée, alors les principaux problèmes seraient réglés ici ", estime Mohammad Reazuddin. " Il doit exister un contrôle sur le nettoyage avant l'enchère. Les navires devraient arriver ici avec uniquement du carburant pour le moteur ".

En fin de compte, explique le directeur du Département de l'Environnement, " les pays pauvres se battent pour obtenir leur part du marché mondial. Ils ne peuvent pas se battre sur le

marché des produits propres et faciles. On trouve donc ici au Bangladesh les industries sales, polluantes, comme celles du cuir et du textile qui impliquent l'utilisation de produits chimiques. Les industries en plein essor ici sont les industries malades de l'Europe comme le cuir, le textile ou le démantèlement de navires. Nous acceptons car c'est la seule manière de nous développer ".

### **3. Conclusion : premiers changements ?**

On peut considérer le 31 mai 2000 comme une date charnière sur les chantiers de démantèlement de navires de Chittagong. En effet, la tragique explosion sur le pétrolier *TT Dena* a produit une telle onde de choc et provoqué de telles protestations qu'il est alors devenu impossible de poursuivre le business sans remise en question.

Le gouvernement a pour la première fois institué une commission d'enquête visant à éclaircir le contexte dans lequel s'est produit l'accident. Il a aussi organisé en juillet 2000, par le biais du Département des explosifs, un atelier de formation sur le nettoyage et le découpage des navires ainsi que sur les mesures à prendre pour éviter les risques d'explosion. Les contremaîtres et superviseurs qui participaient à l'atelier devaient par la suite former leurs ouvriers. Un second atelier est prévu pour décembre 2002.

De son côté, l'OIT a organisé en mars 2001 un séminaire qui a permis de rassembler tous les acteurs de l'industrie du recyclage de navires, y compris des syndicats qui n'ont par ailleurs aucun accès aux chantiers. Cette rencontre n'a pas été sans tensions étant donné les divergences de points de vue. Mais le simple fait que des questions aussi cruciales que les conditions de travail, les droits des ouvriers ou encore l'environnement aient pu être abordées constitue déjà en soi un progrès. " C'était une première pour les chantiers, les participants ont reconnu qu'il fallait changer les mentalités de tout le monde, qu'il fallait aussi des formations sur les aspects techniques comme sur les questions légales ", dit Mohammad Ismael, le directeur du Département de l'environnement de Chittagong. " Aujourd'hui la situation change de manière positive, mais très, très lentement ".

Même optimisme à l'OIT : " La situation s'est améliorée. Il n'y a pas encore une majorité d'ouvriers casqués mais on peut quand même parler de progression ", estime B. Mondal. " Avant, les ouvriers qui découpaient au chalumeau n'avaient aucune protection pour les yeux, aujourd'hui on peut en voir certains porter des lunettes, on voit aussi des chaussures, des gants ".

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

Pour Salimullah Salim, " le changement essentiel tient au fait que les propriétaires et les contractors prennent de nouvelles précautions pour réduire le nombre de décès et d'accidents. Bien sûr, les précautions ne sont pas d'ordre scientifique, ils font faire par exemple plus de trous dans la coque ".

Par ailleurs, une brigade de pompiers a été installée non loin des chantiers et l'annonce de l'ouverture prochaine d'un hôpital de 100 lits a été faite en janvier 2002.

Pour nombre d'observateurs, cette évolution n'est pas tant le fait d'un changement de mentalité des responsables de chantiers, mais tient plutôt à leur obligation de donner des gages suite aux nombreuses critiques dont ils ont été la cible. " Avant, les chantiers pouvaient cacher les accidents mais désormais, ils se sont rendus compte que ce n'est plus possible. Les propriétaires et les contractors sont aujourd'hui conscients qu'il existe des ONG, des journalistes, des syndicats ou encore certains départements du gouvernement prêts à dénoncer ce qui se passe sur les chantiers ", estime un syndicaliste.

En fait, les signes d'amélioration se multiplient mais concrètement, les changements tardent à venir. Deux visites de la FIDH en juin 2000 et février 2002 ont permis de constater que les changements restent infimes. Il s'agit avant tout d'intentions et de promesses.

La formation qui a été organisée sur chaque chantier n'a pas convaincu les ouvriers. Un découpeur : " Les ouvriers ont été rassemblés sur le chantier. Avec un haut-parleur on nous a dit que la sécurité est importante, que des mesures seraient prises, que chaque chantier allait avoir un docteur et qu'un hôpital serait construit. On nous a aussi promis toutes les protections nécessaires pour travailler. Il y a eu beaucoup de promesses. Et en fait la formation se limitait aux conseils ".

Un autre ouvrier : " Il y a eu une annonce de formation pour tout le monde mais elle n'a pas vraiment eu lieu. Un matin nous avons été réunis pour écouter les discours des propriétaires et des contractors. Ils nous ont promis des protections [bottes, gants, casques, etc.] et un hôpital. On attend toujours ".

En fait, explique Salimullah Salim, " pour réduire les pressions [suite à l'accident], les chantiers ont organisé des "formations" par haut-parleurs qu'ils utilisaient pour crier les consignes de sécurité aux ouvriers, mais aucune formation n'a été entreprise ".

" Rien n'a vraiment changé " estime pour sa part le docteur Rahman Mizan. " Il y a eu le séminaire, la distribution de quelques casques, lunettes et bottes mais tout cela permet surtout de se donner bonne conscience, de faire bonne figure. Il y a de minuscules signes de changement, mais dans le fond la situation reste la même ".

Pour le journaliste Khasru, " il n'y a aucun changement concernant les conditions de travail. Le seul changement, c'est qu'aujourd'hui, en cas d'accident, un séminaire est organisé. On annonce même la construction d'un hôpital mais rien n'est fait concrètement ".

Presque deux ans après la création de la commission d'enquête, le rapport n'a toujours pas été rendu public. " Dans ce pays, nous faisons beaucoup de commissions, de rapports... Mais concernant les chantiers de démantèlement, je n'ai pas vu de changement perceptible sur le terrain. Il n'y a que des paroles, des promesses, rien de concret ", se lamente un responsable de l'administration à Chittagong.

Enfin, face à une industrie qui a connu une telle croissance en vingt ans et qui pourrait encore prendre de l'ampleur, certains évoquent la nécessité d'une autorité créée spécifiquement pour superviser les chantiers de démantèlement de navire. Une autorité ad hoc tout autant pour sanctionner que pour accompagner les changements nécessaires.

Trois décennies après ses premiers balbutiements, l'industrie du démantèlement de navire est devenue essentielle à l'économie bangladaise. Responsable de morts par centaines et d'une grave pollution de l'environnement, cette activité est aussi devenue une source de revenu pour plusieurs centaines de milliers de Bangladais dont une large majorité compte parmi les plus pauvres du pays. Si l'Etat bangladais doit aujourd'hui changer d'attitude pour encadrer et accompagner une activité qui s'apparente encore à un immense secteur informel, la communauté internationale doit elle aussi accompagner cette évolution. Rendre le recyclage des navires de Shitakundu acceptable tant pour les ouvriers et employés des chantiers que pour l'environnement nécessite en effet un investissement matériel que Dacca ne peut pas supporter seul. De plus, ces mines toxiques flottantes que deviennent les navires à recycler sont avant tout le produit d'une économie capitaliste du Nord qui n'a pas encore su intégrer dans ses schémas de production le traitement de ses déchets les plus encombrants et dangereux. Fruit putride de la mondialisation des échanges marchands, le recyclage des navires-épaves doit être pris en charge collectivement et en particulier par ceux, entreprises et Etats, qui tirent le plus de profit des échanges maritimes.



## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

25. Par exemple, prétendre être un acheteur, ou être accompagné de personnes qui ont l'habitude de fréquenter les chantiers, etc.
26. En s'appuyant sur les chiffres donnés aussi bien par des syndicalistes, la BSBA, des journalistes, des universitaires ou des représentants de l'administration, tous étant d'une manière ou d'une autre impliqués dans le recyclage des navires.
27. Voir la dans partie II les dysfonctionnements du Département des explosifs.
28. Voir son témoignage infra.
29. Voir la partie introductive pour plus de détails sur le rôle joué par les institutions internationales.
30. Chiffre tiré du rapport publié par le BILS " Ship breaking industry of Bangladesh : Status of the occupational health and safety and worker's rights at Shitakunda ", septembre 2000.
31. Chiffre publié par le BILS, rapport cité.
32. Durant l'hiver bangladais les températures nocturnes peuvent descendre jusqu'à 10 degrés.
33. Voir les exemplaires en annexe.
34. Voir plus bas le témoignage de ce syndicaliste.
35. " Decommissioning of Ships - Environmental Standards, Ship-breaking practices/On site assessment, Bangladesh - Chittagong ", DNV, Mai 2000

## IV. ALANG (INDE)

### Introduction

C'est un peu à tort qu'Alang, sur la côte Est de l'Etat du Gujarat en Inde, en est venu à symboliser les horreurs de la démolition de bateaux. La mobilisation de la communauté internationale a en effet déclenché des modifications dans les politiques et les réglementations au cours de ces dernières années, comme la délégation de la FIDH a pu le constater lors des deux visites successives aux chantiers en 2000 et 2002. On peut maintenant dire que, comparativement, la situation est meilleure à Alang que sur d'autres chantiers asiatiques. Dans une grande mesure, la différence est due à la place importante accordée à Alang par les médias au cours des années 1990 et, sur le plan structurel, à l'existence d'un organisme public de régulation, le Gujarat Maritime Board (GMB). Cet organisme, qui a la responsabilité de l'administration de tous les ports du Gujarat, joue le rôle d'intermédiaire entre les opérateurs privés - les propriétaires des navires, les autorités de l'État et les travailleurs. En dépit de ses propres problèmes - essentiellement une bureaucratie très lente, soumise aux jeux du pouvoir, et souvent corrompue, le GMB prend ses responsabilités de plus en plus au sérieux, en apportant des réponses constructives aux problèmes posés.

Beaucoup reste cependant à faire. Les améliorations dans le domaine de la santé et de la sécurité ont été lentes, en raison de la résistance des propriétaires des chantiers et de la lenteur du GMB ; des mesures cruciales, telle la construction d'installations médicales convenables sur le site, sont retardées sous des prétextes divers et souvent incompréhensibles. La situation du droit du travail est encore plus préoccupante : il est inexistant à Alang, et n'est aucunement pris en compte par les autorités compétentes. Bien que le salaire moyen de 2 US\$ par jour représente une amélioration sensible de leur revenu pour la plupart des travailleurs, le plus souvent des migrants venus de régions plus pauvres de l'Inde, on peut se demander comment cela pourrait être considéré comme "une rémunération équitable et satisfaisante lui assurant ainsi qu'à sa famille une existence conforme à la dignité humaine", selon les termes de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme. Le manque de syndicats pour représenter les intérêts des travailleurs ne s'explique pas uniquement par le fait que les travailleurs sont en majorité migrants, peu instruits et mobiles, bien que ce facteur doive être pris en compte. Il

existe surtout une volonté très nette chez les propriétaires de chantiers d'empêcher la création de tout syndicat, ce qui serait "fatal pour l'industrie", selon un des propriétaires. Les travailleurs restent donc à la merci de leurs employeurs, qui les embauchent et les licencient à volonté. Le même arbitraire s'applique aux prestations sociales, qui dépendent toujours de la bonne volonté de l'employeur. Fort peu de tentatives sont faites pour corriger cette situation et pour faire appliquer la législation existante en matière de droit du travail ou pour apporter des garanties aux travailleurs, à la fois parce que de telles tentatives sont toujours immédiatement réprimées, et en raison du climat permanent de peur et d'intimidation qui règne. Les remèdes juridiques sont difficiles à trouver. Bien que certains travailleurs aient fait des procès, et parfois les aient même gagnés, le système juridique est "fortement biaisé contre les travailleurs", selon un avocat spécialisé dans de telles affaires. D'après un article publié par The Baltimore Sun en 1997, devant la Cour du travail de Bhavnagar, qui se compose d'un seul juge, 10 000 affaires attendent d'être jugées.

La stratification *de facto* de la société indienne par castes et le poids que représentent sur le plan local les propriétaires de navires n'aident certainement pas à garantir l'égalité devant la loi. L'énorme poids économique des employeurs au niveau de l'État aboutit "à une impunité de fait", selon un syndicaliste, qui ajoute : "au Gujarat ils représentent une véritable mafia". Un journaliste du Gujarat, actuellement à Bombay, explique que ce pouvoir est ressenti également dans l'ensemble des médias. "Si un journaliste de la presse locale se propose de faire un papier sur Alang, les propriétaires de chantiers l'invitent dans un bon restaurant à Bhavnagar, et curieusement il en ressort avec la notion que tout va très bien sur les chantiers..." Un militant local résume la situation en peu de mots : "Les médias et les juges sont tous corrompus par les casseurs. Voilà la situation." Un des ouvriers a bien décrit la situation de détresse et de vulnérabilité des travailleurs : "Que pouvons-nous faire ? Nous sommes pauvres et nous ne comprenons pas bien les lois. Eux, ils ont le pouvoir et l'argent, et ils savent qu'en fin de compte, nous avons besoin de travailler, sans quoi nos familles meurent de faim. Il faut nous taire, prier Dieu, et travailler".

## 1. Données de base sur le chantier de démolition de navires d'Alang-Sosiya

### A. Bref historique du plus grand chantier mondial de démolition de navires

En un peu plus de dix ans, Alang, un petit village côtier de pêcheurs et d'agriculteurs, est devenu le plus grand chantier mondial de démolition de navires. Jusqu'aux années 1980, la démolition de navires en Inde ne concernait que des barges, de petits navires et des navires accidentés<sup>36</sup>. Elle avait surtout lieu à Darukhana, près de Bombay, où le chantier est d'ailleurs toujours en activité<sup>37</sup>. À la fin des années 1970, la décision fut prise d'investir dans ce secteur (la démolition de navires fut officiellement reconnue comme industrie par le gouvernement indien en 1978). La Metal Scrap Trade Corporation (MSTC) du gouvernement indien commença alors à importer de pays étrangers des navires hors d'usage, et le gouvernement mit en place un "shipbreaking development fund" (fonds pour le développement de la démolition de navires). En septembre 1981, une délégation de démolisseurs de navires accompagnés de représentants du Industrial Extension Bureau (Index B), visita plusieurs sites côtiers à Saurashtra, Gujarat. Alors que le bande industrielle du Sud du Gujarat, le "couloir d'or", était proche de la saturation, la côte de Saurashtra était en passe de devenir le "couloir d'argent", avec le déplacement de l'activité industrielle de la plaine centrale vers la région côtière<sup>38</sup>.

Alang présentait un ensemble unique d'avantages : la plus forte amplitude des marées du pays (10 m), une pente douce vers la mer et un fond ferme : c'était le site idéal pour la démolition de navires. En janvier 1982, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Gujarat (GCCl) organisa une rencontre avec les démolisseurs. Le gouvernement du Gujarat décida alors d'allouer un fonds initial de Rs. 250 000 à l'industrie de la démolition de navires.

Le 13 février 1983 le premier navire, le MV Kota Tenjong, fut échoué. Depuis lors, le chantier d'Alang, qui s'étend sur plus de 15 km, et couvre en fait deux sites (Alang et Sosiya) est devenu le plus grand site mondial de démolition de navires, avec en tout 183 parcelles. Dix d'entre elles, qui font 120 m sur 50 m, soit 6 000 m<sup>2</sup>, sont affectées aux hyper et super pétroliers (VLCC et ULCC). La plupart des autres parcelles font 30 m sur 50 m, soit 1 500 m<sup>2</sup>.

Le Gujarat Maritime Board (GMB) est une institution semi-publique qui gère tous les ports du Gujarat ; c'est à lui que fut confié le développement du site de démolition de navires. À l'époque il était prévu de procéder en deux étapes :

-la mise en place de l'infrastructure (acquisition de terrains, délimitation des parcelles et leur affectation aux démolisseurs, création de routes et de moyens de communication, adduction d'eau, électricité...);

-la construction d'une jetée, une alimentation en gaz par pipelines, et la construction de logements pour les ouvriers. En avril 2002 cette deuxième phase n'était pas encore réalisée.

Avant 1990, le GMB intervenait directement, en achetant les navires sur le marché mondial et en les confiant aux démolisseurs sur la base du "premier arrivé, premier servi". Depuis le début des années 1990, le marché est libre et les casseurs se trouvent en concurrence sur le marché international.

En 2001-2002, le nombre de bateaux échoués depuis le début des opérations à Alang atteignait 3377, soit un total de 24,68 millions de tonnes ldt. On estime à 6 000 tonnes la quantité d'acier sortant des chantiers chaque jour - en gros un navire par jour.

### Nombre de navires échoués sur les chantiers d'Alang

ANNÉE	NOMBRE	LDT (MILLIONS DE TONNES)
1997-98	347	2.452
1998-99	361	3.038
1999-2000	296	2.752
2000-01	295	1.935
2001-02	333	2.727

Source: Gujarat Maritime Board

## Où finissent les bateaux poubelles ?

En juin 2001, une nouvelle installation de démolition de navires a été créée à Pipavav, au Gujarat, à la suite du tollé soulevé par les conditions de travail à Alang. À Pipavav, les navires pourront être démantelés dans des zones portuaires abritées, et non pas sur la plage : deux bassins sont actuellement en exploitation, avec des installations modernes de nettoyage de cuves et de récupération.

### B. Destination finale - Alang

Une fois la date de validité du certificat de navigabilité dépassée, le navire est mis en vente sur le marché international, et vendu par l'intermédiaire de courtiers internationaux au meilleur offrant, pour livraison sur un site "en l'état". On dit que les démolisseurs d'Alang travaillent plus volontiers avec les courtiers de Dubaï ou de Singapour. Selon le type de navire, sa taille (le Bangladesh, par exemple, s'est fait une spécialité des hyper et super pétroliers ; en 1998 c'est là que furent démantelés 52% de tous les navires dépassant 200 000 tpl), sa position au moment de la vente, et bien sûr les conditions du marché, il se retrouve sur un des grands chantiers asiatiques. Le coût du voyage vers le lieu d'échouage, ainsi que le coût du transport du dernier équipage, sont supportés par le propriétaire du chantier. Le navire part alors vers sa dernière destination, avec à bord un équipage minimal ; muni d'un visa de court séjour, celui-ci repart généralement vers le pays d'origine le lendemain de l'échouage.

Le principal facteur qui détermine le prix du navire est la quantité d'acier à bord. Ceci explique pourquoi les pétroliers et les navires militaires sont très prisés, contrairement aux paquebots de croisière. En règle générale, 95% du corps d'un navire est fait d'acier doux, 2% d'acier inoxydable, et 3% de métaux divers, tels que l'aluminium, le laiton ou le cuivre. Ces métaux non-ferreux coûtent beaucoup plus cher que l'acier, et il faut en tenir compte lors de l'achat d'un navire pour démolition. Le prix de l'acier oscille autour de 10 Rps/kg (US\$ 0,21) - en avril 2002 il était de 8 Rps/kg. Le prix des métaux non-ferreux avoisine les 100 Rps/kg, ce qui fait que le bénéfice d'une opération de démantèlement dépend beaucoup de la quantité de métaux non-ferreux à bord. Il arrive que cela fasse la différence entre bénéficiaire et perte étant donné qu'en moyenne, 10% du poids du navire est perdu, généralement du fait de la rouille. Il faut également prendre en compte l'existence éventuelle d'une hélice de rechange, et la quantité de mazout restant dans les soutes, qui peut être revendu sur le marché local.

Dès l'achat conclu, une course contre la montre commence pour le démolisseur, étant donné que les intérêts bancaires commencent à courir. Il lui est donc impératif d'éliminer tout ce qui fait obstacle à un démantèlement rapide - comme par exemple des garanties sérieuses concernant la santé et la sécurité des ouvriers, les droits sociaux, etc.

### Le processus de la démolition de navires

Une fois accomplies toutes les formalités administratives (certificat de dégazage, etc.) le processus lui-même commence avec l'échouage. À marée haute pendant les grandes marées (ce qui se produit 8 à 10 jours par mois), le navire est dirigé à pleine vitesse sur la plage. Les fortes marées et les plages en pente douce (avec une main d'œuvre locale peu chère et un marché intérieur pour l'acier re-laminé) sont les ingrédients du succès des chantiers asiatiques. L'échouage est une opération très délicate, à la fois en raison de l'étroitesse des parcelles et, à Alang, à cause de la force des courants (ils ont la réputation d'être les courants sous-marins les plus forts du monde après ceux du delta du Mississippi). C'est toujours le capitaine du port qui dirige l'échouage. Un échouage mal conduit, laissant le navire trop loin de la côte, se traduit par une augmentation dramatique des frais encourus par le propriétaire du chantier car à Alang, le treuillage motorisé coûte autour de Rs. 100 000 (environ \$2 100) les 100 pieds (30 m environ). Au fur et à mesure du démantèlement on rapproche le bateau de la côte à chaque grande marée, ou avec des treuils (souvent récupérés sur les navires précédents).

La réglementation indienne exige que tout le matériel de télécommunication ou informatique soit détruit, ce qui est fait dès l'arrivée du navire, sous la surveillance d'un agent des douanes. Le navire est alors vidé de tout ce qui est amovible, qui est vendu aux commerçants locaux. Tout est vendu, les canots et bouées de sauvetage, le matériel de propulsion, les moteurs, les générateurs, le mobilier, le matériel de cuisine, l'argenterie... Il faut une quinzaine de jours pour vider un navire.

On soutire alors ce qui reste de carburant, qui est vendu comme le reste. Les déchets pétroliers sont soit pompés directement dans la mer, soit brûlés à terre. À Alang le chantier doit apporter la preuve au GMB que les soutes ont été sécurisées pour obtenir l'autorisation définitive de procéder au démantèlement.

C'est alors que commence la démolition elle-même, effectuée par des centaines d'ouvriers munis de chalumeaux à gaz. Le navire est découpé par tranches, de l'avant vers l'arrière et de haut en bas, de façon symétrique pour respecter l'équilibre, et selon un plan établi par un expert en fonction de sa structure. La structure du bateau est un élément important, car d'elle

## Où finissent les bateaux poubelles ?

dépendent la façon dont les sections tomberont et la manière dont le découpage doit être conduit. La salle des machines est la dernière partie à être démantelée.

Assez tôt pendant la démolition, on perce des fenêtres et des ouvertures dans la coque. Cela donne de la lumière aux découpeurs travaillant à l'intérieur, de l'air pour évacuer les fumées, et des issues de secours en cas d'incendie.

On utilise des treuils et des grues pour amener à terre de grandes sections du navire. Une fois à terre, ces sections sont découpées en plaques pouvant être chargées manuellement sur les camions. L'acier récupéré est alors vendu aux laminoirs, généralement installés à proximité du chantier. Il y a environ 70 usines de re-laminage dans le secteur, chacune employant de 80 à 120 personnes. Les plaques de métal sont re-laminées pour former des barres de renforcement pour le béton, du matériel pour toitures métalliques, ou d'autres produits.

D'autres plaques sont acheminées vers des fourneaux de deuxième fusion pour la fabrication de nouveaux produits.

Chaque parcelle consomme en moyenne 250 à 300 cylindres d'oxygène par jour et de 35 à 40 cylindres de GPL.

Il faut de 250 à 300 ouvriers pour démolir un navire de 5 000 tonnes.

Alors qu'un navire peut être démantelé en deux semaines sur un chantier mécanisé doté d'un équipement moderne, cela prend de 3 à 5 mois sur un chantier du tiers monde travaillant manuellement avec un grand nombre d'ouvriers.

### C. Aspects financiers et économiques de la démolition de navires à Alang

Alang représente une source de revenus substantielle pour les démolisseurs et pour l'Etat du Gujarat. En Inde, l'industrie de la démolition de navires fait un chiffre d'affaires annuel de Rs. 25 milliards (US\$ 521 millions), dont la majeure partie provient d'Alang. Le GMB encaisserait Rs. 7 milliards (US\$ 145 millions). Il ne fait pas de doute que l'écart entre les revenus du GMB et l'infrastructure, sans parler même des investissements d'ordre social, laisse beaucoup à désirer.

#### La plainte des démolisseurs : trop d'impôts, pas assez de profits

De même, les démolisseurs en veulent beaucoup au GMB, considérant qu'il tire de leur activité des revenus substantiels sans leur fournir en retour des services correspondants. "Le GMB constitue une gêne majeure pour l'industrie", dit un propriétaire de chantier. D'ailleurs, les propriétaires se sont plaints au GMB, dans une note écrite, de l'absence de certains services, tels que l'eau et l'électricité, qui pourtant étaient prévus dans le plan de développement d'Alang. L'industrie est certes florissante, mais en Inde la concurrence est devenue très vive, et la marge entre les coûts et les bénéfices est étroite : le prix que le démolisseur doit payer pour l'achat d'un navire est fluctuant, allant de US\$ 120 à 190 la tonne, et il en est de même du prix qu'il recevra pour l'acier. Ceci a un impact direct sur les conditions de travail, car pour le propriétaire du chantier, la course contre la montre commence dès l'achat du bateau. : chaque jour perdu, les intérêts continuent à courir, sans bénéfice. Or, le protocole d'accord (MoU) entre les démolisseurs et le GMB (voir ci-

dessous), stipule que "en cas d'incendie important, les opérations de découpage seront interrompues pendant deux jours" et "tout accident entraînant mort d'homme donne lieu à une interruption de cinq jours" (article 8 a et b), interruption à laquelle les propriétaires souhaitent particulièrement échapper, au besoin au moyen de pots de vin. La révision envisagée des règles de sécurité porterait l'interruption en cas de mort d'homme à 15 jours. Selon un fonctionnaire du GMB, c'est là une modification qui suscite l'opposition la plus véhémente des propriétaires.

Les démolisseurs d'Alang sont particulièrement amers de constater que leurs homologues au Bangladesh "n'ont pas tous ces règlements sociaux et écologiques, comme les certificats de dégazage, et comme ils ont le monopole total de la production d'acier dans le pays, ils peuvent contrôler les prix", selon l'un d'eux. Ils se plaignent donc sans relâche des taxes qui en Inde frappent la démolition de navires, atteignant plus de 20% des coûts.

Droits payés au GMB par les propriétaires de chantiers (Il est à noter que des chiffres variables ont été communiqués à la FIDH) :

Droit de douane de base :	5%
Droit supplémentaire :	10%
Taxe de débarquement :	1%
Taxe fiscale centrale :	16%
Taxe sur la vente de l'acier	2% (sur les ventes centrales) 4% (sur les ventes locales)

À cela il faut ajouter les frais portuaires, autour de 12%, et le loyer de la parcelle, 87 Rs/m<sup>2</sup> par an.

### Où finissent les bateaux poubelles ?

À titre d'illustration, nous prendrons pour exemple un navire de taille moyenne (autour de 5 000 tonnes) par an, sur une parcelle faisant 30 m sur 50 m, soit 1 500 m<sup>2</sup>. Le coût à la tonne se décompose comme suit :

	Taux	En US\$, par tonne	En Rs. (Inde), par tonne
<b>Coût du navire</b>		<b>150</b>	<b>7,200</b>
Droits de douane	5%	7.50	360
Droits de douane supplémentaires	10%	15	720
Taxe de débarquement	1%	1.5	72
Taxe fiscale centrale	16%	24	1152
Taxes sur la vente	2%	3	144
<b>Sous-total 1 – coût total du navire</b>		<b>201</b>	<b>9648</b>
Frais portuaires		0.25	12
Échouage		0.54	26
Droits de quai		1.46	70
<b>Sous-total 2 – frais portuaires</b>		<b>2.25</b>	<b>108</b>
Loyer de la parcelle	60 Rs./m <sup>2</sup> /an	0.13	6
Prime (droit d'utilisation)	27 Rs./m <sup>2</sup> /an	0.06	2.70
<b>Sous-total 3 – loyer</b>	<b>87 Rs./m<sup>2</sup>/an</b>	<b>0.19</b>	<b>8.70</b>
Électricité et eau	750 Rs./mois	0.01	0.6
GPL + O <sub>2</sub>		6.25	300
Frais bancaires divers		4.17	200
<b>Charges salariales</b>		<b>6.25</b>	<b>300</b>
<b><u>TOTAL</u></b>		<b><u>220.12</u></b>	<b><u>10,565.30</u></b>

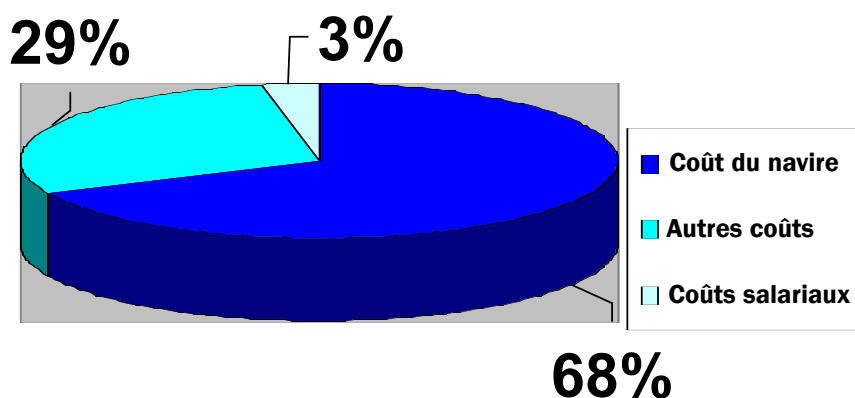
**Il est frappant de noter que les charges salariales ne représentent que 3% des coûts totaux.**

Malgré les lamentations des démolisseurs, il semblerait que le gouvernement fait davantage droit à leurs revendications qu'à celles des travailleurs. En 2000, par exemple, le

gouvernement fédéral a annoncé un avantage fiscal pour l'acquisition de navires pour l'exercice 2000 - 2001. 50% des bénéficiaires des démolisseurs au cours de cette année seront nets d'impôts sur le revenu à condition qu'ils mettent cet argent de côté pour l'acquisition de navires.



## Coût pour le démolisseur



## 2. La dure vie des travailleurs -très peu de sécurité et aucun droit

"Pas de sécurité, pas de gants, pas de vacances, pas de paye le dimanche, pas d'eau, pas d'école, pas de logement, pas de chambre, pas d'installations médicales, pas de fonds de prévoyance, tant de dangers et très peu d'argent... Qui viendrait dans cet enfer s'il avait le choix ?", Rajandra, 31 ans, originaire de Karnathaka.

### A. L'organisation du travail à Alang

Les estimations du nombre d'ouvriers qualifiés et non-qualifiés employés directement sur les chantiers à Alang varient de 25 à 40 000. Le nombre total de personnes travaillant directement ou indirectement autour du site est estimé entre 150 et 190 000. Cela inclut les industries en aval du chantier lui-même, comme les usines de re-laminage, les fonderies, les usines produisant de l'oxygène, les entreprises de transport, les magasins locaux de matériel de récupération (il y en a environ 350, appelés "Khadas") et autres petits commerces locaux, ainsi que tout ce qui est en amont, les courtiers, les services (assurances, postes, communication...).

#### (i) Une population pauvre, migrante, de basse caste

Dans leur grande majorité, les travailleurs à Alang sont des migrants, essentiellement des trois Etats indiens d'Orissa, Uttar Pradesh (UP), et Bihar. On pense que 70% d'entre eux étaient ouvriers agricoles avant de venir à Alang<sup>39</sup>. Dans l'ensemble, il s'agit de personnes relativement jeunes (20 à 40 ans), surtout des hommes : on estime à quelques centaines seulement le nombre de femmes travaillant à

Alang, surtout comme aides, transportant de petits objets hors du navire. La plupart des travailleurs (95% selon l'enquête de V. Joshi sur les travailleurs d'Alang portant sur 361 personnes<sup>40</sup>) viennent seuls, sans leur famille, à qui ils envoient de l'argent chaque mois, en moyenne 50%, mais parfois jusqu'à 80% de ce qu'ils gagnent. Beaucoup de travailleurs retournent chez eux une fois par an, généralement pendant la mousson.

Bien que le travail des enfants ne semble pas être un problème général à Alang, la délégation de la FIDH a noté plusieurs cas de mineurs employés sur le chantier. Certains n'avaient pas plus de 15 ans. Selon l'enquête de V. Joshi, 2,5% des travailleurs avaient moins de 15 ans, et 0,55% entre 15 et 18 ans.<sup>41</sup> Selon une autre étude présentée en annexe dans l'affaire soumise à la Cour Suprême de l'Inde, 6% des travailleurs étaient des mineurs.

La décision d'aller à Alang est surtout justifiée pour des raisons économiques par des travailleurs au chômage, ou gagnant péniblement leur vie dans leur état d'origine. Prakish, de Bihar, le dit ainsi : "Plutôt qu'être chômeur chez moi, il vaut encore mieux travailler ici, même si nous sommes loin de nos familles, même si les salaires sont bas, même si nous vivons dans des conditions terribles, même si le travail est si dangereux..." Son ami le confirme : "La principale raison pour laquelle nous venons ici, ce n'est certainement pas parce que c'est un bon boulot - c'est simplement qu'il n'y a pas de travail du tout chez nous". On estime qu'environ 85% des travailleurs à Alang gagnaient entre 500 et 1 000 Rs (entre US\$ 10,4 et 20,8) par mois avant de migrer. En revanche, on estime qu'en 1999, 74% gagnaient entre 1 000 et 2 500 Rs (US\$ 20,8 et 52), et que 22% gagnaient plus de

## Où finissent les bateaux poubelles ?

2 500 Rs (contre 1% avant de migrer).<sup>42</sup> L'étude de V. Joshi montre que si 24% des travailleurs de l'enquête étaient analphabètes, 32% ont été scolarisés jusqu'au secondaire. Cela signifie que le taux d'alphabétisation chez les ouvriers d'Alang est plus élevé que la moyenne nationale, et nettement plus élevé que la moyenne en UP, Bihar et Orissa. Comme le dit V. Joshi : "*Ceci semble indiquer que ces personnes ont migré à la recherche de meilleures opportunités. Il ne s'agit peut-être pas de migration forcée, ou "poussée"*"<sup>43</sup>.

Comme on pourrait s'y attendre, les travailleurs migrants proviennent souvent des castes les plus basses de la société indienne ; bien que proscrit par la loi, le système des castes est encore omniprésent en Inde, et à de nombreux égards détermine encore la destinée des gens. Cela ne fait qu'aggraver le déséquilibre entre les employés et les employeurs, qui viennent généralement d'un milieu social plus élevé. Au mieux, les propriétaires auraient tendance à avoir une attitude paternaliste envers les ouvriers. Les quelques travailleurs du Gujarat bénéficieraient plutôt des emplois plus légers, alors que les travaux dangereux et lourds sont confiés aux migrants.

Selon des ONG travaillant dans la région, la présence de cette énorme population d'hommes, généralement seuls, a donné

lieu à une augmentation dramatique de la prostitution. Le VIH et le SIDA sont maintenant reconnus comme étant une préoccupation croissante, et un centre pour le SIDA a été créé à Alang, pour conseiller et aider les travailleurs atteints.

### (ii) Se faire embaucher à Alang

Les travailleurs sont engagés à la journée ou au mois, ou sur une base contractuelle pour une tâche déterminée sur un navire. Dans ce dernier cas ils travaillent généralement un plus grand nombre d'heures dans la journée.

Il y a plusieurs catégories de travailleurs, correspondant aux différents stades du démantèlement. Les *Battiwala*, les découpeurs aux chalumeaux, et surtout ceux qui travaillent à bord, sont les plus qualifiés et donc les mieux payés (à part l'agent recruteur, le *muqadam*). Leur tâche consiste à découper la coque en plaques de tôle d'acier. Ils sont assistés d'un helper, qui les accompagne et aide au changement des cylindres de gaz, par exemple. Le *malpam* dissèque les divers métaux non-ferreux, tandis que le *jodwala* retire les plaques du navire et les charge sur des camions qui les acheminent vers les usines de re-laminage.

Fonctions	% des effectifs
<i>Battiwala</i> – Découpeur au chalumeau sur le navire	28.7 %
<i>Battiwala</i> – Découpeur au chalumeau à terre	5.7 %
<i>Malpani</i> – Extrait et trie les métaux précieux	22.7 %
<i>Jodiwala</i> – charge et décharge les plaques d'acier	19 %
Cylinder lifter (manutention des cylindres)	7 %
Helper (assiste les découpeurs)	6.7 %
Muqadam (agent recruteur)	3.3 %
Travailleurs occasionnels	4.3 %
Autres	2.6 %

Source: "*Sociological study of unorganised workers of Alang shipbreaking yard*" .

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

### Le muqadam

Les ouvriers sont généralement engagés par l'intermédiaire d'un agent recruteur, le muqadam, qui surveille aussi leur travail sur le chantier ; c'est auprès de lui que le propriétaire place ses "commandes" de main d'œuvre. Au-dessus du muqadam, il y a le contremaître (supervisor), dont le rôle est purement technique. Au-dessus de lui, c'est le propriétaire du chantier, qui ne traite pas avec les ouvriers et ne s'occupe pas non plus des aspects strictement techniques du démantèlement, mais qui a la haute main sur l'ensemble du processus.

À beaucoup d'égards, le *muqadam* est la personne la plus importante dans la vie de travail de l'ouvrier. Dans la plupart des cas, il recrute les ouvriers dans leurs villages<sup>44</sup> (il est lui-même souvent originaire de la même région), devenant ainsi leur employeur. C'est lui également qui les affecte à des tâches déterminées sur le chantier, en fonction de leurs aptitudes, et qui décide de leur avancement. Amil, un découpeur (à terre) de 25 ans, originaire du Bihar, explique qu'il est *"très ambitieux. Je veux avancer et devenir découpeur à bord, qui est la situation la plus élevée et la mieux payée. Je dois montrer ce que je sais faire au muqadam, et il décidera"*. Un *muqadam* peut avoir jusqu'à 100 ouvriers dans son équipe, bien qu'en général les groupes soient moins nombreux. Ainsi le travail sur chaque parcelle est réparti entre plusieurs équipes, dirigées par jusqu'à 5 différents *muqadams*.

Mais c'est aussi le *muqadam* qui surveille les ouvriers sur le chantier. Il sert également de médiateur entre l'employeur et les ouvriers en cas de revendication, étant donné que ceux-ci n'ont souvent aucun accès direct au propriétaire du chantier. Ramanuj, originaire du Madhya Pradesh, explique :

*"Nous avons uniquement le droit de parler à des collègues et au muqadam, mais pas au propriétaire, ni aux officiers en visite, ni aux étrangers. Une fois je suis allé voir le propriétaire, et il m'a réprimandé, en disant que je ne devais pas lui adresser la parole directement"*.

Le *muqadam* ne joue pas seulement un rôle clé dans la chaîne de commandement, il joue aussi un rôle clé dans le climat de répression qui règne à Alang, et qui est destiné à maintenir les travailleurs en situation d'obéissance et de subordination.

Chaque parcelle emploie de 205 à 300 travailleurs environ. Il n'existe aucun programme de formation professionnelle, bien qu'un institut de formation soit en cours de construction. Il est

prévu de former tous les employés d'Alang (y compris les contremaîtres, les *muqadams* et les propriétaires de chantiers), mais surtout en matière de santé et de sécurité.

Il y a une grande mobilité de la main d'œuvre à Alang, y compris à l'intérieur du site. Les travailleurs changent de parcelle régulièrement, en fonction de l'arrivée de nouveaux navires et de la charge de travail. Cette mobilité est aussi parfois provoquée par un différend avec un *muqadam*, par le désir de se rapprocher de gens du même village, ou par la rumeur de salaires plus élevés ailleurs. Selon un fonctionnaire du GMB, cette mobilité des travailleurs au sein des chantiers et à l'extérieur constitue la principale raison de la difficulté de les enregistrer systématiquement.

### B. Termes et conditions d'engagement - une culture d'intimidation et d'arbitraire

Bien qu'il y ait eu des améliorations dans le domaine de la sécurité et de la santé, l'application du droit du travail reste une utopie à Alang. Ceci est particulièrement frappant pour les libertés d'association et de négociation collective, où la violation du droit international et national est flagrante (notamment l'article 19 de la Constitution de l'Inde et le Trade Unions Act de 1926). Pour la plupart des propriétaires de chantier interrogés, la création d'un syndicat provoquerait tout simplement "la mort de l'industrie". En attendant, pour les fonctionnaires du GMB, la question "n'est pas particulièrement pertinente", même dans l'optique d'améliorer les mauvaises performances des chantiers en matière de sécurité et de santé. Un inspecteur gouvernemental du travail est en poste à Alang, accompagné d'un assistant, avec la mission de surveiller l'application de la législation indienne du travail. Toutefois, comme la plupart des observateurs l'ont noté, de sérieuses questions se posent concernant sa volonté et sa capacité de faire appliquer cette législation. Sa proximité (sociale et professionnelle) avec les dirigeants des chantiers ne contribue certainement pas à augmenter sa crédibilité.

L'application du droit du travail est une obligation légale selon la législation indienne et du Gujarat, et aussi selon divers traités internationaux que l'Inde a ratifiés, notamment le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux, et culturels. Il est important de noter qu'en Inde, les questions de travail relèvent des autorités centrales, mais que les Etats ont le droit d'amender les lois, et même d'en adopter, en fonction des conditions de travail propres à cet Etat. De surcroît, les Etats sont généralement la principale autorité administrative chargée de faire appliquer la loi.

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

Respecter le droit du travail, ce n'est pas seulement une obligation, c'est aussi un facteur *d'efficacité économique*. Faire des travailleurs des parties prenantes dans le processus de réalisation des problèmes posés par les chantiers - qu'ils soient d'ordre économique, écologique ou social - est la seule façon de créer un climat permettant l'adoption de solutions négociées, promues et encouragées par tous les employés d'Alang.

Aujourd'hui, on en est très loin. Un climat de peur et d'intimidation prévaut sur les chantiers d'Alang de façon à s'assurer que les travailleurs restent obéissants et soumis. À cela s'ajoute une absence de garanties concernant les salaires, les horaires de travail et les contrats, en violation flagrante de la législation indienne, et une précarité totale en matière d'emploi, les ouvriers étant à la merci de la personnalité et des habitudes de travail du propriétaire du chantier et du *muqadam*. Le pouvoir discrétionnaire du propriétaire comme du *muqadam* est immense. Les ouvriers disent tous qu'il existe de très grandes différences entre les employeurs, que ce soit en matière de salaires, de conditions générales de travail, ou de prestations médicales. *"Tout comme les cinq doigts de la main sont tous de taille différente, les démolisseurs diffèrent tous dans la manière de nous traiter"*, dit Bhajwati, d'UP. C'est le règne de l'arbitraire. Mukesh, de Bihar, dit que *"certains employeurs appliquent les règles, d'autres non. Il faut prier de tomber sur quelqu'un qui le fait"*.

Il est particulièrement inacceptable que la vie professionnelle de milliers de travailleurs dépende du bon vouloir d'un employeur, sans aucune garantie légale et fort peu de moyens de recours (à cet égard l'issue de l'affaire actuellement pendante devant la Cour Suprême de l'Inde sur les conditions de travail et de logement à Alang constituera un test). De ce point de vue, les cimetières de bateaux ressemblent à une remontée dans le temps, à l'époque où le pouvoir appartenait à l'individu, et non à la loi.

Les syndicats indiens, tels que le "All India Trade Union Congress (AITUC)" et le "Centre of Indian Trade Unions (CITU)", ont tenté d'obtenir une meilleure application de la législation du travail dans les chantiers de démolition indiens, et ont créé un Joint Action Committee avec les ONG concernées, comme le Basel Action Network of India - avec fort peu de succès.

### **(i) Sécurité de l'emploi - "ouvriers jetables"**

L'absence de toute sécurité de l'emploi et la possibilité d'être renvoyé du jour au lendemain sont au cœur de la vulnérabilité

des ouvriers d'Alang. Il n'y a pas de contrat écrit d'embauche. Les ouvriers peuvent être renvoyés n'importe quand, sans préavis, et sans qu'il faille donner une justification raisonnable. Ramhaval, un *muqadam* de 40 ans originaire d'UP, le reconnaît aisément. "Je peux renvoyer les ouvriers s'ils ne travaillent pas bien, ou s'ils ne m'obéissent pas, ou s'il n'y a pas assez de travail pour eux ce jour-là. C'est moi qui décide". Les propriétaires admettent l'existence de cette "flexibilité", qu'ils estiment nécessaire pour rester compétitifs. L'un d'entre eux explique qu'il engage ses ouvriers à la journée, pour pouvoir décider chaque matin de combien de travailleurs il aura besoin, à la lumière de la charge de travail prévue. *"Vous connaissez les mouchoirs jetables ? Eh bien, nous sommes des travailleurs jetables. C'est pareil. Vous vous en débarrassez une fois que vous vous en êtes servi, et c'est tellement bon marché que vous pouvez en utiliser autant que vous voulez"*, dit un ouvrier.

Le pouvoir discrétionnaire de l'employeur, fondé sur la possibilité d'engager et de licencier à tout moment, se ressent dans tous les aspects de la vie des travailleurs, qu'il s'agisse d'horaires de travail, de salaire ou de prestations... De même, il peut, dans sa mansuétude, décider de leur fournir, par exemple, de l'eau pour leurs kholis<sup>45</sup>, ou leur accorder un prêt en cas d'urgence, mais il n'est jamais obligé de le faire. Au mieux, de tels "extras" émanent d'une approche paternaliste de la part de certains employeurs ; comme le dit l'un d'entre eux *"je me sens comme un père avec ses enfants"*. L'inégalité dans la relation d'emploi est aggravée par les distinctions de caste, car les ouvriers viennent généralement des "basses" castes, et les propriétaires des "hautes" castes. Comme nous l'avons déjà signalé, le poids considérable des propriétaires sur le plan local et les possibilités de corruption que cela entraîne (comme certains l'ont admis en privé), pèsent lourdement en défaveur des travailleurs.

Valji le résume ainsi : *"La vie d'un ouvrier n'a aucune valeur car ils sont si nombreux. Les propriétaires savent qu'ils peuvent en trouver autant qu'ils veulent, à tout moment, ce qui fait que ceux qui ont un emploi se taisent et s'y accrochent. Vous comprenez, nous sommes tellement remplaçables, nous ne pouvons vraiment rien dire"*.

Bien que le protocole d'accord (MoU) signé entre les associations de démolisseurs et le GMB (voir ci-dessous) prévoie l'enregistrement de tous les travailleurs à Alang, cela ne se fait pas systématiquement. Certains des travailleurs interrogés ont été enregistrés, mais la plupart ne l'a pas été car, ont-ils expliqué, *"nous étions absents le jour où ils ont fait*

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

*l'enregistrement, et après c'était trop tard*". Les travailleurs reçoivent des fiches de présence, qu'ils rendent à la fin de chaque mois, ce qui fait qu'ils ne gardent aucune trace des paiements, des heures travaillées ou des heures de service.

### **(ii) Un climat de peur - Absence de syndicats et du droit de négociation collective**

Les travailleurs n'ont pas le droit d'organiser des syndicats sur les chantiers de démolition de navires. Il est vrai que ceci n'est pas une spécificité de ces chantiers (cf. les rapports de l'OIT à ce sujet), mais dans ce cas le manque de syndicat est particulièrement condamnable vu la nature extrêmement dangereuse du travail. Les risques inhérents à cette activité rendent encore plus inacceptable l'impossibilité dans laquelle les ouvriers se trouvent de défendre collectivement leurs droits. Comme le dit l'avocate A. Bhat dans sa plaidoirie devant la Cour Suprême sur les conditions de travail à Alang, *"tant que les travailleurs ne seront pas vraiment organisés (en syndicats), leurs droits et intérêts ne pourront pas être pleinement défendus par le gouvernement ou le Gujarat Maritime Board seuls."*

L'interdiction *de facto* des syndicats à Alang est une violation flagrante de l'article 19 de la Constitution de l'Inde, et aussi du Trade Unions Act de 1926 et du Industrial Disputes Act de 1947. Elle est contraire aux articles 20 et 23(4) de la DUDH. Elle viole également les obligations de l'Inde aux termes de l'article 8 du PIDESC. Bien que l'Inde n'ait pas ratifié ni la Convention 87 de l'OIT sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, ni la Convention 98 sur le droit d'organisation et de négociation collective, ce pays ne peut pas pour autant se considérer comme exempté des obligations découlant de ces instruments. En effet, la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail de 1998 précise formellement : *"La Conférence Internationale du Travail déclare que l'ensemble des Membres, même lorsqu'ils n'ont pas ratifié les conventions en question (87 et 98), ont l'obligation, du seul fait de leur appartenance à l'Organisation, de respecter, promouvoir et réaliser, de bonne foi et conformément à la Constitution, les principes concernant les droits fondamentaux qui sont l'objet des dites conventions, à savoir:*

a) *la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective...*" (Souligné par nous).

Le fait que la plupart des travailleurs à Alang sont des migrants rend particulièrement difficile toute organisation syndicale. Cela ne semble cependant pas être la principale

raison de l'absence de syndicats à Alang. La plupart des ouvriers considèrent qu'un syndicat permettrait d'améliorer leurs conditions de travail et se déclarent prêts à y adhérer si c'était permis. Toutefois, tous les travailleurs interrogés considèrent aussi qu'il est impossible d'organiser un syndicat à Alang tant que l'épée de Damoclès du licenciement reste suspendue au-dessus de leur tête. *"Quiconque prend l'initiative de quoi que ce soit, même s'il ne s'agit que d'une petite augmentation de salaire, est renvoyé sur le champ. Dans ces conditions, comment voulez-vous que l'on démarre quelque chose de l'ampleur d'un syndicat ?"*, explique Santosh. Rajoo, d'Andhya Pradesh, ajoute *"si quelqu'un essaye de faire quelque chose, il est immédiatement renvoyé, et les propriétaires se passent le mot pour qu'il ne puisse pas trouver un autre emploi sur le site"*.

L'intimidation est un moyen courant pour s'assurer que les travailleurs se tiennent tranquilles. Vinod raconte qu'en 2000, après une grève, il avait essayé de créer un syndicat au sein de la parcelle, mais sans succès. *"Le muqadam est allé voir mes amis et mes parents, faisant pression sur eux pour être sûr que je ne fasse rien"*. Les employeurs font aussi appel à la corruption pour empêcher la création de syndicats. Samsurat expliqua en 2000 : *"Les syndicats ne sont pas autorisés. Si quelqu'un tente d'organiser les travailleurs, ils chercheront à l'acheter pour qu'il abandonne son projet. C'est arrivé à mon beau-frère l'année dernière"*.

La crainte omniprésente - et qui est rappelée sans cesse - d'être renvoyé empêche les travailleurs de prendre des mesures systématiques pour formuler des revendications, individuellement ou collectivement. *"Nous ne demandons rien car le propriétaire nous licencierait. Ils disent : si vous voulez du travail, ne demandez rien. Et nous avons besoin de travailler"*, dit Santosh, de Bihar. *"Nous ne demandons plus jamais rien. Nous nous taisons, et nous rentrons chez nous dormir"*, ajoute Laichand, d'UP. Katik, 17 ans, d'UP, le confirme. *"Un jour je suis allé voir mon muqadam pour lui demander un prêt, et il m'a viré sur le champ"*.

Ce climat d'intimidation se fait sentir parmi l'ensemble des travailleurs d'Alang. Qu'ils soient réels ou imaginaires, les dangers auxquels on s'expose en osant présenter une revendication visant à améliorer les conditions de travail génèrent la peur. *"Si quelqu'un se conduit mal envers le propriétaire, il est envoyé en prison, ou parfois pire. C'est pour cela que nous avons peur"* explique Harishandran, 24 ans, d'Orissa. Rambandan ajoute : *"nous avons beaucoup trop peur des propriétaires pour faire autre chose que travailler"*. Un autre ouvrier précise : *"Chaque fois que nous demandions*



## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

quelque chose, le propriétaire nous jetait dehors. Ce qui fait que maintenant, chacun comprend que pour éviter les ennuis, il faut se taire". L'intimidation est étayée par la suspicion : chaque soir, les travailleurs sont contrôlés lorsqu'ils quittent le chantier pour vérifier qu'ils n'emportent rien. Il y aurait des "garantors" qui renseignent le propriétaire sur les nouveaux venus. Pradeep résume la situation ainsi: "Tout le système travaille contre nous. Nous n'avons pas de recours, personne à qui parler, personne pour nous écouter. C'est comme si nous n'étions plus des êtres humains : nous devrions être bien contents simplement d'être en vie. Ils pensent que cela doit nous suffire". Un autre ouvrier ajoute : "Le monde entier connaît notre situation ! Et pourtant rien ne change, jamais, personne ne fait jamais rien, et nos revendications n'aboutissent jamais"..

### Le rôle du muqadam

La négation des droits syndicaux est grandement facilitée par le système hiérarchique mis en place sur les chantiers. Les employés n'ont pratiquement aucun contact direct avec leur employeur, car tout passe par le *muqadam*. Celui-ci n'a généralement aucune qualification professionnelle, hormis la capacité de recruter et de surveiller les ouvriers. La FIDH note que la plupart de *muqadams* opèrent en toute illégalité, violant la section 12 du Contract Labour (Regulation and Abolition) Act, 1970, qui rend obligatoire pour tout recruteur et fournisseur de main d'œuvre de détenir une licence délivrée à cet effet par le service compétent.

Le *muqadam* joue en effet un rôle clé dans la création de ce climat d'intimidation, car c'est à lui que l'employeur "sous-traite" le pouvoir de licencier, de punir et d'intimider. Vis à vis des ouvriers, il exerce donc un pouvoir exorbitant, tandis qu'il est lui-même soumis, en tant qu'employé, aux mêmes pressions de la part du propriétaire du chantier. La précarité et la vulnérabilité des travailleurs résultent donc de ce lien extrêmement ténu avec leur employeur, à travers un autre employé dont le pouvoir discrétionnaire est pratiquement sans limite.

Ce n'est donc guère surprenant que le *muqadam* soit généralement perçu comme prenant le parti de l'employeur en cas de différend avec les ouvriers. "Le *muqadam* est bien pire que le propriétaire, dont il dépend. Comment voulez-vous qu'il soit de notre côté ?", demande Pradish, de Bihar. Rahul ajoute :

"Les *muqadams* ont davantage de loyauté envers les propriétaires qu'envers les ouvriers, vu que ce sont les

propriétaires qui les payent. Et puis, si un ouvrier perd son emploi il pourra en trouver un autre ailleurs, tandis qu'il est beaucoup plus difficile pour un *muqadam* de se recaser en cas de licenciement".

La plupart des travailleurs interrogés considèrent que les conditions de travail dépendent du *muqadam*, qui "peut faire en sorte que ce soit OK pour nous, ou que ce soit l'enfer". "Certains harcèlent les ouvriers, les surchargent de travail, leur crient dessus, et parfois les giflent..." dit Santosh, de Bihar. "Certains sont gentils, mais d'autres nous font travailler même pendant les congés".

Ramanuj dit qu'il est actuellement en train d'essayer de changer de *muqadam* car celui qu'il a en ce moment "est un vrai tyran. Nous n'avons même pas le droit d'aller boire un verre d'eau - il vous crie dessus pour avoir abandonné le travail, et vous menace de renvoi si vous recommencez. Mais avec cette chaleur, on a vraiment très soif". Un autre ouvrier ajoute qu'il "serait au comble de la joie si tout le système des *muqadams* disparaissait. Ils nous traitent comme des esclaves, nous volent notre argent, font des erreurs dans le découpage provoquant davantage d'accidents - ils en savent moins que nous ; ce qui ne les empêche pas de hurler des ordres tout le temps". Comme nous le verrons, il n'est pas rare que le *muqadam* prélève une partie de la paye des ouvriers.

Toutefois, juridiquement le propriétaire du chantier ne peut pas échapper à sa responsabilité ultime de faire appliquer la législation sur le travail, ni transférer cette responsabilité au *muqadam*. Dans un arrêt historique, la Cour Suprême indienne a dit que la responsabilité de l'application des lois du travail appartient à l'employeur principal, qui ne peut pas faire porter la responsabilité d'un manquement par l'entrepreneur.

La non-application des lois sur le travail se traduit par des restrictions graves à la liberté d'expression. De nombreux travailleurs ont indiqué avoir reçu des ordres stricts de ne pas parler à des étrangers de leurs conditions de travail, ou sur ce qu'il fallait répondre aux questions des inspecteurs du travail ou de la sécurité au cours de leurs visites occasionnelles. Santos explique :

"De temps à autre, un inspecteur du travail vient sur le chantier - et à tous les coups, le contremaître et le *muqadam* nous disent de leur dire que tout va bien, et que nous gagnons beaucoup plus que nous ne touchons en réalité. Ils ont préparé des réponses à toutes les questions qu'on pourrait nous poser, mais ce n'est qu'un tissu de mensonges".



## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

Ram, de Bihar, qui travaille sur une autre parcelle, dit sensiblement la même chose : *"Nous avons ordre de ne pas parler à des étrangers. Le propriétaire a dit que quelqu'un qui parlerait serait renvoyé sur le champ"*.

Ramavatar le confirme :

*"Il y a des fonctionnaires qui viennent sur le chantier tous les cinq ou six mois. Le propriétaire nous dit de dire à ces gens du dehors qu'il nous donne des primes et qu'il prend à sa charge tous nos frais médicaux, sinon nous serions renvoyés. Il faut dire que les fonctionnaires ne nous posent généralement pas ce genre de question, ils veulent seulement savoir si nous portons des casques"*.

Un autre ouvrier ajoute : *"La dernière fois qu'un inspecteur est venu, le muqadam nous a demandé de dire que nous étions très heureux sur ce chantier, et, que le propriétaire était très généreux"*. Mangal : *"Lorsqu'il y a une délégation officielle, on nous avertit qu'il ne faut pas leur parler, mais continuer à travailler en baissant les yeux. Et le muqadam reste près de nous pour s'en assurer"*. Hammat ajoute : *"De toute façon, lorsqu'ils viennent, les inspecteurs restent généralement dans la salle climatisée à boire du Pepsi en bavardant avec le propriétaire. Ensuite ils prennent une photo, nous font un sourire, et s'en vont. Personne ne s'intéresse à nous"*.

De telles restrictions violent le droit à la liberté d'expression telle qu'elle est garantie par l'article 19 de la Constitution de l'Inde. Elles sont également contraires aux obligations souscrites par l'Inde en ratifiant, en 1979, le Pacte international relatif aux droits civils et politiques.

Amir, d'UP, résume ainsi la situation : *"Le chantier est entre les mains de gens riches et puissants, alors comment voulez-vous que nous, les malheureux travailleurs, nous puissions dire quoi que ce soit ?"*

### (iii) Grèves

Paradoxalement, les grèves sont relativement fréquentes à Alang, bien que la plupart des travailleurs reconnaissent aisément qu'elles aboutissent rarement à des améliorations concrètes de leurs conditions de travail. Beaucoup de grèves ont lieu pour marquer la solidarité avec un camarade décédé - bien que le mot "grève" soit ambigu en l'occurrence, étant donné que le chantier doit de toute façon fermer après un accident mortel, conformément au protocole d'accord entre le GMB et les démolisseurs.

D'autres grèves ont pour but d'améliorer les conditions de

travail, ou plus souvent d'obtenir une augmentation de salaire. La plupart des grèves ne concernent qu'une seule parcelle, ou quelques parcelles contiguës, mais fort peu sont suivies par la majorité des travailleurs à Alang. D'après une étude faite par K.R.Shukla, 66,3 % des travailleurs interrogés n'ont jamais participé à une grève (surtout par peur d'être renvoyés, ou parce que la grève n'avait pas lieu sur leur parcelle), bien que la moitié d'entre eux disent en avoir vu. De nombreux ouvriers interrogés ont expliqué que le plus souvent, les propriétaires attendent simplement que la grève pourrisse d'elle-même, puisque *"de toute façon nous avons besoin de l'argent, donc il faut reprendre le travail"*.

À la suite d'une grève de trois jours en février 2000, qui a finalement abouti à une augmentation de 2 à 5 Rs par jour, Rajendra, d'UP, explique que même si le propriétaire n'a pas exercé des représailles sur des travailleurs individuellement, il a cherché à identifier les organisateurs. Sumit, du Bengale, qui a observé la grève, dit que *"elle n'a eu aucun résultat - en fait, c'était pire qu'avant, car nous avons eu une petite augmentation pendant trois ou quatre jours, mais ensuite on est revenu au salaire d'avant, et le muqadam est devenu beaucoup plus dur qu'avant"*.

### (iv) Horaires de travail - journées de travail - congés

La journée de travail commence généralement à 8h00, pour finir à 17h00, avec deux heures supplémentaires obligatoires jusqu'à 19h00 tous les jours, payées au taux normal. Comme il n'y a pas de différence entre les heures supplémentaires et les heures normales, la journée de travail est en fait de 8h00 à 19h00. La pause-déjeuner est d'une heure, et il y a une pause-thé de 15 minutes matin et après-midi, aux alentours de 10h00 et de 15h00. Certains travailleurs commencent à 7h00, en fonction de la charge de travail. Les travailleurs font donc en moyenne 57 heures par semaine, ce qui est contraire au Factories Act de 1948, Chapitre VI, sections 51 et 54, qui spécifie une semaine maximum de 48 heures, et une journée de neuf heures. Comme les travailleurs fournissent leurs propres repas (il n'y a pas de cantine à Alang, ce qui est contraire à la section 41 du Inter-State Migrant Workmen Act de 1979 et à la section 46 du Factories Act), la journée commence pour les travailleurs vers 5h00, le temps de préparer les repas de la journée et de partir pour le travail, qui commence à 7h00 ou 8h00.

La section 59 du Factories Act prévoit en outre que tout travail fait au delà de ces neuf heures par jour ou 48 heures par semaine doit être payé en heures supplémentaires à deux fois le salaire normal. Ceci n'est pas le cas à Alang, où les soi-

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

disant heures supplémentaires sont payées au taux normal.

Plusieurs ouvriers ont dit qu'on leur refusait l'entrée du chantier s'ils arrivaient ne serait-ce que cinq minutes après 8h00, ce qui leur faisait perdre une journée de travail. Il est courant à Alang que le travail continue jusqu'à 19h30 ou 19h45 sans qu'une heure supplémentaire entière leur soit comptée. Ceci est contraire à la section 14 du Minimum Wages Act de 1948, qui stipule que le paiement est dû pour toute heure supplémentaire ou partie d'heure.

Le travail de nuit n'existe plus à Alang, mais il est courant que l'on travaille jusqu'à 21h00 ou 22h00, ou même plus tard - notamment pour ceux qui soulèvent les plaques d'acier. Munna, qui charge et décharge les cylindres d'oxygène sur les camions, dit qu'il lui arrive régulièrement de travailler tard la nuit, parfois au-delà de minuit parce que, avec ses camarades, il dépend de l'arrivée des camions. Dans ce cas, contrairement à la section 57 du Factories Act, il ne bénéficie pas d'une journée entière de repos.

Les heures supplémentaires sont obligatoires, et les ouvriers s'inclinent par peur d'être renvoyés, ce qui est contraire au Factories Act, qui stipule qu'aucun travailleur ne peut être contraint de faire des heures supplémentaires.

Le dimanche est libre, mais n'est pas payé. C'est donc un bonheur au goût amer. Rmanuj se lamente :

*"C'est bien d'être libre le dimanche, pour laver son linge et faire des courses, mais c'est une journée sans paye, et parfois nous avons un tel besoin d'argent que nous préférons travailler le dimanche. Ou que les dimanches soient payés."*

Ceci est contraire au Weekly Holidays Act de 1942, qui stipule, dans sa section 6, que *"aucune déduction ou retenue sur le salaire d'une personne employée dans un établissement auquel cette loi s'applique ne sera effectuée pour une journée ou partie de journée où l'établissement est resté fermé (...). Si une telle personne est employée sur la base du non-paiement d'une telle journée ou partie de journée, elle sera néanmoins payée pour cette journée ou partie de journée comme si l'établissement n'avait pas été fermé."* Il y a également violation de la Convention 14 de l'OIT sur le repos hebdomadaire de 1921, ratifiée par l'Inde.

Il n'y a pas de congés payés à Alang. De nombreux travailleurs retournent chez eux une fois par an pour plusieurs semaines, pendant la mousson. Comme cela se fait toujours à leurs

propres frais, ils sont généralement obligés de prendre un emploi chez eux, généralement comme ouvrier agricole. Ceci est contraire au chapitre VIII, sections 79 et 80 du Factories Act, qui prévoit, dans des conditions qui s'appliquent à Alang, un congé annuel payé. Il y a également violation de l'article 24 de la DUDH, qui précise : *"Toute personne a droit (...) à une limitation raisonnable de la durée du travail et à des congés payés périodiques"*. Cette obligation figure aussi à l'article 7 du PIDESC, ratifié par l'Inde. Il semblerait en outre que les démolisseurs de navires ne respectent pas les sections 14 et 15 du Inter-State Migrant Workmen Act de 1979, qui prévoit une indemnité de déplacement et de voyage.

### (v) Salaires

Une fois par mois, les travailleurs d'Alang touchent leur paye, qui est généralement calculée sur une base journalière. Chaque ouvrier reçoit une fiche de présence en début de mois, où les heures d'arrivée et de départ sont inscrites tous les jours. Il arrive parfois que le paiement soit à la tâche ou à la pièce, par exemple pour ceux qui chargent et déchargent les cylindres de gaz sur les camions, qui touchent de 5 à 5,50 Rs par cylindre. Le salaire journalier est de 60 à 70 Rs pour les aides (helpers), et peut atteindre 150 à 170 Rs pour un découpeur chevronné (1,25 et 3,50 US\$). Les *muqadams* en revanche gagnent autour de 300 Rs (US\$ 6,25) par jour. Aucun bulletin de salaire n'est remis aux travailleurs.

Certains des salaires, surtout pour des ouvriers non qualifiés, sont inférieurs au salaire minimum stipulé dans le Minimum Wage Act. À dater d'avril 2002, le salaire minimum au Gujarat était de Rs 89 (US\$ 1,85) par jour pour des ouvriers qualifiés, et Rs 79,3 (US\$ 1,65) pour des ouvriers sans qualification.

Les salaires à Alang sont certainement plus élevés que ceux que touchaient la plupart des ouvriers avant d'y venir, mais on ne peut guère dire qu'ils assurent au travailleur *"ainsi qu'à sa famille une existence conforme à la dignité humaine"*, selon les termes de l'article 23 de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme. Ils ne constituent pas non plus un *"salaire équitable"* au sens de l'article 7 du PIDESC. Alors que la plupart des employeurs tirent argument du fait que les salaires à Alang sont nettement plus élevés que ceux que les ouvriers, généralement des migrants, toucheraient chez eux, cet argument ne tient pas, car l'Inter State Migrant Workmen Act de 1979 précise à la section 13 que *"les taux de salaire (...) d'un travailleur migrant venu d'un autre État doivent être les mêmes que ceux qui s'appliquent aux autres ouvriers (...). En aucun cas un travailleur migrant venant d'un autre État ne*

## Où finissent les bateaux poubelles ?

doit toucher moins que le salaire fixé dans le Minimum Wages Act".

Le bas niveau des salaires est le grief le plus souvent exprimé

par les travailleurs, surtout par rapport aux dangers auxquels ils sont exposés. Une enquête récente met en lumière les griefs suivants :

<b>Griefs des travailleurs</b>	<b>% des effectifs</b>
<b>Salaires insuffisants</b>	46.7 %
<b>Horaires trop longs</b>	13.3 %
<b>Insécurité</b>	20 %
<b>Blessures</b>	15 %
<b>Autres</b>	5 %

Source: "Sociological study of unorganised workers of Alang shipbreaking yard".

Les salaires sont souvent payés avec retard. "Il arrive que nous ayons à attendre plusieurs jours, ou même une semaine, avant qu'ils nous payent. Dans ce cas, ils disent que c'est à cause d'un problème de comptabilité. Mais nous, nous sommes obligés d'attendre", dit Dinkar. Parfois, lorsque les paiements sont en retard, les ouvriers reçoivent 50% du montant dû à la date prévue, mais ils doivent alors attendre plusieurs semaines avant de toucher le reste. De telles pratiques sont contraires à la section 5 du Payment of Wages Act de 1936, qui précise que les salaires sont dûs au plus tard le 7ème jour suivant le dernier jour de la période concernée.

Les heures supplémentaires sont obligatoires et payées au taux de base, contrairement au Factories Act, qui stipule que le taux doit être le double du taux de base.

Les travailleurs ne reçoivent pas de contrat d'engagement écrit. Non seulement le salaire est fixé unilatéralement par l'employeur, mais le montant convenu en début de mois peut être modifié arbitrairement, par exemple en cas de pertes financières. La grande majorité des ouvriers interrogés ont dit qu'il leur était souvent arrivé de ne pas être payé ce qui avait été convenu au départ, ou qu'ils avaient dû subir des retenues pour diverses raisons, de la part du propriétaire ou du *muqadam*. Ceci semble être très courant à Alang - "au moins une fois par mois sur une parcelle ou une autre", dit Gohil, "ils disent que c'est à cause de la récession s'ils ne peuvent pas payer ce qui était convenu". Valabhmohan explique "qu'il a beaucoup de chance, puisque son propriétaire lui paye ce qui a été décidé". Nahar dit que quand il a demandé pourquoi il était payé moins que ce qui était convenu, le propriétaire lui a répondu que "c'est comme ça ici, c'est ce qu'on fait partout, et il faut s'y adapter. Si vous n'êtes pas content, allez voir ailleurs". Kailash raconte que cela lui est arrivé il y a deux mois.

"Avant de commencer, le *muqadam* a dit que je serais payé 75 Rs par jour. Mais à la fin du mois, ils ne m'ont donné que 70 Rs par jour. Mais nous n'avons pas le droit de nous plaindre, il faut accepter ce qu'on veut bien nous donner".

Sachin dit que le jour même de l'entrevue avec la délégation de la FIDH, une grève avait lieu sur une parcelle avoisinante au motif que les travailleurs à terre avaient été engagés sur la base de 105 Rs par jour, mais n'avaient reçu que 90 Rs par jour. Aashih et Pradesh, qui travaillent pour le même *muqadam*, expliquent que souvent il retire 10% de leur salaire mensuel lorsqu'il considère que leur travail n'a pas été satisfaisant. Le *muqadam* de Hammit retient souvent 5 Rs de son salaire journalier de 85 Rs. "Le *muqadam* garde une partie de notre salaire chaque mois. Je ne sais pas pourquoi, mais de toute façon nous n'y pouvons rien. Vous savez, il peut nous renvoyer n'importe quand", dit un ouvrier.

Ramesh, d'Orissa, raconte son histoire :

"Il y a deux mois environ, le maître a pris ma fiche de présence la veille du jour où je devais être payé. Ils me devaient 2 600 Rs. Ensuite le propriétaire a dit qu'ils avaient perdu la fiche, et que tout ce qu'il voulait bien me payer, c'était 2 200 Rs. Je ne pouvais rien faire. J'ai donc dû accepter les 2 200 Rs. J'ai été trompé".

Un ancien employé de bureau qui travaillait comme comptable pour un démolisseur de navires le confirme : "Bien sûr que nous savons que le *muqadam* escroque les travailleurs ! Vous croyez que nous sommes aveugles ?" Il arrive aussi que les ouvriers ne soient pas payés du tout, mais cela semble être assez rare. En outre, comme nous l'avons déjà noté, plusieurs travailleurs nous ont dit qu'ils n'étaient pas payés pour la journée s'ils arrivaient au chantier ne serait-ce qu'avec 15 minutes de retard.

### Où finissent les bateaux poubelles ?

---

De nombreux travailleurs interrogés par la délégation de la FIDH ont dit qu'ils ne connaissaient même pas à quel taux ils étaient payés, car "ils n'avaient pas osé" le demander au *muqadam* avant de commencer, "par peur d'être renvoyés tout de suite". Ram, un homme de 50 ans, très discret, venu d'Orissa, et qui travaille sur les chantiers depuis 15 ans, dit en soupirant : "Si un ouvrier dit quoique ce soit, il est chassé de la parcelle dans la seconde. Je ne suis donc pas sûr de ce que je serai payé, et je n'ai pas voulu demander. Mais ce que les autres recevront, je recevrai moi aussi ; je suis sûr que je serai traité comme tous les autres". Un autre travailleur le confirme : "Nous ne savons jamais à l'avance le salaire que nous toucherons. Nous le savons seulement quand nous recevons l'argent". La nature discrétionnaire du système de fixation et de paiement des salaires est un facteur majeur dans l'insécurité et la vulnérabilité des travailleurs d'Alang. Ramsurat dit : "les salaires sont toujours différents - cela dépend de la parcelle, du propriétaire, de la saison, du *muqadam*, des autres ouvriers..."

De telles pratiques sont contraires à l'article 7 du Payment of Wages Act de 1936, qui interdit toute déduction du salaire sauf dans des circonstances très précises, mais aussi à l'article 21 du Contract Labour Act, qui précise : "Dans le cas où l'entrepreneur n'effectuerait pas le paiement dans les temps stipulés, ou ne paierait pas la totalité de la somme due, l'employeur principal aura l'obligation de verser la totalité du salaire, ou le montant restant dû, selon le cas".

À l'inverse, des primes sont versées pour une bonne productivité, ou par exemple pour une utilisation maximale des cylindres de GPL. Le niveau des salaires varie aussi selon la situation économique du chantier : en période de récession, par exemple, les salaires sont plus bas, alors qu'ils sont plus élevés en cas de pénurie de main d'œuvre. De même, il semble que la coutume soit d'augmenter les salaires de 10 à 15 Rs en été. Les ouvriers reconnaissent l'existence d'une prime à l'ancienneté.

#### Prime à l'ancienneté

Salaire mensuel (en Rs.)	pourcentage des travailleurs : Au début	pourcentage des travailleurs : Actuellement
500-1000	37.3 %	3.3 %
1001-1500	52.7 %	20.7 %
1501-2000	6.7 %	19 %
2001-2500	1.3 %	35 %
2501-3000	1 %	13.3 %
> 3000	1 %	8.7 %

Source: "Sociological study of unorganised workers of Alang shipbreaking yard".

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

### **(vi) Frais médicaux - Prestations sociales - avantages supplémentaires. Le règne de l'arbitraire**

Les pratiques sont également très variables d'un démolisseur à l'autre dans le domaine des frais médicaux et de la sécurité sociale - domaine où l'on trouve encore le pouvoir discrétionnaire de l'employeur et des *muqadams* se fait sentir.

Lorsqu'un accident se produit, le propriétaire se charge du transport jusqu'à l'hôpital de la Croix Rouge sur le site ou, le cas échéant, jusqu'à l'hôpital général de Bhavnagar. Il semble qu'en général, le propriétaire paye pour les premiers soins et les frais médicaux immédiats. Il ne paye pas les dépenses liées aux maladies chroniques, même si elles ont été contractées sur le lieu de travail. Plusieurs démolisseurs ont contesté le fait qu'ils auraient une obligation à cet égard. "Il n'y a pas de lien direct entre la maladie et leur travail sur le chantier" dit l'un d'entre eux. D'autres ajoutent "que ce sont surtout des maladies qu'ils ont contractées avant d'arriver à Alang". Mais les médecins interrogés par la délégation de la FIDH, que ce soit dans les hôpitaux ou dans les dispensaires privés autour d'Alang, qui reçoivent de nombreux patients parmi les travailleurs d'Alang, sont catégoriques au sujet du lien de causalité direct entre la plupart des maladies qu'ils traitent et la nature du travail à Alang.

En général, les travailleurs ne reçoivent aucun salaire en cas d'absence pour des raisons médicales. Il y a différents cas de figure ; certains ouvriers ont dit que les propriétaires leur donnaient le choix entre recevoir leur salaire ou être défrayés de leurs frais médicaux. La femme d'un ouvrier d'Alang qui a été amputé de trois doigts en 2001 raconte que le propriétaire a payé la moitié des frais médicaux, tandis qu'un travailleur blessé à la jambe lorsqu'une plaque d'acier lui est tombé sur le pied dit que l'employeur a refusé de lui payer quoique ce soit, ni frais médicaux ni salaire. Un autre, qui a eu une interruption de travail d'un mois à cause d'une brûlure grave à la jambe, a reçu le paiement d'une seule journée. Un autre propriétaire aurait payé pour la nourriture pendant une absence pour raison médicale, mais ni salaire ni frais médicaux. Ainsi pour la plupart des ouvriers une blessure entraînant une absence médicale est une véritable catastrophe ; en général, ils s'en sortent grâce à des prêts de la part d'amis ou de parents, parfois de l'employeur. Ramil explique avoir été blessé à la tête en 1999, nécessitant 7 points de suture et un arrêt de travail de 18 jours. "Lorsque je me suis blessé, le propriétaire ne voulait rien payer du tout, ni salaire ni frais médicaux. J'ai discuté avec lui, et finalement il a accepté de payer la moitié des frais médicaux, en ajoutant qu'il ne voulait plus jamais me voir".

Le travailleur n'a donc aucune garantie de réemploi après une absence pour raisons médicales. Kanji explique : "Pas un seul propriétaire ne paye pour la maladie, bien qu'en cas d'incident, ils emmènent en général l'ouvrier à l'hôpital, payent pour les premiers soins, et ensuite oublient tout de l'affaire. Et lorsque l'ouvrier revient, le propriétaire ne veut pas d'un ouvrier accidenté, et refuse de le réembaucher".

Bhupat raconte l'histoire d'un collègue qui avait perdu une jambe à la suite de la chute d'une plaque d'acier. "Nous sommes allés voir le propriétaire pour demander une compensation pour ce collègue, qui ne pouvait plus travailler. Le propriétaire a dit non, et a menacé de nous renvoyer si jamais nous demandions quelque chose de nouveau. Nous avons donc réuni de l'argent parmi nous".

Les démolisseurs et le GMB affirment qu'il existe un Fond de Prévoyance, bien qu'au GMB on admette qu'il n'y a "pas de véritable suivi" pour en garantir la validité. "Nous savons qu'il y a là un problème - certains propriétaires remettent l'argent aux ouvriers quand ils s'en vont, d'autres le gardent pour eux". La plupart des travailleurs en ignorent l'existence. Vikram et Rajandra expliquent que sur leur parcelle depuis huit ans le propriétaire déduit chaque mois 100 Rs de leur salaire, censés être pour le Fond de Prévoyance, "mais nous n'en avons aucune preuve et ce fond de prévoyance n'a en tout cas jamais été utilisé lorsque quelqu'un a pris sa retraite, ou est parti, ou est mort". L'étude présentée à la Cour Suprême de l'Inde confirme que "la plupart des travailleurs à Alang ne bénéficient pas du système de Fond de Prévoyance". Un ouvrier à la retraite de 55 ans dit qu'il n'a jamais reçu la moindre pension, après avoir travaillé à Alang pendant 15 ans.

Cependant, lorsqu'un travailleur est tué, l'employeur verse en général une indemnité à la famille restée au village. Toutefois, l'absence de garanties écrites et contractuelles fait que l'indemnité et son montant dépendent entièrement du bon vouloir du propriétaire. Plusieurs ouvriers ont signalé l'absence d'indemnités lorsque le corps n'a pas été retrouvé après une explosion sur le chantier. D'autres ont dit qu'il leur a parfois fallu menacer de se mettre en grève pour qu'une indemnité soit versée à la famille du mort. Il arrive que cette demande pressante de la part des travailleurs reste sans effet, et dans ce cas les collègues font une collecte eux-mêmes. De surcroît il n'existe pas de procédure correcte pour informer les proches en cas de décès - il revient souvent aux collègues d'appeler la famille eux-mêmes, et à leurs frais.

L'absence d'un système d'assurance et d'indemnisation est d'autant plus surprenant qu'il est devenu obligatoire d'assurer



## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

les installations et les travailleurs avant de commencer le démantèlement du navire (cf. annexe).

De telles pratiques arbitraires sont des violations flagrantes du Workmen's Compensation Act, 1923, du Personal Injuries (Compensation Insurance) Act, 1963, du Gujarat Unprotected Manual Workers (Regulation of Employment and Welfare) Act, 1979, et du Employees State Insurance Act, 1948, qui comprennent des dispositions concernant la sécurité sociale et une aide financière lorsqu'un travailleur est blessé pendant le service. Elles sont également contraires au Employees - Provident Fund and misc. Provisions Act, 1952, qui prévoit les dispositions selon lesquelles ces sommes doivent être utilisées lorsque le travailleur part à la retraite. Cette loi, qui est applicable aux chantiers de démolition de navires, prévoit qu'un fond soit constitué pendant les périodes de travail, alimenté par un prélèvement de 10% du salaire de base, à quoi s'ajoute un montant équivalent versé par l'employeur. La somme est alors versée au compte prévoyance du travailleur, qui en obtient l'utilisation (avec intérêts) au moment de partir à la retraite. La loi prévoit aussi un système de pension pour la famille, et une assurance décès, à verser à la famille en cas de décès. L'absence de garanties pour la famille d'un travailleur décédé, qui est souvent l'unique soutien de la famille, est également contraire au Fatal Accidents Act de 1855.

En outre, ces pratiques constantes à Alang sont contraires aux obligations souscrites par l'Inde en ratifiant plusieurs conventions de l'OIT, notamment :

-C18 Convention sur les maladies professionnelles, 1921, et C42, Convention sur les maladies professionnelles (révisée), 1942

-C19 Convention sur l'égalité de traitement (accidents du travail), 1925

-Convention sur l'égalité de traitement (sécurité sociale), 1922.

Ces pratiques sont également contraires au droit des travailleurs à la sécurité sociale, garanti par l'article 22 de la DUDH et l'article 9 du PIDESC, et au "droit à la sécurité en cas de chômage, de maladie, d'invalidité" stipulé par l'article 25 de la DUDH.

L'absence d'un système cohérent de sécurité sociale et d'assurance médicale adéquate est très préoccupante, étant donné le caractère extrêmement dangereux du travail, et partant la fréquence de maladies professionnelles et d'accidents du travail. Un cadre réglementaire adéquat et cohérent pour la démolition de navires ne peut pas se limiter

aux questions de santé et de sécurité, sans créer en même temps un système efficace de sécurité sociale pour les travailleurs.

Des avantages marginaux sont parfois alloués aux travailleurs, comme l'eau ou le nécessaire pour leurs kholis, ou une petite prime pour Diwali ou d'autres fêtes, mais là encore, tout dépend du bon vouloir du propriétaire. La femme d'un contremaître d'UP, qui est venue rejoindre son mari, dit que *"l'employeur de mon mari est d'une grande avarice - il n'y a pas d'équipements, rien n'est aménagé, il ne nous permet même pas d'avoir un peu d'eau. Les conditions ici sont bien pires qu'en UP"*. Ramchandra dit qu'avec quelques collègues *"il était allé voir le propriétaire plusieurs fois pour demander des améliorations - nous avons demandé de l'eau, des logements, la couverture des frais médicaux, et il a toujours dit non"*. Certains employeurs accordent des prêts à leurs ouvriers dans des circonstances exceptionnelles (comme un mariage ou un enterrement).

### (vii) Inspection du travail

Le système est loin d'être efficace, en dépit de la présence en permanence sur le site d'Alang d'un inspecteur du travail détaché par le gouvernement du Gujarat, accompagné d'un assistant. L'Inde a ratifié la Convention C81 de l'OIT sur l'Inspection du Travail, 1947, qui stipule à l'article 3 (1) que : *"Le système d'inspection du travail sera chargé:*

*a) d'assurer l'application des dispositions légales relatives aux conditions de travail et à la protection des travailleurs dans l'exercice de leur profession, telles que les dispositions relatives à la durée du travail, aux salaires, à la sécurité, à l'hygiène et au bien-être, (...)*

*b) de fournir des informations et des conseils techniques aux employeurs et aux travailleurs"*.

Aucun des travailleurs interrogés par la délégation de la FIDH n'avait la moindre connaissance de l'existence spécifique de l'inspecteur du travail.

Il semble qu'il y ait chevauchement entre les tâches de l'inspecteur du travail et celles des divers responsables de la sécurité, et des équipes d'experts sur la sécurité (voir ci-dessous). Un tel manque de précision dans la définition de tâches n'aide pas à faire appliquer les règles en question.

### (viii) Les travailleuses

Environ 400 femmes travaillent sur le site d'Alang. La plupart viennent des villages aux alentours. Elles effectuent des



## Où finissent les bateaux poubelles ?

tâches plus légères que les hommes, comme porter les objets déchargés des navires. Elles sont en général plus jeunes que les hommes. Elles travaillent pour une *muqadam* femme, et sont en moyenne payées à des taux légèrement plus élevés que les hommes - 70 à 80 Rs par jour pour 5 heures de travail. Les travailleuses sont encore plus mobiles que les hommes, car elles vont d'un navire à l'autre en fonction des échouages.

Des cas de harcèlement sexuel ont été signalés, mais il semble que ce soit assez rare. Quelques cas de travail de filles mineures ont également été signalés.

### 3. Une industrie à haut risque - mesures de santé et de sécurité

Il ne fait aucun doute que depuis quelques années, le niveau de santé et de sécurité s'est amélioré à Alang. Par exemple, l'interdiction du travail de nuit, l'obligation de présenter un certificat de dégazage, la fourniture de casques et de bottes aux ouvriers (et en effet la plupart des ouvriers les portent, alors qu'il règne un certain flou sur la question de savoir qui doit en supporter le coût - certains propriétaires les fournissent gratuitement, d'autres les font payer aux ouvriers, ce qui est contraire à la loi, et notamment la section 38 du Inter-State Migrant Workmen Act, 1979), tout cela a contribué à faire baisser le nombre d'accidents. Les travailleurs eux-mêmes reconnaissent que les conditions de sécurité se sont améliorées et que les accidents sont moins fréquents. Le GMB a joué un rôle clé à cet égard et les

changements, s'il sont encore insuffisants, sont visibles. Malheureusement les propriétaires ne semblent pas partager cette volonté d'investir dans des mesures adéquates afin d'assurer aux travailleurs des conditions de travail sûres et saines.

#### A. Santé et Sécurité : les risques

Les substances dangereuses et toxiques que l'on trouve à Alang sont les mêmes que sur tous les chantiers de démolition de navires (voir ci-dessus). D'autres organismes ont effectué des études approfondies à ce sujet, et dans ce rapport nous ne nous étendrons pas sur ces questions bien connues.

Les médecins interrogés, qui exercent à Alang et aux alentours, signalent deux grandes catégories de pathologies : i) celles liées aux accidents qui, à moins d'être mortels, aboutissent à des problèmes orthopédiques, des lésions légères, (coupures...) et des brûlures, ii) les maladies professionnelles, comme les maladies de la peau, le paludisme (40% des patients, selon un médecin de l'hôpital de la Croix Rouge), malnutrition, diarrhées, tuberculose, MST. Des cas de lèpre ont aussi été signalés, avec un taux d'occurrence au-dessus de la moyenne indienne<sup>46</sup>. Le travail continue pendant la mousson, période pendant laquelle les cas de fièvre sont plus nombreux. Bien que l'alcool soit interdit, on en trouve partout à Alang ; la mauvaise qualité de l'alcool distillé sur place provoque de nombreux troubles hépatiques, d'après des médecins de la région.

#### Accidents sur les chantiers d'Alang:

	Accidents	Morts
1997-98	33	48
1998-99	41	25
1999-2000	60	31
2000-01	18	16
2001-02	21	12

Source: Gujarat Maritime Board

## Où finissent les bateaux poubelles ?

Toutefois, selon des sources non-gouvernementales, le nombre d'accidents mortels serait beaucoup plus élevé que ne le laissent paraître les chiffres officiels - les personnes rencontrées par la délégation de la FIDH estiment qu'ils sont peut-être dix fois plus élevés. Selon un dicton local, "chaque jour un navire, chaque jour un homme" Si le nombre d'accidents mortels a connu une baisse significative, il n'en va pas de même du nombre total d'accidents. Les ouvriers sont très conscients de la dangerosité de leur travail. Comme le dit l'un d'entre eux : "Lorsque nous allons au travail le matin, nous savons que nous risquons de ne pas revenir vivants le soir". Santos du Bengale explique : "C'est un travail très dangereux. Le danger est partout, à chaque pas. Le gaz est dangereux, les émanations sont toxiques, les grues sont dangereuses, les plaques d'acier chutent... C'est un boulot très risqué, et je n'aime pas ça du tout". Un ancien travailleur d'Alang raconte avoir vu trois accidents graves, dont deux mortels, et des dizaines d'accidents de moindre importance au cours des deux années passées sur les chantiers. Il a lui-même été blessé trois fois. Comme nous l'avons déjà noté, les tâches les plus lourdes et les plus dangereuses sont confiées aux travailleurs migrants, tandis que les travailleurs locaux du Gujarat ont tendance à se retrouver dans des emplois comportant moins de risques. Selon des travailleurs sociaux, la raison en est en partie que "en cas d'accident il est plus facile d'avoir à faire à des familles lointaines - en fait cela signifie que l'on a pas besoin d'avoir à faire à elles du tout -

que d'avoir des problèmes avec les habitants des villages proches, et les Sarpanch (les chefs de village)".

La plupart des accidents sont dus à une explosion de gaz lors du découpage pour ouvrir le navire. En 1997, une énorme explosion à Alang qui fit, selon les estimations, une cinquantaine de morts, a poussé les autorités à exiger un certificat de dégazage pour tous les navires, et à imposer le port de lunettes et de casques à tous les ouvriers. Depuis, le nombre d'accidents a baissé de manière significative. Une autre cause majeure d'accidents sont les chutes depuis les navires (dont certains font 70 m de haut) d'ouvriers travaillant sans harnais de sécurité. Parmi les autres accidents, notons le cas des ouvriers écrasés par la chute de poutres ou de plaques d'acier, et les chocs électriques.

Malgré le caractère obligatoire, depuis 1997, des certificats de dégazage, ce qui a certainement permis de réduire le nombre d'accidents, un propriétaire a déclaré, sous condition d'anonymat, que "le certificat de dégazage est très facile à obtenir, si vous êtes prêt à payer". Un muqadam confirme que "la règle du dégazage n'est pas toujours respectée... Par exemple, quand un échouage a lieu plus tard que prévu, le propriétaire est pressé de commencer les opérations de découpage". Le tableau ci-dessous montre qu'une majorité de travailleurs ont eu au moins un accident en travaillant à Alang.

Nature des accidents	% des effectifs
Manutention de plaques lourdes	51 %
Blessures au pied	22 %
Blessures à la tête	11 %
Brûlures	10 %
Autres	6 %

Source: K. Shukla, "Sociological study of unorganised workers of Alang shipbreaking yard".

Nombre de cas de blessures	% des effectifs
Un	36.7 %
Deux	13.3 %
Trois	3.3 %
Plus	3.3 %
Ne s'applique pas	43.4 %

Source: K. Shukla, "Sociological study of unorganised workers of Alang shipbreaking yard".

## Où finissent les bateaux poubelles ?

### Incendies

	Incendies	Morts dans les incendies	Blessés
1996	104	8	21
1997-98	82	23	25
1998-99	58	1	14
1999-2000	57	4	1
2000-01	42	/	/
2001-02	38	4	9

Source: Le responsable incendie, Alang

Le service incendie d'Alang comporte 11 véhicules, mais il n'y a que 3 conducteurs et 15 pompiers, ce qui réduit évidemment l'efficacité et la rapidité de ses interventions.

Le manque d'installations médicales adéquates est consternant. Says, un militant local, dit sur un ton désabusé : "Au Gujarat, les animaux sont mieux traités que les travailleurs d'Alang". La principale installation est l'hôpital de la Croix Rouge, sur le site même d'Alang, qui traite environ 100 patients par jour, avec seulement 9 lits, et 5 médecins se relayant par équipes. Il y a aussi deux petites cliniques privées à Alang, mais elles sont trop chères pour les ouvriers, et sont donc surtout utilisées par les propriétaires. Il n'y a pas d'ambulance, ce qui fait qu'un ouvrier blessé est transporté à l'hôpital dans la voiture particulière du propriétaire. Un hôpital bien équipé est une nécessité urgente à Alang, car le grand hôpital le plus proche est à Bhavnagar, à une heure de route. Comme le dit un médecin qui travaille à Alang : "Il ne fait pas de doute que de nombreux travailleurs qui sont morts auraient pu être sauvés s'il y avait eu un vrai hôpital sur le site".

Les propriétaires ont récemment financé l'achat d'une unité mobile pour les premiers soins, avec un appareil de radiographie et un laboratoire pour les examens d'urine et de sang.

Un nouvel hôpital est prévu, financé par le GMB pour un tiers, le GSBA pour un tiers et la Iron, Steel, Scrap and Shipbreaking Association of India pour un tiers. Il coûtera Rs 40 millions (US\$ 830 000). Le terrain a été acquis. La question se pose de savoir si l'hôpital ne devrait pas être construit avant le centre de formation à la sécurité.

La FIDH réaffirme que le droit à la santé est un droit de l'Homme fondamental. Le droit à la santé est reconnu par la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme à l'article 25<sup>47</sup>,

ainsi que par un certain nombre d'instruments internationaux ratifiés par l'Inde : le Pacte international sur les droits économiques, sociaux et culturels, article 12 ; la Convention internationale sur l'élimination de toutes les formes de discrimination raciale, article 5(e)(iv) (ratifiée par l'Inde en 1968) ; la Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes, articles 11.1 (f) et 12, (ratifiée par l'Inde en 1993) ; et la Convention relative aux droits de l'enfant, 1989, article 24 (ratifiée par l'Inde en 1992).

Le droit à la santé ne saurait se comprendre comme le droit d'être en bonne santé, mais le droit de jouir du meilleur état de santé physique et mentale susceptible d'être atteint (voir supra, chapitre II)

Le manque d'installations médicales appropriées est également contraire à plusieurs lois nationales, tels que le Factories Act et le Inter-State Migrant Workmen Act. Le droit aux soins médicaux est aussi partie intégrante du droit à la vie aux termes de l'article 12 de la Constitution de l'Inde. Un arrêt<sup>48</sup> de la Cour Suprême de l'Inde de 1994 précise que "le droit à la santé et à la protection de la santé et de l'énergie des travailleurs pendant le service, et le droit d'obtenir des soins médicaux sont prévus à l'article 21 de la Constitution de l'Inde. (...) Aux termes de l'article 38 de la Constitution il doit être fourni au travailleur les équipements nécessaires et la possibilité de protéger sa vie (...). Il est de la responsabilité morale, légale et constitutionnelle des industriels-propriétaires et de l'administration de fournir des installations de soins médicaux pendant le service et après le départ à la retraite".

#### (i) Règles et règlements de sécurité professionnelle

Les lois applicables en matière de sécurité ne manquent pas ; le problème vient de leur non-application. Elles comprennent :

-Des instruments internationaux, tels que la DUDH, les

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

diverses conventions de l'OIT relatives à la santé et à la sécurité professionnelles, et la Convention de Bâle.

-La législation nationale, notamment le Factories Act, 1948, les Hazardous Wastes (Management and Handling) Rules, 1989, le Environment (Protection) Act, 1986, le Dangerous Machines (Regulation) Act, 1983, le Inter-State Migrant Workmen Act 1979.

-Les lois de l'État du Gujarat. L'assemblée du Gujarat a adopté des mesures particulières applicables à la démolition de navires, par exemple l'adjonction du "schedule 24" à la règle 102 des Gujarat Factories Rules 1963 sur les mesures de sécurité pour le découpage au chalumeau, en vigueur depuis le 2 mars 1987 ; l'adjonction aux mêmes Gujarat Factories Rules de la règle 68H sur la construction, la réparation et la démolition de navires. Elle est en vigueur depuis le 19 février 1995, et contient 23 sous-règles portant sur pratiquement tous les aspects de la sécurité au cours des opérations de démantèlement. La Règle 66 A du même texte prévoit la protection contre l'incendie. Le 4 décembre 1997, le gouvernement du Gujarat publia une circulaire rendant obligatoire la nomination d'un responsable de la sécurité sur chaque site de démolition de navires.

Les décrets du Central Pollution Control Board et du Gujarat Control Board sont également applicables.

En outre, des instruments spécifiques ont été établis pour réglementer la santé et la sécurité à Alang, en premier lieu le Memorandum of Understanding (Protocole d'Accord).

### (a) Le Memorandum of Understanding (MoU)

Le 7 juin 1997, un Memorandum of Understanding (MoU), fut signé entre le GMB d'une part, et la Gujarat Ship Breakers' Association (GSBA) et la Soshiya Ship Breakers' Association (SSBA) d'autre part. Le but général était de "définir les directives générales en matière de sécurité et les précautions à prendre au cours des opérations de découpage dans un chantier de démolition de navires". Ce texte était initialement prévu en tant que dispositif intérimaire avec une durée de validité de deux mois, en attendant la codification définitive de toutes les règles de sécurité. Le MoU est cependant toujours en vigueur, bien qu'il ait été complété par d'autres règles et règlements, dont la révision est en cours actuellement. Toutefois, le MoU n'a jamais été entièrement mis en vigueur, et il ne prévoit pas de sanctions de nature à assurer son application.

-La section 1 prévoit les dispositions à prendre en matière de sécurité pour obtenir l'autorisation d'échouage. Il spécifie notamment au § a) qu'un certificat de dégazage doit être

obtenu (cf. annexe 1).

-La section 2 définit ce qui est exigé pour obtenir l'autorisation de procéder au découpage : un certificat permettant l'accès d'un homme à l'intérieur, et un certificat permettant le travail à chaud (cf. annexe 1) sont rendus obligatoires (§ a), comme l'est la vidange des produits pétroliers de toute nature (§ c).

-La section 3 porte sur les dispositions à prendre en matière de sécurité sur la parcelle où a lieu le démantèlement. En particulier, les cylindres de GPL et d'oxygène doivent être entreposés dans un lieu séparé et sécurisé (§ a et b). Le § g précise que "*des équipements minimum de lutte contre l'incendie, tels que les extincteurs, combinaisons de pompier, liquid foam care, masque à oxygène, sable, tuyau d'incendie avec tous les attachements requis, doivent obligatoirement être présents et entretenus sur le chantier*". Ceci de toute évidence n'est pas le cas sur toutes les parcelles à Alang. Il en va de même pour le § j, qui prévoit que "*un casque et des bottes doivent être fournis à chaque ouvrier. Les découpeurs au chalumeau doivent recevoir des lunettes de soudeurs*". S'il est indéniable que depuis deux ans, le nombre de travailleurs portant un casque et des bottes a fortement augmenté, la règle n'est pas encore totalement appliquée. En outre, le MoU ne précise pas qui doit fournir ces équipements aux travailleurs, ni si le propriétaire doit les fournir gratuitement..

-La section 4 porte sur les opérations de découpage, et stipule qu'elles doivent toutes être menées sous la surveillance d'une personne techniquement qualifiée.

-Tout incendie important entraîne une suspension de deux jours des opérations de découpage, et tout accident mortel donne lieu à une suspension de cinq jours (sec. 8 a et b). La version révisée des règles porterait la suspension en cas de mort d'homme à 15 jours, et selon un fonctionnaire du GMB, c'est là une des modifications proposées qui provoque l'opposition la plus farouche des démolisseurs.

-La section 6 prescrit l'enregistrement de tous les travailleurs. Le GMB aurait dépensé 4,6 millions Rs pour cette procédure, selon un de ses agents, mais sans grand succès. Il semble même que le processus soit parfaitement aléatoire (voir supra).

Parmi les dispositions qui n'ont jamais été appliquées, citons les suivantes :

Chaque parcelle comportera un responsable de la sécurité dûment qualifié (article 5a), et "*une formation professionnelle minimum en matière de découpage sera donnée aux travailleurs, et dans leur langue maternelle*" (sec. 5c). La section 7e précise que "*le GMB recrutera six surveillants pour contrôler les conditions de sécurité sur les parcelles*". En avril 2002 il n'y avait que trois de ces surveillants sur l'ensemble du site d'Alang.

## Où finissent les bateaux poubelles ?

Il est préoccupant de noter que plusieurs démolisseurs avouent que les fonctionnaires du Département des explosifs peuvent être facilement achetés et qu'ils délivrent alors des certificats, notamment des certificats de dégazage, sans que des vérifications sérieuses aient été effectuées. Plusieurs *muqadam* ont reconnu que dans les faits, la règle du dégazage n'est pas appliquée systématiquement car cela retarderait trop le démarrage du découpage s'il fallait procéder à un véritable nettoyage du bateau. "Mais de toute façon les bons ouvriers savent éviter les explosions" ajouta l'un d'entre eux.

De même, explique un propriétaire, il est facile de contourner la règle selon laquelle le chantier doit fermer pendant cinq jours en cas de mort d'homme.

### (b) Rules and Regulations (Règlementations)

En 2000, le MoU a été transformé en un document plus officiel, les Rules and Regulations (Règlementations). Face aux vives fortes critiques formulées par les démolisseurs, qui considèrent les règles inappropriées et impossibles à appliquer, un Rules Forming Committee (comité de rédaction des règles) a été créé, comprenant à la fois des agents du GMB et des représentants des associations des démolisseurs. Les résultats de leurs travaux sont attendus pour la fin 2002.

### (c) Moyens de mise en œuvre

Comme on pouvait s'y attendre, une des grandes faiblesses des règles élaborées à Alang pour améliorer les conditions de sécurité est l'absence de procédure efficace pour en assurer l'application. L'obligation d'avoir sur place sur chaque parcelle un responsable de la sécurité permanent est loin d'être remplie. Deux systèmes d'inspection ont été mis en place (i) une inspection régulière par des inspecteurs de la sécurité du GMB, au nombre de trois seulement pour tout le site, et (ii) des inspections effectuées par une équipe d'experts.

#### - le mécanisme GMB

Le Port Officer d'Alang est assisté d'un Assistant Port Officer (APO), chargé des aspects administratifs des opérations de démolition, un Traffic Officer, et un Fire and Safety Officer. Ce dernier contrôle les trois inspecteurs sécurité (le MoU en prévoyait six), dont la tâche est de veiller à l'application du MoU et des Rules and Regulations. Le Port Officer d'Alang, le Capitaine Deulkar, attend une réponse au sujet de l'engagement d'un Safety Officer (distinct du Fire Officer), qui contrôlerait les inspecteurs sécurité.

Les parcelles opérationnelles à Alang sont réparties entre les trois inspecteurs sécurité. Ils vérifient en moyenne 5 parcelles par jour, et font rapport au Port Officer tous les soirs. Ils retournent sur les mêmes parcelles quelques semaines plus tard pour évaluer le degré de mise en œuvre de leurs recommandations.

Cependant, en l'absence d'un système crédible pour faire appliquer le MoU, avec sanctions à la clé, les travailleurs et les inspecteurs extérieurs ne peuvent guère avoir confiance dans ce mécanisme pour garantir réellement la santé et la sécurité.

#### - l'équipe d'experts

L'équipe se compose de représentants du GMB, des propriétaires, d'experts et de membres d'ONG. La FIDH regrette l'absence au sein de l'équipe d'inspection de représentants élus des travailleurs, et considère que cela constitue un obstacle majeur à l'amélioration des conditions de sécurité à Alang.

L'équipe (qui se compose de 5 à 7 membres) doit procéder à des vérifications dans cinq domaines :

- l'utilisation des appareils de sécurité
- les mesures de précaution
- les dispositifs anti-incendie
- l'environnement et le logement
- les installations à prévoir sur la parcelle

Un manuel sur la sécurité, actuellement en cours de préparation, sera remis à chaque propriétaire ; il comporte des directives pour les travailleurs.

En général l'équipe inspecte chaque parcelle deux fois, la deuxième fois plusieurs semaines (voire plusieurs mois) après la première visite. Chaque inspection est basée sur une liste de points à vérifier (cf. annexe 1), et le rapport pour chaque parcelle est remis au propriétaire et au GMB. L'équipe d'inspecteurs procède actuellement à la rédaction d'un rapport général, qui devrait être prêt en août 2002.

Ici encore, le caractère ad hoc du système d'inspection, et surtout l'absence de mécanisme pour faire appliquer les règles, réduisent l'efficacité de ces inspections. En outre, aucune pénalité n'est prévue en cas de non-respect des mesures de sécurité.

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

### (d) Le programme de formation à la sécurité

Le GMB, avec des partenaires internationaux, comme le Ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion de l'Eau des Pays Bas, a lancé un programme de formation à la sécurité, avec le Industrial Training Institute de Bhavnagar, qui se déroule actuellement à Bhavnagar. Le programme est destiné à tous les acteurs de la démolition de navires - travailleurs, *muqadams*, contremaîtres, et propriétaires. Pour pérenniser cette opération, un institut de formation à la sécurité est actuellement en cours de construction sur le site, l'achèvement étant prévu en septembre 2002. Toutefois, en février 2002, des problèmes administratifs concernant le gouvernement du Gujarat avaient temporairement interrompu les travaux. L'opération est entièrement financée par le GMB, à hauteur de Rs 35 millions. Les bâtiments couvriront environ 3 500 m<sup>2</sup>, avec un auditorium, un amphithéâtre, et l'institut lui-même. L'objectif est de former tous ceux qui œuvrent à Alang aux questions de sécurité : les ouvriers, les contremaîtres, les cadres et les propriétaires.

En outre une "semaine de la sécurité" à été inaugurée, et doit se tenir tous les ans au mois d'avril, avec des conférences et des manifestations destinées à sensibiliser les intéressés aux questions de sécurité.

Un hôpital est prévu. Comme pour l'ensemble de logements, pour lequel le terrain a été préparé, le financement sera partagé, à raison d'un tiers chacun, entre le GMB, le GSBA et le ISSAI.

Il est permis de s'interroger sur l'opportunité de construire un institut de formation à la sécurité avant l'hôpital.

### (e) Les déchets et l'environnement

La démolition de navires n'a pas seulement un impact sur la santé et la sécurité des ouvriers, mais aussi, et de façon directe, sur l'environnement. D'après le Central Pollution Control Board, Alang produit un total de 2 428 tonnes de déchets dangereux par an, et 5 072 tonnes de déchets non dangereux. Les déchets contaminent gravement les fonds marins, et de là les métaux lourds entrent dans la chaîne alimentaire marine. Une étude faite par le Gujarat Ecology Commission (GEC) conclut qu'une masse de produits polluants, tels que l'amiante, des peintures, des débris de ferraille, de la laine de verre, des joints, de l'huile, de la graisse et du ciment ont pénétré le milieu marin autour d'Alang. Des prélèvements d'eau de mer font apparaître une concentration de graisse et d'huile de 22 mg / litre. Selon S.

Bandyopadhyay, écologiste principal au GEC, "*des agents pathogènes qui normalement sont tués au contact de l'eau salée parviennent à survivre, ce qui est le signe d'une charge polluante élevée. Si cette tendance se poursuit au rythme actuel, on pourrait bien connaître une catastrophe écologique dans la région*" <sup>49</sup>.

La démolition de navires à Alang non seulement viole la Convention de Bâle et l'arrêt de la Cour Suprême indienne du 5 mai 1997 relatif à l'illégalité des importations de déchets dangereux, elle est également contraire au Coastal Regulation Zone Notification décrété le 19 février 1991 par le Ministère de l'environnement et des forêts, qui dans son paragraphe 2 interdit "*la manutention, le stockage ou le déversement de substances dangereuses*", ainsi que les "*Environmental Guidelines for Shipbreaking industries*" publiées par le Central Pollution Control Board. Ces directives précisent que "*Des navires anciens contenant, ou contaminés par, une des substances ci-dessus (PCBs, poussières et fibres d'amiante, plomb et composés de plomb) sont de ce fait classés parmi les matières dangereuses. Les autorités douanières et/ou le State Maritime Board concerné doivent s'en assurer, et délivrer un certificat attestant que le navire est dépourvu des matières interdites*".

Le GMB a mené un "Environment Impact Assessment" pour un site à développer pour l'élimination définitive des déchets. En 2000, le gouvernement du Gujarat a créé deux commissions pour la notification du site proposé. Il semble que depuis lors, le projet ait été bloqué.

## **4. Logement et conditions de vie**

Les conditions de vie ne sont pas meilleures que les conditions de travail. À l'heure actuelle, c'est là un des aspects les plus scandaleux de la vie à Alang.

La plupart des travailleurs d'Alang vivent dans de petits baraquements à proximité des parcelles, et sont donc exposés jour et nuit aux substances et émanations toxiques. Ces baraquements, appelés *Kholis*, sont séparés des chantiers par la grand'route. Ils sont construits avec du bois et de la tôle, ou des matières plastiques (parfois récupérées sur les bateaux), et ne mesurent guère plus de 3m x 3m, quelque fois 3m x 4,5m. 10 à 15 ouvriers y vivent. Il existe quelques *kholis* plus grands, qui abritent jusqu'à 120 travailleurs. Un tiers des travailleurs ont acheté ou construit leurs propres *kholis*<sup>50</sup>, alors que les autres sont en location, payant 40 à 50 Rs par personne et par mois. En raison du manque d'espace, la plupart des ouvriers dorment à



## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

l'extérieur du *kholi*, ou par roulement. D'après l'enquête de V. Joshi, 93% des travailleurs dorment par terre, car seulement 7% ont acheté un lit de camp. Certains travailleurs sont allés vivre dans les villages aux alentours, où ils louent une petite maison ou une chambre, pour un loyer de l'ordre de 300 Rs par mois en moyenne. Ils disent que les loyers ont tendance à augmenter, comme le prix de l'électricité, qui est actuellement de 250 Rs par mois.

Les *kholis* n'ont aucun aménagement - pas d'eau courante, pas d'écoulement, pas d'égouts, pas d'électricité (bien qu'il y en ait sur les chantiers). Un groupe de travailleurs a dit à la délégation de la FIDH qu'ils achetaient l'électricité à une boutique voisine pour 500 Rs par mois, ce qui leur permettait d'avoir de la lumière pendant quelques heures chaque soir. Aucun des *kholis* que nous avons visités ne possédait des toilettes attenantes. L'eau est un problème sérieux dans la région d'Alang, et les travailleurs doivent ou bien acheter l'eau dans les villages voisins (au prix de 300 à 350 Rs pour 5 000 litres d'eau), ou bien, ce qui est plus fréquent, utiliser l'eau contaminée des citernes en ciment situées entre les parcelles, qui sont alimentées par camions citernes. Le plus souvent, c'est la seule source d'eau pour les travailleurs, et elle sert à tous les usages. Pour les médecins, cela explique la fréquence des diarrhées, dues à l'utilisation de cette eau croupie. En outre, les *kholis* n'ont pas ventilation, et la circulation de l'air est insuffisante.

Certains propriétaires ont fourni quelques matériaux pour la construction des *kholis* (généralement du bois provenant des navires), ou de l'eau, environ deux seaux par jour. Quelques uns fournissent des logements à leur personnel, mais ces logements sont généralement réservés aux contremaîtres et aux cadres.

La route principale est bordée d'échoppes, où les ouvriers font la plupart de leurs courses (ils préparent leurs propres repas tous les jours). Le repas consiste habituellement en deux éléments, généralement du roti (pain) et du shak (légumes), ou du roti et du dal (lentilles sèches), ou du riz et du dal. Il est rare qu'ils puissent se permettre d'acheter des légumes verts ou des fruits frais "c'est une gâterie, comme si on allait de temps en temps dans un restaurant très cher", dit Ahmid. "Tu es fou ! un kilo de tomates coûte 20 Rs ! Je ne pourrais jamais économiser assez d'argent pour envoyer à ma famille si je me mettais à manger des tomates !" dit un autre travailleur. Selon des experts en nutrition, l'alimentation est insuffisante en quantité et en qualités nutritives pour le travail physique effectué par les ouvriers d'Alang.

Il y a actuellement quatre cinémas en exploitation à Alang, à raison de 10 Rs la séance. Mais, comme le dit un ouvrier, "à la fin de la journée nous sommes tellement, tellement fatigués - quelquefois j'ai l'impression que je vais mourir, je suis si fatigué. Il est rare que nous ayons la force d'aller voir un film, même si nous en avons très envie." Quelques boutiques à Alang ont la télévision, que les ouvriers vont parfois regarder. En fait, en dehors de quelques rares excursions jusqu'à Bhavnagar, ou des sorties encore plus rares dans les villages aux alentours, un travailleur à Alang passe littéralement tout son temps sur le chantier.

Depuis plusieurs années il est prévu de construire un ensemble de logements pour 5 000 travailleurs, mais des différends juridiques entre le GMB et le GSBA (Gujarat Ship Breakers' Association) au sujet du financement ont retardé le projet. Au terme d'un procès intenté devant la Cour Suprême par l'association des propriétaires de chantiers, il a finalement été décidé que ces derniers participeraient à la construction à hauteur de 100 000 Rs par propriétaire, à travers le Gujarat Shipbreakers Charitable Trust, qui est une émanation du Gujarat Ship Breakers' Association.

La FIDH réaffirme que le droit à un logement convenable est un droit de l'Homme, garanti par pas moins de 12 textes internationaux différents, y compris la DUDH et le PIDESC. Il fait également l'objet de la Recommandation 115 de l'OIT de 1961, qui précise que "la politique nationale du logement devrait (...) [avoir pour objectif] que tous les travailleurs et leur famille puissent disposer d'un logement adéquat et convenable et d'un milieu d'habitat approprié".

En outre la Cour Suprême de l'Inde précisa, dans un arrêt de 1990<sup>51</sup>, que "dans toutes les sociétés modernes, la protection du droit à la vie est accordée. Nourriture, vêtements, un environnement propre et des dispositions raisonnables en matière de logement font partie de ce droit fondamental à la vie (...). L'habitation d'un être humain doit être un endroit convenable où il peut se développer à tous égards, y compris sur le plan physique, mental et intellectuel".

La FIDH note également que le Inter State Migrant Workmen (Regulation of Employment and Conditions of Service) Act 1979 crée une obligation pour l'employeur ou l'entrepreneur de fournir de l'eau potable, des latrines, des urinoirs et des installations pour se laver (sections 39 et 42), des salles de repos (section 40) et des logements (section 45). Aux termes de cette section, un travailleur migrant accompagné par un membre de sa famille, quel qu'il soit, doit avoir "une pièce de au moins 10 m<sup>2</sup> au sol, une véranda, et un espace couvert

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

additionnel adéquat pour faire la cuisine", et s'il n'est pas accompagné, "un bâtiment convenable abritant au plus 10 travailleurs migrants, avec une surface au sol d'au moins 6,5 m<sup>2</sup> pour chaque travailleur (...), une véranda et un espace couvert additionnel adéquat pour faire la cuisine". Ces mêmes règles prévoient aussi que des dispositions doivent être prises pour assurer une bonne circulation de l'air, ainsi qu'une protection suffisante contre le froid, le soleil, le vent et la pluie. La section 46 du Factories Act et la section 41 du Inter-State Migrant Workmen Act 1979 prévoient toutes les deux qu'une cantine pour les travailleurs est obligatoire dans certaines conditions, telles qu'elles sont réunies à Alang.

### 5. Impact sur le plan local

Le développement d'Alang a eu un impact spectaculaire sur le plan local. Alors que les experts et les villageois sont d'accord pour considérer que l'impact sur l'environnement est nettement négatif, les conséquences sociologiques, politiques et économiques sont plus complexes.

Avant le développement d'ASSBY, la région était surtout peuplée de petits agriculteurs. Les relations sociales étaient limitées, organisées dans le cadre du système des castes, notamment par la caste Koli. Politiquement, les sarpanchs (chefs de village) étaient les anciens, une fonction qui passait de père en fils. Les femmes n'avaient aucun rôle social ou politique. Le développement économique était faible, et la situation était aggravée par un taux d'alphabétisation très faible aussi.

Selon l'étude menée par les Professeurs Dube et Joshi, le développement du chantier a stimulé la croissance économique dans les 10 villages avoisinants (c'est à dire à moins de 12 km des chantiers) : Alang, Sosiya, Manar, Sathara, Kathwa, Bharapana, Mathavada, Takhatgadh, Jasapara, et Mandva. Alors que certains villageois travaillent sur le chantier ou dans des industries connexes, comme le usines de re-laminage, ils sont nombreux à s'être lancés dans des activités ancillaires, comme les cafés, les "eateries" (où on mange sur le pouce), ou le transport. Beaucoup de villageois louent (pour un loyer qui va en moyenne de 400 à 500 Rs par mois) leurs maisons, ou des chambres, aux travailleurs, surtout ceux qui sont venus avec leur famille. Ceux qui bénéficient directement ou indirectement de la présence des chantiers ont vu leurs revenus passer de 20 à 25 Rs par jour, à 70 à 100 Rs par jour. Le développement économique des villages aux alentours se traduit par une amélioration des conditions de logement et d'éducation, et dans les aménagements et moyens matériels. À titre

d'exemple, 84% des villageois ont maintenant un poste de radio, contre 49% auparavant. Le nombre de possesseurs de motos et de véhicules à trois roues a augmenté de 43,5 points pour atteindre 54% des villageois couverts par l'enquête. De petites banques sont apparues dans la région.

Tout ceci a induit à son tour des changements sociologiques dans les villages, et notamment, selon les Professeurs Dube et Joshi, un effondrement progressif de la barrière des castes, et une augmentation du pouvoir des femmes, dont certaines sont devenues des sarpanchs (par exemple à Alang et à Jaspara), et dont le statut social s'est considérablement rehaussé. L'âge moyen des mariages a également augmenté, bien que 15% des femmes se marient encore entre 15 et 17 ans, ce qui est contraire aux dispositions du Social Marriage Act, 1954, qui fixe l'âge minimum pour le mariage à 18 ans pour les femmes.

Le développement économique s'est traduit par un programme de construction scolaire, qui a permis une augmentation des taux d'alphabétisation, qui atteignent actuellement 43% pour les femmes et 68% pour les hommes. Ces améliorations sont certes les bienvenues, mais les autorités pourraient faire plus pour promouvoir les avancées scolaires des femmes.

Par ailleurs, il convient d'apporter un bémol à cette évolution positive de la situation autour d'Alang. La prostitution a augmenté dans des proportions dramatiques, et il y a des tensions récurrentes entre les locaux et les immigrants. On constate aussi une augmentation du VIH et du SIDA, comme des autres maladies transmises par voie sexuelle. L'avertissement des Professeurs Dube et Joshi est clair : "*Si on ne prend pas les mesures nécessaires pour s'attaquer à ces problèmes, ASSBY pourrait devenir un méga-taudis semi-urbain de plus*".

### La question de l'eau

L'eau a toujours été une denrée rare dans la région, la pluviométrie annuelle ne dépassant pas 15 à 20 mm par an. En raison de la proximité de la mer, les ressources en eau potable sont très limitées. Le développement d'Alang a sérieusement aggravé le manque d'eau, en tirant lourdement sur la nappe phréatique tout en la contaminant avec des produits chimiques. Selon une étude faite par Utthan, une ONG œuvrant pour l'éducation des villageois dans le domaine de l'eau, il y a 18 000 villages au Gujarat, dont 12 000 n'ont pas de source d'eau potable. Un barrage avait été prévu par le GMB, mais le projet a été abandonné. Le Gujarat Water

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

Supply and Sewage Board est chargé de construire les infrastructures nécessaires, mais selon plusieurs ONG travaillant dans ce domaine, cet organisme aborde le problème de façon globale et systématique. "La gestion de l'eau sur le plan local est sans doute un échec", dit le directeur d'une de ces ONG".

36. Sur l'histoire d'Alang, voir le projet pilote de l'Unesco sur la "Gestion côtière du chantier de démolition d'Alang et Sosiya", rapport final d'une étude effectuée de février 1999 à janvier 2000, par Prof. V. Joshi et Prof. H. Dube, Dept. of Life Sciences, Bhavnagar university, Gujarat.
37. Autres chantiers indiens en activité : Sachana, qui se trouve aussi au Gujarat, et Calcutta. Un nouveau chantier est prévu à Tamil Nadu.
38. En effet, jusqu'en 1991, 92% des investissements au Gujarat concernaient la bande centrale, avec seulement 6% dans la région côtière. Dès 1994, cette proportion était de 28%, avec un total de 400 000 millions de Rs. Les économistes prévoient qu'en 2025, 60% de l'activité industrielle (et de la population) du Gujarat sera située le long des 1660 km de côtes.
39. Source: Kaushik. K. Shukla, "Sociological study of unorganised workers of Alang shipbreaking yard", Thèse de doctorat présentée le 15.6. 1999, University of Sardar Patel, Vellabhvidya Nagar.
40. V. Joshi, *A quick survey of workers at ASSBY*, submitted to the Gujarat Ecology Commission, Vadodara, undated, p.4.
41. V. Joshi, *A quick survey of workers at ASSBY*, op. cit., p.2.
42. Source: K. Shukla, "Sociological study of unorganised workers of Alang shipbreaking yard".
43. V. Joshi, *A quick survey of workers at ASSBY*, op. cit., p. 4.
44. Comment les ouvriers se font embaucher à Alang :  
Par eux-mêmes : 20% ; par un *muqadam* : 54.33% ; par des amis ou parents : 25.67%. Source : K. Shukla, " Sociological study of unorganised workers of Alang shipbreaking yard ".
45. Cabanes précaires où vivent les travailleurs.
46. Cf. Manish Tiwari in "Bare Facts, in Down to Earth, 15 mars 1998, p. 32.
47. "Toute personne a droit à un niveau de vie suffisant pour assurer sa santé, son bien-être et ceux de sa famille, notamment pour l'alimentation, l'habillement, le logement, les soins médicaux ainsi que pour les services sociaux nécessaires".
48. Dans l'affaire Consumers Education and Research Centre vs. Central Government.
49. Cité par Manish Tiwari in "Bare Facts", in Down to Earth, 15 mars 1998, p. 32
50. Selon l'enquête de V. Joshi, p. 7
51. Dans l'affaire M/s. Shanti Star Builders vs. Narayan Totme.

## V. RECOMMANDATIONS

### AUX PAYS OU SE TROUVENT LES CHANTIERS DE DEMANTELEMENT DES NAVIRES

La FIDH rappelle qu'au titre de l'art 2.1 du Pacte international sur les droits économiques, sociaux et culturels (PIDESC), l'Inde et le Bangladesh ont l'obligation fondamentale minimum d'assurer la satisfaction de l'essentiel de chacun des droits économiques et sociaux contenus dans le PIDESC et notamment le droit de jouir de conditions de travail justes et favorables (art.7) qui comprend la sécurité et l'hygiène au travail (art.7 c), le droit de former ou de s'affilier à un syndicat (art.8), le droit à la sécurité sociale (art.9), le droit à un niveau de vie suffisant (art.11) ainsi que le droit au meilleur état de santé possible (art.12).

La FIDH rappelle que le PIDESC impose aux Etats signataires -en plus de l'obligation de *respecter* et *mettre en œuvre* les droits sus mentionnés- l'obligation de *protéger* ces droits, c'est à dire d'empêcher les tiers (et notamment les propriétaires des chantiers de démolition) de faire obstacle aux garanties énoncées dans le Pacte.

La FIDH rappelle enfin que l'Inde et le Bangladesh, en tant que membres de l'Organisation internationale du travail (OIT), ont l'obligation - du seul fait de leur appartenance à cette organisation - de respecter l'ensemble des principes contenus dans la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, et notamment la liberté d'association et de négociation collective.

#### Aux autorités indiennes (nationales et/ou de l'Etat du Gujarat)

La FIDH rappelle qu'il ne peut être question pour l'Inde de s'exonérer de ses obligations sous prétexte que l'Etat du Gujarat porte la responsabilité à l'échelle nationale de mettre en œuvre les droits sociaux.

La mission recommande :

1. de ratifier les conventions de l'OIT, et notamment la Convention 87 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical de 1948 et la Convention 98 sur le droit d'organisation et de négociation collective, de 1949,
2. d'assurer le plein respect et la mise en œuvre effective de la législation nationale relative aux travailleurs migrants, notamment le Migrant Workmen Act,
3. d'assurer le plein respect et la mise en œuvre effective des

normes internationales et nationales, notamment le Trade Unions Act de 1926 et le Factories Act de 1948, relatives au droit du travail, en particulier de garantir la liberté syndicale (liberté d'association et droit de négociation collective) ; au droit à des conditions de travail justes et favorables (salaire minimum, retard dans le paiement des salaires ou déductions auxquelles ils sont soumis, horaires de travail, jours de repos et congé payé annuel) ; au droit des travailleurs victimes d'accident ou de leur famille à être indemnisés et au droit à la sécurité sociale,

4. de mettre en œuvre par conséquent des mécanismes d'inspection du travail efficaces et fiables, associant notamment des représentants des travailleurs, en clarifiant le champ d'application respectif des différents textes applicables aux chantiers.

#### Au Gujarat Maritime Board

La mission recommande :

1. d'assurer le respect par les propriétaires des chantiers de leurs obligations contenues dans les différents textes relatifs aux droits des travailleurs, dont le MoU,
2. d'augmenter les effectifs des inspecteurs ainsi qu'il est prévu dans le MoU, d'intégrer des représentants des travailleurs dans l'équipe d'experts qui réalise des inspections au titre du MoU,
3. de prévoir un mécanisme de sanctions approprié en cas de violation du MoU,
4. d'achever la construction du nouvel hôpital prévu sur le chantier ainsi que des logements pour les ouvriers,
5. d'augmenter les effectifs de la caserne des pompiers d'Alang,
6. d'établir un registre du personnel comme prévu par le MoU,
7. de construire un réseau d'alimentation en eau dans la zone d'Alang et les autres infrastructures prévues, notamment les routes,
8. d'exercer un contrôle systématique sur la délivrance des certificats de dégazage des navires,
9. d'appliquer systématiquement la règle prévue par le MoU de fermer les chantiers à la suite d'accidents fatals,
10. de prévoir un système de notification systématique des familles de travailleurs en cas de décès,
11. de rendre publics tous les rapports d'enquête réalisés à la suite d'accidents sur le site d'Alang,
12. de mettre en place un dialogue avec les autres parties concernées par les chantiers, notamment les communautés avoisinantes.

## Où finissent les bateaux poubelles ?

---

### Aux autorités bangladaises

La mission recommande :

1. d'assurer le plein respect et la mise en œuvre effective des normes internationales et nationales relatives à la liberté syndicale (liberté d'association et droit de négociation collective) ; au droit à des conditions de travail justes et favorables (salaire minimum, retard dans le paiement des salaires ou déductions auxquelles ils sont soumis, horaires de travail, jours de repos et congé payé annuel) ; au droit des travailleurs victimes d'accident ou de leur famille à être indemnisés et au droit à la sécurité sociale,
  2. de reconnaître formellement l'industrie de démantèlement des navires comme étant soumise à la Factory Act de 1965,
  3. de prévoir des mécanismes d'inspection du travail efficaces et fiables, associant notamment des représentants des travailleurs,
  4. de prévoir une inspection systématique des chantiers avant l'octroi - ou le renouvellement - du certificat octroyé par le Département de l'environnement,
  5. de prévoir une inspection systématique de la totalité du bateau avant l'octroi du certificat de dégazage,
  6. d'exercer un contrôle sur les opérations de nettoyage des navires,
  7. de prévoir la mise en place systématique d'une commission d'enquête multipartite -avec des représentants des travailleurs - en cas d'accidents survenus sur le chantier,
- La mission recommande également :
8. de rendre public le rapport de la commission d'enquête nationale établie à la suite de l'accident du TT Dena,
  9. d'établir une brigade de pompiers à proximité des chantiers de Chittagong afin de permettre une intervention rapide en cas d'accident,
  10. d'ouvrir un hôpital proche du site, comme promis en mai 2000, après l'accident du *TT Dena*.

### A LA COMMUNAUTÉ INTERNATIONALE

La FIDH rappelle qu'au titre de l'art 2.1 du Pacte des Nations unies sur les droits économiques, sociaux et culturels, les pays occidentaux ayant ratifié le Pacte, se sont engagés à agir - par le biais de " l'assistance et de la coopération internationale " - en vue d'assurer progressivement le plein exercice des droits contenus dans le PIDESC.

La mission recommande :

1. de prévoir un dialogue multipartite entre l'OMI, l'UNEP et l'OIT ainsi que le Comité sur le transport maritime de l'OCDE, afin de réfléchir à l'élaboration d'un texte international contraignant réglemant la démolition et le recyclage des

navires, notamment :

- les conditions de sécurité et les normes sociales et environnementales,
  - l'établissement des responsabilités respectives des différents acteurs intervenant dans le processus, du constructeur au propriétaire des chantiers de démolition,
  - l'établissement d'une obligation de retrait de la circulation des navires ayant dépassé un certain âge,
  - la mise en place de mécanismes de contrôle contraignants,
2. d'envisager une solution globale sur les paradis fiscaux afin d'identifier des solutions efficaces afin de mettre un terme aux pavillons de complaisance,
  3. de finaliser les travaux en cours sur le démantèlement des navires au sein de l'UNEP, l'OIT et l'OMI afin qu'ils puissent nourrir l'établissement de cette nouvelle convention internationale,
  4. d'établir un fonds international, auquel les pays de l'OCDE et les armateurs privés auraient l'obligation d'apporter leur contribution financière, pour la démolition des navires, éventuellement sous l'égide de l'OMI.

### AUX PROPRIÉTAIRES DE CHANTIERS

La mission recommande :

1. de tout mettre en œuvre afin d'assurer le plein respect sur les chantiers des normes sociales nationales et internationales ainsi que les différents accords auxquels ils ont souscrit, en particulier s'agissant des salaire, des horaires, de l'établissement de contrats de travail écrits, de la santé et de la sécurité des travailleurs et de la liberté syndicale,
2. d'établir des mécanismes de contrôle du respect des règles relatives aux conditions de travail qui incluent des représentants des travailleurs,
3. de mettre un terme aux intimidations à l'égard des journalistes, des syndicalistes et des ONG.

## **ANNEXE 1**

- Certificat de dégazage, Bangladesh**
- Certificats de dégazage, Alang**
- Copie du certificat d'assurance, Alang**
- Liste de contrôle pour l'évaluation de la sécurité, Alang**



**Où finissent les bateaux poubelles ?**

**GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF BANGLADESH**  
Department of Explosive, Chittagong Circle.

No. *3(92)/7115-7212*

GAS FREE TEST CERTIFICATE  
(Rule 38 of the Petroleum Rules-1937)

Fee : Taka. *300/- x 98 = 29,400/-*

Name of the Vessel : [Redacted]

Official No. : [Redacted]

Gross Tonnage : [Redacted]

Port of Registry : [Redacted]

Name & address of owner : [Redacted]

Test requested by : [Redacted]

This is to certify that I have examined the following tanks/spaces physically with the aid of an explosimeter and found each to be as indicated in test result column and that in my opinion the examined tanks/spaces conform to the standard assigned to them subject to the conditions set forth below :-

Tanks/spaces examined	Test result	Standard
<i>F.O.T. (Engine Room)-3</i>	Free from dangerous Petroleum vapour	Safe for men entry
<i>Pump Room-2, Engine Room-1, Cofferdam-4</i>	Free from dangerous Petroleum vapour	Safe for men entry Not safe for hot work
<i>E.P.-1, H.P.T., C.L.-2</i>	Free from dangerous Petroleum vapour	Safe for men entry Safe for hot work
<i>Coil Tank-16, Ballast Tanks, Pipelines-28, F.O.T.-3, D.O.T.-4, D.P.-12, Sludge Tank-2, Evap. Tank-1, Lectern Cyl. Tank-2, F.O. Drains tank-1, No. 10 Tank-1, etc.</i>	Not free from dangerous Petroleum vapour	Not safe for men entry Not safe for hot work
<i>Piston-1, Fuel Valve-1, Expansion Water Tank for D.E. B.M.F-2</i>		

Note :- In the event of any steaming, opening valves, breaking pipe lines, shifting ballast, or other activity altering conditions within the space, this certificate becomes void. Nothing in the wording of this certificate shall be interpreted as approval of hot work on the boundaries of any enclosed space not certified "Safe for hot work". All lines, vents, heating coils, valves and similarly enclosed appurtenance shall be considered "Not safe" unless otherwise specifically designated. This certificate is not a permit.

**Remarks :**

**CONDITIONS FOR MEN ENTRY & HOT WORK :**

- # Effective ventilation is to be provided whenever men are in tanks/spaces.
- # Forced ventilation is to be continuous whilst hot work is in progress.
- # Areas at and around hot work must be maintained free from oily & combustible materials.
- # Adequate fire extinguishing equipment must be laid out ready for immediate use during hot work.

Place: *Shidulpur, Sandichon, etc.* Signature

Date: *11/6/2000*

Time: *1:30 p.m.*

Validity: *72 hours*

Name & designation of  
the Testing Officer

*from 11/6/2000*  
**AMMED KAMRUN CHOWHURY**  
Atoll, Inspector of Explosives, Ctg.  
Phone: 220668



दि न्यू इन्डिया एश्योरन्स कं. लि.



THE NEW INDIA ASSURANCE CO. LTD.  
BHANAGAR DIVISIONAL OFFICE(212000)  
MADHAV DEEP, KALA NALA,  
BHAVNAGAR

05/04/2002

TO,

██████████ STEEL & ROLLING INDUSTRIES  
██████████, SOSIYA S.B.Y,  
AT- SOSIYA(ALANG)  
DIST-BHAVNAGAR

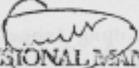
DEAR SIR,

WE THANK YOU VERY MUCH FOR TAKING OUR W.C. POLICY FOR  
YOUR EMPLOYEES/ LAEOURERS VIDE YOUR CHEQUE NO :1837521  
DT.03.04.2002 FOR RS.51,883/- FOR PERIOD STARTING FROM  
03.04.2002 / TO 02.08.2002 FOR SUM INSURED RS.5,00,000

THE STAMPED RECEIPT AND INS.POLICY FOLLOWS SEPARATELY.

THANKING YOU,

YOURS FAITHFULLY,

  
DIVISIONAL MANAGER







**Où finissent les bateaux poubelles ?**

**Gas Free Certificate for Hot Work**



Government of India  
Department of Explosives  
Baroda Circle

No. 55/10-17/4

The 24/2002

I certify that in pursuance Rule No.43 (d) I have this day examined physically and with the aid of petroleum vapour detecting instrument Explosimeter the concerned tanks, compartments, fittings etc. on board the vessel Chavnegar berthed at Chavnegar and found it free from dangerous petroleum vapour and petroleum and as such in my opinion repair with hot work may be undertaken immediately on the parts and places mentioned below.

This certificate is subject to the observance of provisions of the Petroleum Rules 1976 and the conditions mentioned below.

1. 1-10 11 PS, 12 PS, forepeak tank, Cofferdam
2. from aft of pump room 1 & 2
3. show on this board
4. @ forward deep tanks not clean have individual oil.
5. Hot work not permitted where bulk heads of the
6. forward deep tanks. After cleaning fresh certificate is
7. reqd
8. ...

Thanks and spaces tested for issuing above hot work certificate.  
Remarks & condition of the vessel: forward peak tanks 2, 7, 8, 12 PS clean, bilge ullage space free. Forward deep tank have residual oil. Ullage gas free. Aft mentioned other tanks empty gas free.

Date: 24/2/2002  
Time: 1300 Hrs.  
Place: Chavnegar

Signature and designation  
[Signature]  
Chief Controller of Explosives  
Baroda

Où finissent les bateaux poubelles ?

Gas Free Certificate for Man Entry



Government of India  
Department of Explosives  
Baroda Circle

No. 5/2-9/4

Dated the 24.2.2007

I certify that in pursuance of Rule No.43 (c) Petroleum Rules 1976, I have this day examined physically and with the aid of petroleum vapour detecting instrument (Explosimeter) the undernoted tanks, compartments, fittings etc. on board the vessel AT at Bhavnagar and found it/item free from dangerous petroleum vapour and as such in my opinion the said tanks, compartments etc. are fit for persons to enter immediately.

This certificate is subject to observance of the relevant provisions of the Petroleum Rules 1976 and the conditions mentioned below

Tanks - 1 PCS, 2 PCS, 3 PC, 4 PCS, 5 PCS, 6 PCS, 7C, 8 PCS, 9PS, 10 PCS, 11 PCS & deep tank forward.

Cofferdams - forward & aft.

Pump rooms - two.

Place, date and time of test - Bhavnagar, 24.2.2007, 1200 hrs.

Short description of the condition of the tanks or spaces. Deep tank forward Rang residual oil ullage gas free. Other above mentioned tanks empty & gas free.

K. H. G.  
Dr. K. H. G. Controller of Explosives, Baroda  
Dy. Controller of Explosives, Baroda

**Où finissent les bateaux poubelles ?**

**GUJARAT MARITIME BOARD --- ALANG / SOSIYA RECYCLING YARD  
SAFETY EVALUATION SHEET**

PLOT NUMBER		PLOT HOLDER NAME	
<b>LIST OF STIPULATIONS TO BE FOLLOWED FOR THE SHIP BREAKING ACTIVITY</b>			
SR. NO.	STIPULATIONS	MAX. MARK	MARK OBT.
<b>PART - I USE OF SAFETY APPLINCES</b>			
1	Wearing of helmets or head shield by the workers	30	
2	Wearing of goggles by the workers while cutting / welding operations	30	
3	Wearing of gloves by the cutters and loaders	30	
4	Wearing of safety shoes by the loaders and ordinary shoes by others	30	
5	Use of safety belt while working at heights	40	
6	Use of masks while Gas cutting or Furnary operations	25	
7	Use of Gas Meter and Oxygen Meter by the supervisors	30	
8	Use of non-return valves in the LPG and Oxygen Cylinders	30	
9	Wearing Identity Card as stipulated in the MOU	20	
10	Use of apron/boiler suits for cutting / welding operations	10	
11	Appointment of qualified Safety Supervisors	20	
<b>TOTAL MARKS</b>		<b>295</b>	
<b>PART - II PRECAUTIONARY MEASURES</b>			
1	Access hole not less than 60X100 cm and properly secured and fenced throughout on each side to a clear height of 100 cms	10	
2	Every ladders which affords a means of access shall be pilot ladder	30	
3	Any articles, materials, equipments, LPG Cylinders etc. shall not be thrown down from a height but shall be properly lowered	10	
4	Cuttings at height conspicuous warning notice to be posted / conveyed & area should be cordoned. The entire operation should be done under the direct supervision of a competent person in authority	15	
5	Precautions to avoid falling of material on workers/persons working/walking underneath	10	
6	No entry in confined space in a vessel, unless he is wearing a suitable breathing apparatus & a safety belt secured to a rope the free end of which is held by a person standing outside the space	15	
7	Pipes/Hoses for the supply of Oxygen/Flammable gas should be of standard material, ISI or Equivalent & in sound condi.	10	
<b>TOTAL MARKS</b>		<b>280</b>	
SR. NO.	STIPULATIONS	MAX. MARK	MARK OBT.
8	Such pipes or hoses shall be securely attached to the apparatus and other connections by means of suitable clip or clamps	10	
9	Efficient reducing & regulating valves on oxygen & flammable gas cylinder	10	
10	The operating valves/mechanism on cylinder so protected that they can't open accidentally	10	
11	The oil tanks shall be thoroughly cleaned and ventilated in accordance to the relevant rules. All residual oil and any sludge or other deposit in the tank shall be removed	10	
12	While dismantling CO2 control room, operation of releasing CO2 cylinders shall be undertaken during non-working days and hours on/yard shall be done in the presence and as per the instructions of expert and qualified supervisors	10	
13	Empty CO2 Cyl. shall be destroyed so as to avoid re-use	10	
14	In case of all pipelines, gas cutting shall not be done and shall be dismantled by cold work.	10	
15	Cranes, Winches, Chain, Ropes, Generator Set etc. shall be maintained as per factory act. Marking regarding its inspections by the authorised person shall be displayed on such equipment.	20	
16	LPG cylinders shall be stored in a safe area	10	
17	Nozzle of the cutting torch and rubber hose/pipes shall be replaced when not fit for use. Details of such replacement should be noted in a register.	10	
18	Only those laborers having Identity Card issued by the GMB shall be permitted to work in the yard and the laborers will only perform the work that is mentioned in the ID Card	10	
19	Presence of laborers, supervisors etc. shall be maintained in the bound register by responsible person	20	
20	Use of bar-code scanner and computerised attendance system shall be installed in each plot	20	
21	Posters, Banners etc. illustrating safety precautions shall be displayed appropriately to develop awareness amongst the laborers.	20	



## ANNEXE 2 : ABREVIATIONS

- BSBA** - Bangladesh Ship Breakers Association - association bangladaise des démolisseurs de bateaux
- Cargo** - Poids chargé dans un bateau
- Navires à cargaison sèche** - Un conteneur construit afin de transporter des graines, de la poudre ou d'autres éléments solides
- Dwt** - Deadweight Tonnage - poids du cargo, du fuel et des éléments concomitables
- EIA** - Environmental Impact Assessment - évaluation de l'impact sur l'environnement
- GEC** - Gujarat Ecology Commission - Commission écologique du Gujarat
- GMB** - Gujarat Maritime Board; l'autorité publique en charge de tous les ports du Gujarat
- Grt** - Gross Registered Tonnage - tonnage brut enregistré
- GSBA** - Gujarat Ship Breakers Association - Association des démolisseurs de bateaux du Gujarat
- ICS** - International Chamber of Shipping - chambre internationale de la navigation
- ILO** - International Labour Organisation
- IMO** - International Maritime Organisation
- ISC** - International Shipping Chamber - Chambre Internationale de la Marine Marchande
- ISSAI** - Iron, Steelscrap, and Shipbreaking Association of India - Association indienne du fer, de l'acier et des casseurs de bateaux
- IWPSR** - Industry Working Party on Ship Recycling
- Ldt** - Light Displacement Tonnage. Poids de la coque, y compris les machines et le matériel
- LPG** - Liquid Petroleum Gas
- MarAd** - US Maritime Administration - Administration maritime des Etats-Unis
- MARPOL** - Convention internationale de l'OMI pour la prévention de la pollution par les bateaux, 1973 (y compris le protocole de 1978)
- MoU** - Memorandum of Understanding - Protocole d'accord
- MST** - maladie sexuellement transmissible
- Mtpl** - Millions de tonnes de port en lourd
- OCDE** - Organisation pour la coopération et le développement économique
- OPA** - US Oil Pollution Act 1990
- OIT** - Organisation internationale du travail
- OMI** - Organisation maritime internationale
- OMS** - Organisation mondiale de la santé
- PAH** - Hydrocarbures Polyaromatiques
- PCB** - Biphenyles polychlorinés
- PIDESC** - Pacte international sur les droits économiques, sociaux et culturels
- PNUE** - Programme des Nations unies pour l'environnement
- SSBA** - Soshiya Ship Breakers Association - association des casseurs de bateau de Soshiya
- ULCC** - Ultra Large Crude Carrier (320,000 dwt et plus) - super pétroliers
- UP** - Uttar Pradesh
- VLCC** - Very Large Crude Carrier (200 to 319,999 dwt) - hyper-pétroliers

## ANNEXE 3 : BIBLIOGRAPHIE

### UNEP,

- *Technical guidelines on environmentally sound management for full and partial dismantling of ships – draft*, report No. Apr/TWG 20, p.11.

- *Report of the technical working Group of the Basel Convention*, 16th session, April 2000.

**UN Human Rights Commission**, Rapports de Mme Fatma-Zohra Ouhachi-Vesely, Rapporteuse spéciale sur les Conséquences néfastes des mouvements et déversements illicites de produits et déchets toxiques et nocifs pour la jouissance des droits de l'homme, E/CN.4/1999/46, janvier 1999 et E/CN.4/2000/50/Add.1, mars 2000.

### Prof. V. Joshi and Prof. H. Dube,

- *Coastal management of Alang and Soshiya shipbreaking yard*, final report of the work done from February 1999 to January 2000, 1<sup>st</sup> phase of a UNESCO -pilot project, Dept. of Life Sciences, Bhavnagar University, Gujarat.

- *Sustainable development of Alang –Soshiya shipbreaking Yards*, final report of the work done from October 2000 to May 2001, 2d phase of UNESCO -pilot project, Dept. of Life Sciences, Bhavnagar University, Gujarat.

**V. Joshi**, *A quick Survey of Workers at ASSBY*, submitted to Gujarat Ecology Commission, undated.

**Jagdish Patel**, *Status of occupational safety and health in Gujarat*, 1999.

**K. K. Shukla**, “*Sociological Study of unorganised Workers of Alang shipbreaking Yard*”, PhD submitted 15.6. 1999, University of Sardar Patel, Vellabhvidya Nagar.

### OECD,

- *Report on Ship scrapping*, Directorate for Science, Technology and Industry – Maritime Transport Committee of the OCDE, September 2001, DSTI/DOT/MTC (2001)12.

- *Cost Savings stemming from non-compliance with international environmental Regulations in the maritime sector*, Directorate for Science, Technology and Industry – Maritime transport committee of the OCDE, June 2002, DSTI/DOT/MTC (2002)2.

### ILO,

- *Shipbreaking*, background paper prepared for ILO’s sectoral activities programme by A. Rahman and AZM T. Ullah, 1999.

- *Is there a decent way to break up ships?*, ILO discussion paper, prepared by Paul J. Bailey, 2000.

### Greenpeace,

- *Ships for Scrap – Steel and toxic Waste for Asia*, March 1999.

- *Shipbreaking: a global environmental, health and labour challenge*, Report for the IMO MEPC 44th Session, March 2000.

**Prof. Geir Ulsfstein**, *Legal aspects of scrapping of vessels – A Study for the Norwegian Ministry of Environment*, March 1999.

**Prof. N. Wijnolst**, *Action Plan for the World maritime industry and the Indian ship recycling industry*, Delft University of Technology, Dutch Maritime Network, January 2000.

**D.K. Rana**, (Branch secretary of Western Railway Employees Union, Bhavnagar), *Survey of Alang, the World's largest shipbreaking yard*, Bhavnagar, 1999.

**IMF Shipbuilding Dept Working Group** – *Report on the shipbreaking industry*, 1999

**W. Englund and Gary Cohn**, *The Shipbreakers*, Baltimore Sun, December 1997,

**W. Langewiesche**, *The Shipbreakers* (4-part story), the Atlantic Monthly, August 2000

**Manish Tiwari**, *Bare Facts*, in Down to Earth, March 15, 1998, pp. 29-33.

**Lloyd’s List**, continuous reporting

**Fairplay**, London, Continuous reporting

**TradeWinds**, Oslo, Continuous reporting

# La FIDH représente 116 ligues ou organisations des droits de l'Homme réparties sur les 5 continents

La Fédération Internationale des Ligues des Droits de l'Homme (FIDH) est une organisation internationale non-gouvernementale attachée à la défense des droits de l'Homme énoncés par la Déclaration universelle de 1948. Créée en 1922, elle regroupe 116 organisations membres dans le monde entier. Ce jour, la FIDH a mandaté plus d'un millier de missions internationales d'enquête, d'observation judiciaire, de médiation ou de formation dans une centaine de pays.

## ABONNEMENTS (Euros)

### La Lettre

France - Europe : 45 Euros

Membre de Ligue - Bibliothèque : 38 Euros

Par avion (hors Europe) : 53 Euros

Etudiant - Chômeur : 30 Euros

### La Lettre et les rapports de mission

France - Europe : 90 Euros

Membre de Ligue - Bibliothèque : 83 Euros

Par avion (hors Europe) : 106 Euros

Etudiant - Chômeur : 76 Euros

Abonnement de soutien : 150 Euros

## 72 affiliées

ALGERIE (LADDH)  
ALLEMAGNE (ILMR)  
ARGENTINE (LADH)  
AUTRICHE (OLFM)  
BAHREIN (CDHRB)  
BELGIQUE (LDH et LVM)  
BENIN (LDDH)  
BOLIVIE (APDHB)  
BRESIL (MNDH)  
BURKINA FASO (MBDHP)  
BURUNDI (ITEKA)  
CAMBODGE (ADHOC)  
CAMEROUN (LCDH)  
CANADA (LDL)  
CENTRAFRIQUE (LCDH)  
CHILI (CODEPU)  
CHINE (HRIC)  
COLOMBIE (CCA)  
CONGO BRAZZAVILLE (OCDH)  
COTE D'IVOIRE (LIDO)  
CROATIE (CCDH)  
EGYPTE (EOHR)  
EL SALVADOR (CDHES)  
EQUATEUR (INREDH)  
ESPAGNE (LEDH)  
FINLANDE (FLHR)  
FRANCE (LDH)  
GRECE (LHDH)  
GUATEMALA (CDHG)  
GUINEE (OGDH)  
GUINEE BISSAU (LGDH)  
IRAN (LDDH)  
IRLANDE (ICCL)  
ISRAEL (ACRI)  
ITALIE (LIDH)  
KENYA (KHRC)  
KOSOVO (CDDHL)  
MALI (AMDH)  
MALTE (MAHR)  
MAROC (OMDH)  
MAROC (AMDH)  
MAURITANIE (AMDH)  
MEXIQUE (CMDPDH)  
MEXIQUE (LIMEDDH)  
MOZAMBIQUE (LMDDH)

NICARAGUA (CENIDH)  
NIGER (ANDDH)  
NIGERIA (CLO)  
PAKISTAN (HRCP)  
PALESTINE (PCHR)  
PALESTINE (LAW)  
PANAMA (CCS)  
PAYS BAS (LVRM)  
PEROU (CEDAL)  
PEROU (APRODEH)  
PHILIPPINES (PAHRA)  
PORTUGAL (CIVITAS)  
RDC (ASADHO)  
REPUBLIQUE DE YOUGOSLAVIE (CHR)  
ROUMANIE (LADO)  
ROYAUME-UNI (LIBERTY)  
RWANDA (CLADHO)  
SOUDAN (SHRO)  
SENEGAL (ONDH)  
SUISSE (LSDH)  
SYRIE (CDF)  
TCHAD (LTDH)  
TOGO (LTDH)  
TUNISIE (LTDH)  
TURQUIE (IHD/A)  
VIETNAM (CVDDH)

## et 44 correspondantes

AFRIQUE DU SUD (HRC)  
ALBANIE (AHRG)  
ALGERIE (LADH)  
ARGENTINE (CAJ)  
ARGENTINE (CELS)  
ARMENIE (ACHR)  
BOUTHAN (PFHRB)  
BULGARIE (LBOP)  
BRESIL (JC)  
CAMBODGE (LICADHO)  
COLOMBIE (CPDH)  
COLOMBIE (ILSA)  
CUBA (CDHRN)  
ECOSSE (SHRC)  
ESPAGNE (APDH)  
ETATS UNIS (CCR)  
ETHIOPIE (EHRCO)  
IRLANDE DU NORD (CAJ)  
ISRAEL (BTSELEM)  
JORDANIE (JSHR)  
KIRGHIZISTAN (KCHR)  
LAOS (MLDH)  
LETONNIE (LHRC)  
LIBAN (ALDHOM)  
LIBAN (FHHRL)  
LIBERIA (LWHR)  
LIBYE (LLHR)  
LITHUANIE (LHRA)  
MOLDAVIE (LADOM)  
RDC (LE)  
RDCONGO (LOTUS)  
REPUBLIQUE DE DJIBOUTI (LDDH)  
RUSSIE (CW)  
RUSSIE (MCHR)  
RWANDA (LIPRODHOR)  
RWANDA (ADL)  
SENEGAL (RADDHO)  
TANZANIE (LHRC)  
TCHAD (ATPDH)  
TUNISIE (CNLT)  
TURQUIE (HRFT)  
TURQUIE (IHD/D)  
YEMEN (YODHRF)  
ZIMBABWE (ZIMRIGHTS)

## La Lettre

est une publication de la Fédération Internationale des Ligues des Droits de l'Homme (FIDH), fondée par Pierre Dupuy.

Elle est envoyée aux abonnés, aux organisations membres de la FIDH, aux organisations internationales aux représentants des Etats et aux médias.

**Elle est réalisée avec le soutien de la Fondation de France, de la Fondation un monde par tous, de l'UNESCO et de la Caisse des dépôts et consignations.**

17, passage de la Main d'Or - 75011 - Paris - France  
CCP Paris : 76 76 Z

Tel : (33-1) 43 55 25 18 / Fax : (33-1) 43 55 18 80

E-mail : fidh@fidh.org/Site Internet : <http://www.fidh.org>

Directeur de la publication : Sidiki Kaba  
Rédacteur en Chef : Antoine Bernard  
Assistante de publication : Céline Ballereau-Tetu

### Imprimerie de la FIDH

Dépôt légal décembre 2002

Commission paritaire N° 0904P11341

ISSN en cours

Fichier informatique conforme à la loi du 6 janvier 1978

(Déclaration N° 330 675)

prix : 4 Euros