

Dir Diesel

Les négociants suisses inondent
l'Afrique de carburants toxiques

Public Eye

Dirty Diesel

Des négociants suisses de pétrole distribuent en Afrique des carburants dont la vente serait strictement interdite chez nous. Ces sociétés préparent, pour le seul marché africain, des mélanges d'essence et de diesel néfastes pour la santé et l'environnement. Une vérité toxique pour ce premier numéro du nouveau magazine de Public Eye.

1. LE SCANDALE

Quand le Diesel tue en silence

En Afrique, la teneur en soufre de l'essence et du diesel vendus à la pompe est plusieurs centaines de fois supérieure à la limite admise en Europe. Les conséquences pour la santé sont dramatiques.

- ▶ Les carburants de mauvaise qualité, une grave menace pour la santé – **Page 4**

2. LES ACTEURS

À la conquête de l'Afrique

Des sociétés comme Vitol et Trafigura ont investi massivement dans l'aval pétrolier africain, acquérant réseaux de stations-service et entrepôts de stockage.

- ▶ Les négociants suisses dominent le marché. – **Page 8**

3. LE TEST

Nos enquêteurs à la pompe

Notre équipe s'est rendue dans huit pays d'Afrique pour prélever des échantillons dans les stations-service « suisses ». Le diesel vendu contient jusqu'à près de 380 fois plus de soufre que la norme européenne.

- ▶ De l'Angola au Ghana : des résultats inquiétants – **Page 10**



4. LE NÉGOCE

L'Europe intoxiquée l'Afrique

L'Afrique de l'Ouest exporte du pétrole brut de qualité, mais importe des carburants toxiques provenant d'Europe et des Etats-Unis. Les négociants suisses affrètent la majorité des navires pétroliers qui se rendent dans le Golfe de Guinée.

► **Le cas emblématique du Ghana – Page 14**

5. LE MODÈLE D'AFFAIRES

Mélanger, un art lucratif

L'essence et le diesel résultent d'un mélange de plusieurs composants. La faiblesse des standards en Afrique permet à l'industrie pétrolière de fabriquer une « qualité africaine ». Ainsi, les négociants suisses ne se contentent pas seulement de vendre des carburants toxiques, ils les produisent.

► **Comment les négociants sont devenus des producteurs. – Page 19**

6. SUR LES LIEUX DU « CRIME »

Dans le port d'Amsterdam

80 % des diesels exportés des Pays-Bas vers l'Afrique seraient interdits à la vente en Europe. C'est pourtant ici, dans « le plus grand terminal d'essence du monde » que des carburants toxiques sont fabriqués.

► **Visite du « port africain » d'Amsterdam avec notre enquêtrice – Page 21**

7. LES ORIGINES

De l'hypothèse à sa vérification

Le négoce de carburants est un secteur très opaque. Public Eye a mené l'enquête pendant trois ans pour mettre en lumière les pratiques méconnues et illégitimes des négociants helvétiques.

► **Entretien avec Andreas Missbach, membre de la direction – Page 24**

8. IL EST TEMPS D'AGIR !

De la parole aux actes

Le commerce illégitime de carburants de « qualité africaine » pourrait cesser du jour au lendemain. Le géant suisse Trafigura n'hésite pas à afficher sa volonté de devenir un « leader » en matière de responsabilité sociale. Nous lui proposons de passer de la parole aux actes en renonçant à vendre ces carburants toxiques.

► **Signez notre pétition! – Page 26**

Numéro spécial réalisé par

Marc Guéniat et Timo Kollbrunner, en collaboration avec Andreas Missbach et Gian-Valentino Viredaz.

Sauf indications contraires, toutes les photos qui illustrent ce numéro spécial ont été réalisées entre juin et juillet 2016 dans la région d'Accra au Ghana, à Genève et dans le port d'Amsterdam par le photographe Carl De Keyzer de l'agence Magnum.

Le rapport complet de 164 pages en anglais *Dirty Diesel. How Swiss Traders Flood Africa with Toxic Fuels* peut être téléchargé ou commandé sur > publiceye.ch/dirz/diesel.

Le scandale

Quand le diesel tue en silence

En Afrique, la pollution des villes menace la santé publique. La qualité de l'air est pire à Dakar et Lagos qu'à Pékin. En cause, notamment, les carburants à très forte teneur en soufre vendus dans les stations-service. Des standards plus stricts permettraient d'améliorer rapidement la situation. Et de sauver la vie de milliers de personnes.

Dans les rues d'Accra, la capitale du Ghana, des embouteillages se forment à toute heure de la journée, dans une chaleur étouffante. Témoignages d'une croissance extrêmement rapide du nombre de véhicules depuis le début du millénaire, ces files interminables se composent d'un mélange hétéroclite de berlines dernier cri, de voitures d'occasion importées d'Europe, de vieux camions et de bus bondés. Ils crachent une épaisse fumée noire qu'inhalent les centaines de marchands ambulants, trempés de sueur, qui luttent pour survivre en vendant babioles, boissons fraîches et cartes SIM aux automobilistes prisonniers de l'inférieur trafic.

Les grands axes sont jalonnés d'habitations des classes moyennes et inférieures, dont le domicile est exposé en permanence à ces émissions hautement nocives. Depuis les principaux ports, ceux de Tema et Takoradi, des milliers de camions alimentent le pays, comme ses voisins du Burkina Faso ou du Mali, en biens de consommation. C'est pourquoi la qualité de l'air n'est guère meilleure en dehors d'Accra, le long des routes autour desquelles gravitent l'économie de milliers de petits agriculteurs, qui cherchent à vendre ananas, tomates et arachides.

Moins de véhicules, plus de pollution

Les métropoles africaines ne cessent de s'étendre. La moitié des villes qui s'agrandissent le plus rapidement dans le monde se trouvent en Afrique sub-saharienne. D'ici à 2050, leur population devrait tripler. Cet accroissement démographique s'accompagne d'une augmentation du parc automobile. A ce jour, le nombre de véhicules par habitant est inférieur en Afrique à

celui de l'Europe ou des Etats-Unis. Mais l'Afrique, dopée par le développement économique et l'insuffisance de l'offre en transports publics, comble son « retard ». Au Ghana par exemple, le nombre de voitures a plus que triplé entre 2005 et 2012. A l'échelle du continent, des études envisagent une multiplication par quatre ou cinq d'ici à 2050.

La pollution résultant du trafic routier dans les villes africaines, qui comptent parmi les plus affectées au monde, est déjà un problème majeur de santé publique. La qualité de l'air est pire à Dakar et Lagos qu'à Pékin. Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) dénonce les gaz d'échappement comme étant une des principales sources de pollution de l'air dans les zones urbaines des pays

Même si l'Afrique renouvelait tout son parc automobile par des voitures neuves, la qualité de l'air de ses grandes villes ne s'en verrait pas considérablement améliorée.

en développement (*lire encadré*). Lors des dernières mesures effectuées en 2008, la pollution aux particules fines, qui est en grande partie causée par les véhicules, était déjà cinq fois supérieure à Accra au Ghana qu'à Londres ou Genève. Depuis, la situation n'a cessé d'empirer.

Deux éléments causent cette pollution qui atteint des niveaux dramatiques et expliquent les écarts observés entre l'Europe et l'Afrique, bien que cette dernière compte moins de véhicules. S'agissant

Kate Okine, qui souffre de problèmes respiratoires, est l'une des nombreuses victimes de la pollution de l'air. Accra, Ghana, novembre 2015. Photo : Fabian Biasio

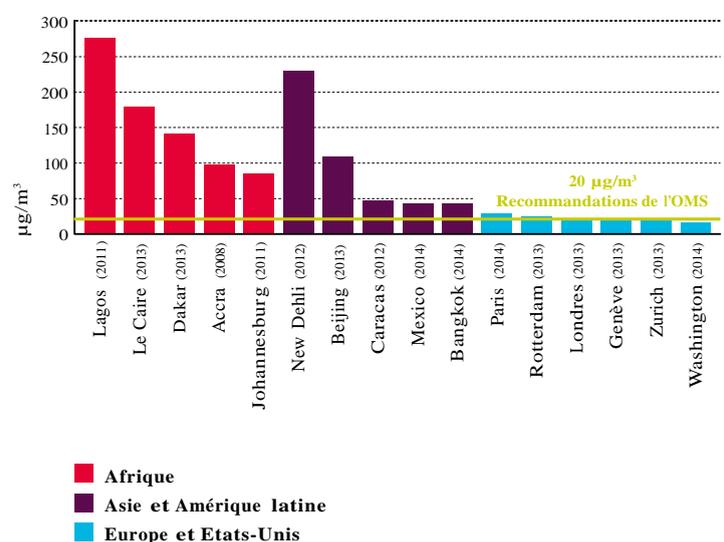


du premier, il suffit d'ouvrir les yeux : la plupart des voitures et camions qui circulent au sud du Sahara sont importés d'occasion (environ 85 % en Afrique de l'Ouest). Au Bénin, des revendeurs malicieux baptisent leurs échoppes « Surgelés de Belgique » ou « France au revoir »... Ces véhicules devenus indésirables en Europe consomment davantage de carburant et ne sont pas équipés des dernières technologies de contrôle des émissions. Ils polluent donc plus que « nécessaire ».

Un soufre douloureux

Second élément, qui est aussi le plus important : la qualité des carburants utilisés. Même si l'Afrique renouvelait la totalité de son parc automobile au profit de voitures neuves, la qualité de l'air de ses grandes villes ne serait pas considérablement améliorée tant que du diesel et de l'essence à haute teneur en soufre continuent d'être vendus. D'abord, parce que la corrosivité du soufre détruit les technologies de contrôle des émissions (catalyseurs et filtres à particules), ce

Pollution de l'air dans les villes asiatiques, africaines et européennes (taux de particules fines)
Taux de particules fines (PM10) dans différentes villes



qui accroît le nombre de particules fines qui se logent profondément dans les poumons, provoquant cancers et maladies cardiovasculaires. Ce problème est connu de longue date. Les Etats-Unis et l'Europe ont réagi en abaissant fortement la limite de soufre admise, respectivement à 15 ppm (parties par million) et 10 ppm. Cette mesure a permis une nette réduction des émissions de polluants. En Suisse, les émissions de particules fines dues au trafic ont presque été divisées par deux entre 1990 et 2010, malgré la hausse d'un tiers du nombre de véhicules.

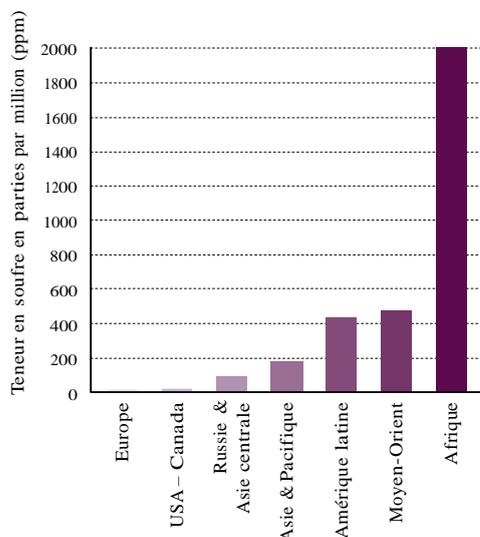
En Afrique, malgré des progrès significatifs constatés dans certaines régions, de nombreux pays continuent d'autoriser la vente de carburants à haute teneur en soufre. A l'échelle continentale, la limite moyenne s'élève à 2000 ppm, soit 200 fois le niveau autorisé en Europe (voir graphique). Certains pays comme le Mali ou le Congo-Brazzaville ont un seuil fixé à 10 000 ppm !

Pour le PNUE, seule une baisse drastique de la teneur en soufre admise, en particulier dans le diesel, permettrait de lutter efficacement contre la pollution de l'air. Abaisser le seuil à 10 ppm réduirait immédiatement de 50 % les émissions de particules fines. En couplant cette mesure au remplacement de l'actuel parc automobile par de nouveaux véhicules, équipés de technologies modernes de contrôle des émissions, il serait possible de réduire les émissions de particules fines de 99 %.

100 000 vies sauvées... ou pas

Sans une amélioration rapide et radicale de la qualité des carburants, les hôpitaux africains devront traiter

Limite moyenne des limites moyennes en soufre dans le diesel par région (2015)



toujours plus de personnes souffrant d'asthme, de maladies respiratoires chroniques, de cancers des poumons ou de maladies cardiaques. Il n'existe pas de projections permettant d'estimer l'impact futur de la plupart des polluants émanant des véhicules (dioxyde de soufre, gaz carbonique, etc.). On sait toutefois qu'en l'état, la pollution de l'air liée aux seules émissions de particules ultrafines primaires par les pots d'échappement causera la mort prématurée de 31 000 personnes en 2030 en Afrique. Plus de 100 000 décès prématurés pourraient être prévenus en 2050 par l'adoption de standards stricts sur les carburants.

L'industrie pétrolière semble, elle, s'accommoder de la situation. Elle a même trouvé un nom cynique pour décrire ce qu'elle vend dans le continent : la « qualité africaine ».

Un investissement minime pour des améliorations majeures

L'Afrique de l'Est ouvre la voie

Cinq pays est-africains ont introduit des standards stricts sans hausse des prix des carburants.

Convaincus par le PNUE de la nécessité d'agir, le Burundi, le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda et la Tanzanie ont, dès janvier 2015, abaissé la limite de soufre admise à 50 ppm. Mieux, ils ont prouvé que les autres gouvernements, notamment en Afrique de l'Ouest, souhaitant les imiter ne doivent pas craindre une hausse des prix des carburants à la pompe (ou de leur

budget consacré aux subventions). Interrogé par Public Eye, Edward Mwirigi Kinyua, de la Commission kenyane de régulation de l'énergie, explique : « Nous sommes parvenus à répercuter le coût de cette amélioration sur les négociants internationaux » qui approvisionnent le Kenya.

Impact minime sur les prix

Du point de vue strictement économique, la désulfuration des carburants ne représente pas un coût prohibitif. Le processus de raffinage permettant de faire chuter la

teneur en soufre d'un diesel de 1000 ppm au niveau admis en Europe, fixé à 10 ppm, coûte 1,7 centime par litre. Soit une hausse d'environ 84 centimes pour faire un plein de 50 litres. Par contre, les bénéfices d'une amélioration des standards dépassent nettement les coûts qu'elle représente. La Banque mondiale a ainsi estimé qu'abaisser la limite de soufre dans le diesel à 50 ppm induirait, sur dix ans, une économie de 7 milliards de dollars sur les coûts de santé en Afrique sub-saharienne.

De l'essence sans plomb au diesel sans soufre

Chargée par le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) de sa campagne en Afrique, Jane Akumu sillonne les capitales du continent pour convaincre les gouvernements d'améliorer leurs standards relatifs aux carburants.

Depuis 2002, année lors de laquelle s'est tenu à Johannesburg le Sommet mondial sur le développement durable, le PNUE consacre une partie de ses forces à diminuer l'impact négatif des carburants sur la santé et l'environnement.

Il aura fallu dix années pour que l'organisation, basée à Nairobi, au Kenya, parvienne à éradiquer le plomb dans l'essence, faisant de la « sans plomb » un standard mondial auquel seuls six pays ne se sont pas conformés. A la suite de quoi, le PNUE

est passé à la phase suivante : la réduction de la teneur en soufre des carburants, identifiée comme un facteur crucial afin de limiter les émissions de particules contribuant à la pollution de l'air. En 2012, l'OMS est venue appuyer cette lutte, en affirmant que les émissions de diesel provoquent directement le cancer des poumons ainsi que d'autres maladies respiratoires.

D'importants succès

Tandis que l'Europe et les Etats-Unis avaient graduellement déjà pris des mesures pour fixer des normes strictes, obtenant des résultats importants, la plupart des pays en développement devaient encore être sensibilisés à cette problématique. En Afrique, cette mission revient à Jane Akumu, de l'Unité transports du PNUE, qui

parcourt inlassablement le continent pour convaincre les gouvernements de diminuer la teneur en soufre admise dans le diesel et l'essence. Elle peut se targuer d'importants succès, comme en Afrique de l'Est (*lire encadré ci-contre*). Questionnée par Public Eye, elle déclare que le Kenya, par exemple, dépensait environ un milliard de dollars par année en coûts de santé avant de prendre cette décision. « Cela correspond à la perte de valeur économique due aux émissions polluantes par les véhicules, comptabilisée selon les décès et le traitement des malades », explique-t-elle. Son effort se concentre désormais sur l'Afrique de l'Ouest et Centrale, deux régions où des progrès significatifs peuvent être réalisés.

Les centaines de marchands ambulants, qui luttent pour survivre en vendant babioles ou autres boissons au milieu du trafic, sont directement exposés à des gaz d'échappement particulièrement nocifs. Accra, Ghana.



Qui vend ces carburants toxiques ?

↳ LES ACTEURS

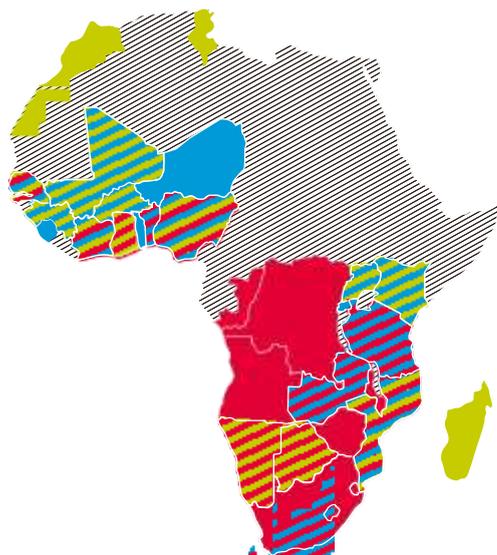


Les acteurs

A la conquête de l'Afrique

Des négociants suisses se sont massivement déployés dans le commerce de carburants sur le continent africain, acquérant entrepôts et réseaux de stations-service.

Les stations-service « helvétiques »



- Addax & Oryx Group / Oryx Energies
- Trafigura / Puma Energy
- Vitol / Vivo Energy

Avec ses 25 % de parts de marché, la Suisse est la première place mondiale du commerce des matières premières. Et dans l'industrie du pétrole et des carburants, le rôle des firmes helvétiques est encore plus important, puisqu'elles sont responsables de 35 % des échanges internationaux. Très actifs dans le pétrole africain, les grands négociants comme Vitol, Trafigura, Glencore, Mercuria et Gunvor sont devenus des géants. Vitol, par exemple, a réalisé en 2015 un chiffre d'affaires de 168 milliards de dollars et possède davantage de navires pétroliers que BP ou Shell.

De la raffinerie à la pompe

Traditionnellement purs intermédiaires, les négociants ont cherché, au cours des dernières années, à étendre leurs tentacules. Respectivement deuxième et quatrième sociétés helvétiques en termes de chiffre d'affaires, Vitol et Trafigura ont fait d'importants investissements en Afrique, achetant entrepôts et réseaux de stations-service. A tel point qu'ils contrôlent désormais toute la chaîne de l'offre, de la raffinerie à la pompe en passant par l'affrètement et l'importation. Leur domination est particulièrement marquée en Afrique de l'Ouest.

La plupart des gens ignorent ce développement, parce que ces sociétés ne vendent pas ces carburants sous leur nom propre. Les stations-service exploitées par le consortium Vivo

Stockage et distribution

Pourquoi les négociants envahissent l'Afrique

Un négociant en matières premières se distingue par sa capacité à maximiser ses possibilités d'arbitrages. Ces arbitrages, qui reposent sur des questions simples mais dont les réponses sont complexes, sont d'ordre temporel (quand acheter ?), géographique (où vendre ?), quantitatif (combien ?) et qualitatif (quel type ?). La clé d'une telle activité est de posséder des entrepôts de stockage.

En rachetant des réseaux de distribution, Vitol et Trafigura ont aussi mis la main sur leurs dépôts pétroliers. Ceux-ci permettent, à l'échelle du marché international, de spéculer sur les prix en stockant jusqu'à ce qu'ils montent, lorsque les prix à terme sont plus élevés que dans l'immédiat.

Comme « à la maison »

Au niveau d'un pays, les dépôts, surtout lorsqu'ils sont couplés à un réseau de stations-service, évitent toutes sortes de tracasseries, ainsi que l'explique un négociant actif en Afrique de l'Ouest : « On gèle des parts de marché. En outre, il n'est plus nécessaire d'attendre qu'une place se libère dans le port, de trouver un acheteur immédiatement et d'espérer qu'un entrepôt pourra accueillir la cargaison. On livre « à la maison ». » Addax & Oryx Group s'est ménagé une « maison », soit une position dominante, en Sierra Leone, tandis que Trafigura l'a fait en Angola, pour ne citer que les exemples les plus extrêmes.

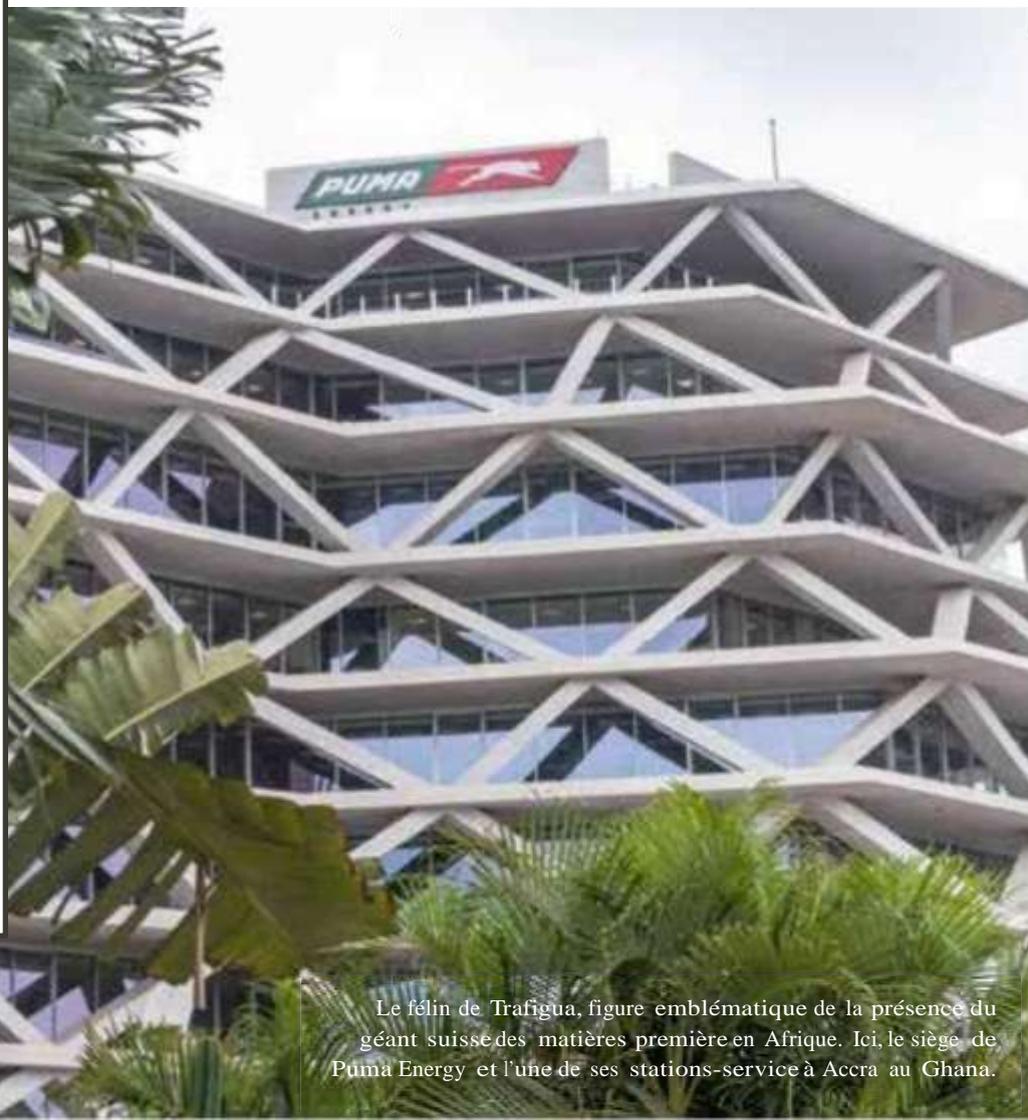
Enfin, les dépôts pétroliers servent à mélanger les carburants, suivant une pratique appelée « blending », un exercice lucratif à partir duquel les négociants ont bâti un modèle d'affaires (lire page 19). Dans cette optique, l'Afrique, en pleine croissance, constitue un excellent débouché pour écouler du diesel et de l'essence de mauvaise qualité. Cette hypothèse se situe au cœur de notre recherche.

Energy, détenu à 40 % par Vitol, portent le célèbre logo de Shell. Quant à Trafigura, elle opère en Afrique sous la marque Puma Energy, dont elle détient de facto la majorité à travers les participations de ses cadres. Seule la plus petite de ces trois firmes genevoises, Addax & Oryx Group, est reconnaissable dans ses stations, sous le nom de Oryx Energies.

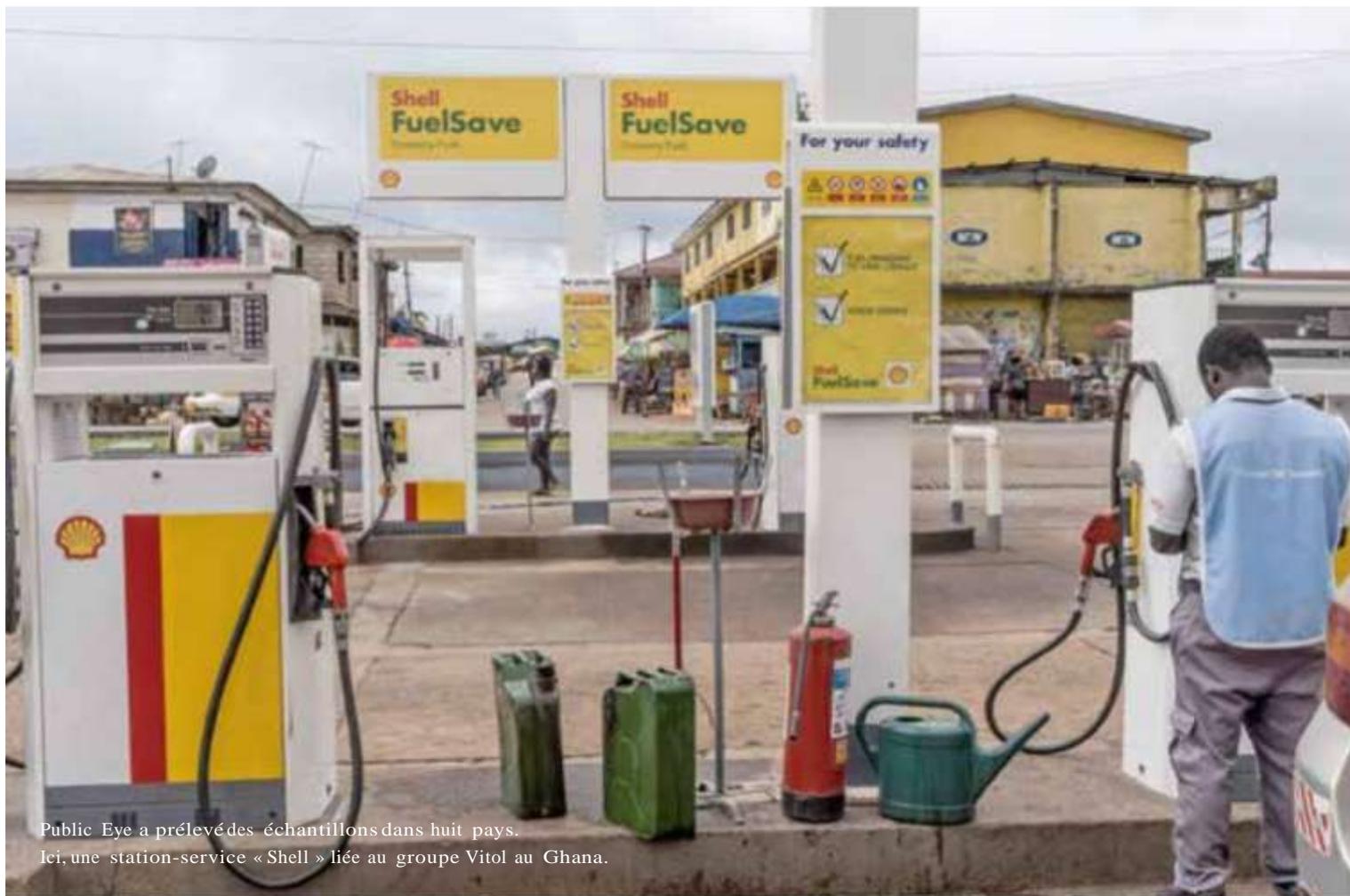
Mais le succès de cette conquête n'est pas dénué de conséquences. En effet, comme le montre les résultats de notre enquête, certains négociants en matières premières (*lire encadré*) profitent systématiquement de la faiblesse des standards dans ces pays pour y vendre des carburants toxiques et réaliser des profits substantiels, au détriment de la santé de la population en Afrique. °

Quel est le degré de toxicité des carburants « suisses » ?

🔗 LE TEST



Le félin de Trafigura, figure emblématique de la présence du géant suisse des matières premières en Afrique. Ici, le siège de Puma Energy et l'une de ses stations-service à Accra au Ghana.



Public Eye a prélevé des échantillons dans huit pays.
Ici, une station-service « Shell » liée au groupe Vitol au Ghana.

Le test

Nos enquêteurs à la pompe

Entre 2013 et 2015, Public Eye a prélevé des échantillons dans des stations-service de huit pays du continent africain. L'Angola a été le point de départ de cette tournée destinée à connaître la teneur en soufre et autres substances toxiques du diesel et de l'essence vendus par les négociants helvétiques.

L'hiver européen paraît loin au crépuscule de ce 9 décembre 2013, lorsque nous prenons place, à l'invitation d'un contact local, sur la terrasse d'un restaurant de l'Ilha do Cabo, la presqu'île qui prolonge la magnifique baie de Luanda. La vue sur la capitale angolaise est imprenable. Une telle expérience est toutefois réservée aux touristes et à l'élite locale, l'écrasante majorité des Angolais n'osant pas même songer à se

l'offrir : le plat vaut 40 dollars dans cet établissement pourtant ordinaire. Les prix reflètent la folie de l'ancienne colonie portugaise, qui figure parmi les pays les plus inégalitaires au monde.

Une richesse extravagante côtoie la misère crasse. Ou plutôt la surplombe : l'un des palaces du président José Eduardo Dos Santos a été érigé au sommet d'une colline au pied de laquelle s'étend un

bidonville, ce qui fait dire à ses caustiques habitants que le chef de l'Etat défèque sur les pauvres.

Le quasi-monopole de Trafigura

Mais depuis la terrasse, seul apparaît le centre de Luanda, en particulier les quartiers généraux flamboyants de Sonangol, la toute puissante compagnie nationale des pétroles, avec son emblème jaune flanqué d'un « S » rouge et noir. De l'autre côté, face à l'Océan Atlantique, se trouve une station-service Pumangol, également rutilante et bordée de son jardin de palmiers. C'est aussi un lieu que la plupart des Angolais ne peuvent fréquenter, faute de posséder un véhicule.

En ce qui nous concerne, ces stations-service sont la raison de ce voyage : tester la qualité des carburants vendus par l'enseigne locale de la société genevoise Trafigura. Géant du négoce, Trafigura s'est taillé la part du lion en Angola, parvenant, grâce à un partenariat avec un proche conseiller du président Dos Santos, à obtenir un quasi-monopole sur l'approvisionnement du pays en diesel et en essence, estimé à plus de trois milliards de dollars par année.* Comme nombre de ses voisins, l'Angola produit du pétrole brut, mais importe l'essentiel des produits pétroliers nécessaires à sa consommation domestique, puisqu'il ne dispose pas de capacités suffisantes de raffinage.

Il n'y a que trois distributeurs de carburants dans le pays : Sonangol, autrement dit le porte-monnaie du président ; Sonangal, un partenariat entre l'incontournable Sonangol et Galp Energia, une société portugaise qui appartient en partie à la fille du président, Isabel Dos Santos, la femme la plus riche d'Afrique ; et Pumangol, dont le capital est partagé entre Trafigura, Sonangol et ce fameux conseiller, un général surnommé « Dino ».

Un chauffeur des plus inventifs

Aussi décisive quelle soit pour vérifier nos hypothèses, notre mission est simple. Elle consiste à s'asseoir dans une voiture conduite par notre chauffeur, Alex. Puis à faire le tour du pays pour prélever à la pompe des échantillons de diesel et d'essence, versés dans de petites bouteilles de 2,5 décilitres préalablement nettoyées, suivant un protocole précis, en n'oubliant pas de consigner méticuleusement l'adresse de la sta-

tion visitée, de la prendre en photo et de noter la date et l'heure de notre passage. C'est le seul moyen de connaître la teneur en soufre et autres substances toxiques des carburants « helvétiques » fournis par Trafigura.

Les stations-service Pumangol poussent comme des champignons dans ce pays où Trafigura joue à domicile. En une semaine, nous sillonnons des routes de qualité très variable sur plus de 2000 kilomètres, de l'aridité environnant le port méridional de Lobito à Soyo, une bourgade tropicale du nord, minuscule face à l'embouchure de l'immense fleuve Congo, en passant par Huambo, camouflée dans les hautes her-

Les stations-service Pumangol poussent comme des champignons dans ce pays où Trafigura joue à domicile.

bes du centre du pays, d'où Jonas Savimbi dirigea la lutte qui le confronta jusqu'en 2002 à Dos Santos lors d'une sanglante guerre civile. Durant plus de deux décennies, l'Angola a été une case parmi d'autres sur le vaste échiquier de la Guerre froide. La région de Huambo étant aujourd'hui encore truffée de mines antipersonnel, il est fortement déconseillé de sortir des sentiers battus.

Notre chauffeur est doté d'un solide sens de la répartie. Il se montre poli mais ferme face aux exigences pécuniaires des policiers. Méfiant, un pompiste de Soyo rechigne à remplir nos petites bouteilles. Il veut savoir pourquoi on s'intéresse à « son » diesel. Alex explique que le prélèvement est destiné à un « ami » enseignant en chimie.

Des premiers résultats sans appel

Le président est partout. Comme sur cette affiche que nous apercevons souvent au bord de la route, où il dit, avec un sourire bienveillant : « Merci, peuple angolais »... « de m'autoriser à voler le pays depuis 1979 », ajoute sèchement Alex. Nous nous demandons si, un jour, le patron de Trafigura exprimera, lui aussi, sa gratitude à la population angolaise à travers sa dentition imprimée en grand format, puisque c'est cette population, en fin de compte, qui paie le carburant importé par la firme suisse.

Peu avant Noël, le périple touche à sa fin. Mais nos échantillons, eux, ne quitteront le territoire que

* *Les affaires angolaises de Trafigura*, Public Eye (anciennement Déclaration de Berne), février 2013.

quatre mois plus tard, lorsque la compagnie à qui nous avons confié le soin de les acheminer jusqu'au laboratoire européen pour analyse obtiendra enfin l'autorisation d'exporter des nombreux ministères – plus ou moins – compétents. Les résultats de ce pre-

mier voyage nous incitent à continuer : les carburants importés par Trafigura et vendus par Pumangol sont nocifs pour la santé. Ils ne pourraient en aucun cas être commercialisés en Europe. °

Vous avez trouvé ça dans une station-service ?

Quatre entreprises, huit pays, un même constat : les carburants livrés par les négociants suisses en Afrique sont dangereux et nocifs pour la santé.

Après l'Angola, nous avons procédé de la même façon dans sept autres pays (Bénin, Congo-Brazzaville, Côte d'Ivoire, Ghana, Mali, Sénégal, Zambie), en nous concentrant sur quatre négociants suisses, tous propriétaires de réseaux de stations-service en Afrique : Trafigura et son félin Puma Energy, Vitol et son enseigne Shell pilotée par le consortium Vivo Energy, Addax & Oryx Group et sa branche aval Oryx Energies, fondés par Jean Claude Gandur, enfin, Lynx Energy, un autre chat sauvage opérant au Congo sous la marque X-Oil – ça ne s'invente pas.

Au total, quelque 25 échantillons de diesel et 22 d'essence ont été analysés (voir graphique page 13). Si ce nombre est trop faible pour tirer des conclusions générales, il constitue néanmoins un aperçu significatif, vu la diversité des pays et des sociétés examinées.

Nos analyses sont en outre corroborées par une étude détaillée que nous avons consacrée au Ghana ainsi que par des données statistiques recueillies aux Pays-Bas et en Belgique, deux pays qui fournissent une part substantielle des carburants importés en Afrique de l'Ouest.

Ah, d'Afrique...

Quant aux paramètres, nous sommes concentrés sur l'analyse des substances les plus nocives, soit le soufre, les composés aromatiques, le benzène (essence) et certains métaux comme le manganèse (essence). Ce que nous avons récolté, notamment au Ghana et au Bénin, a stupéfié le responsable du laboratoire de renommée mondiale mandaté pour analyser ces échantillons, qui ignorait tout de notre démarche et de la provenance des carburants. Je n'ai jamais vu ça. C'est extrême.

Vous avez trouvé ça dans une station-service ? D'où est-ce que ça peut venir ? Ah, d'Afrique...

En matière de soufre, les deux-tiers de nos échantillons dépassent 1500 ppm (parties par million), soit 150 fois la limite au-

torisée en Europe. Aucun de nos échantillons n'aurait sa place dans une station-service située entre Lisbonne et Varsovie... « C'est spectaculaire. On ne voit plus de tels niveaux depuis longtemps »,

Sur les quatre échantillons prélevés, au Sénégal et en Côte d'Ivoire, tous contenaient du MMT, à base de manganèse, un métal neurotoxique.

Il a encore commenté le chimiste, à la fois perplexe et enthousiaste. Dans certains pays, en particulier au Bénin, en Côte d'Ivoire et au Ghana, nos résultats montrent que les taux de soufre sont très proches des limites en vigueur. Cela ne doit rien au hasard, mais illustre une stratégie consistant à coller au plus près du seuil autorisé.

Nos analyses ont aussi permis de détecter d'autres substances nocives pour la santé à des doses inquiétantes. Près des trois quarts de nos échantillons contiennent une teneur en benzène, classé cancérigène avéré pour l'homme, supérieure à 1 % du volume, le seuil

à ne pas dépasser au sein de l'Union européenne. Nous avons aussi trouvé dans l'essence un additif utilisé comme substitut du plomb, le MMT, à base de manganèse, un métal neurotoxique. Sur les quatre échantillons prélevés, au Sénégal et en Côte d'Ivoire, tous contenaient du MMT.

« D'excellente qualité » ?
Pas vraiment...

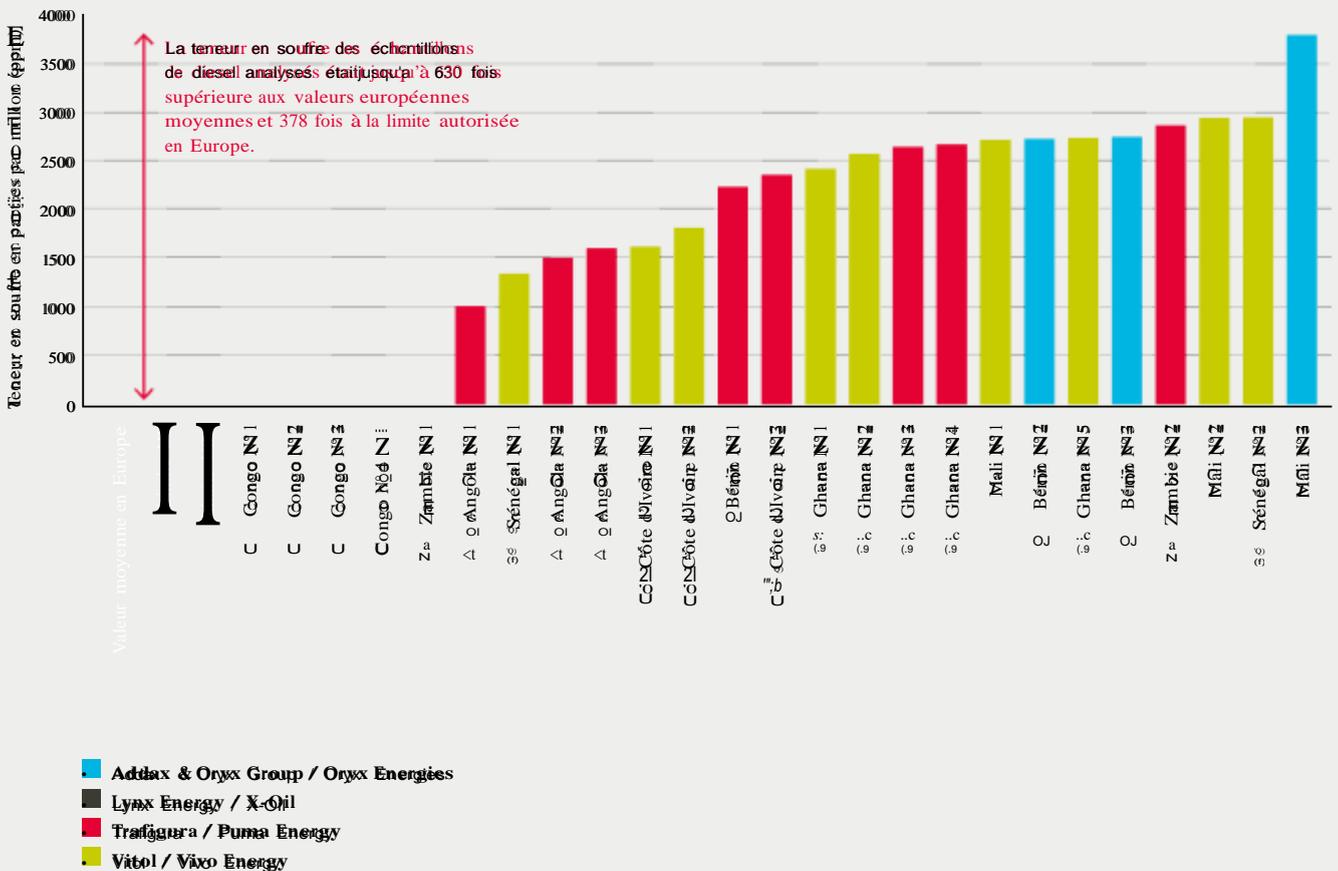
Pourtant, à lire les déclarations des négociants, leurs produits sont formidables. En mai, le patron d'Oryx,

Jean Claude Gandur, qui s'est ainsi rendu à Bamako pour inaugurer 16 nouvelles stations-service, n'a pas caché sa fierté dans *L'Aggfi* : le « développement de notre réseau de détail au Mali (...) nous permet de fournir des carburants (...) d'excellente qualité ». Nos tests le contredisent, puisqu'au Mali, Oryx a remporté, parmi nos 47 échantillons, la palme avec son diesel comportant une teneur de 3780 ppm!! Autrement dit, 378 fois plus que la limite autorisée à Malte, où M. Gandur est officielle-

ment domicilié, ou à Genève, siège de ses sociétés.

Puma Energy et Vivo Energy font, eux aussi, l'apologie de leurs produits. Sur son site Internet, Trafigura prétend ainsi fournir, en Afrique, « des carburants de grande qualité à bas prix ». L'analyse des échantillons révèle une vérité moins glorieuse : la « qualité africaine » vendue par les négociants suisses n'a rien de grande. Elle est toxique.⁸

Teneur en soufre des échantillons de diesel prélevés, par pays et par société



D'où proviennent ces carburants toxiques ?

Le négoce

Les négociants suisses intoxiquent le Ghana



L'ancienne colonie britannique exporte son pétrole brut et importe du diesel nocif pour la santé. Les firmes helvétiques s'illustrent par des livraisons très soufrées. Leurs navires proviennent surtout d'Europe, où de tels carburants sont interdits.

Des camions destinés à approvisionner en carburants les stations-service ghanéennes.

«Aucune nation n'a jamais été ruinée par le commerce.» Ecrivant au 18^e siècle, Benjamin Franklin n'a pas pu anticiper le négoce de carburants. L'exemple du Ghana, où l'importation d'essence et de diesel pèse 10 % du PIB national, lui donne tort. Pourtant riche en pétrole brut qu'il exporte, le pays se ruine pour acquérir des carburants. Ceux-ci sont essentiels pour le transport des biens et des personnes ainsi que pour faire fonctionner les générateurs de courant, qui pallient les défaillances structurelles de la compagnie nationale d'électricité – les Ghanéens l'ont surnommée «Dumsor», qui signifie «On-Off». Dumsor pourrait

tout aussi bien s'appliquer à la raffinerie nationale, qui ne parvient pas à soulager le pays de cette dépendance aux importations.

Pas secret, mais pas public

Ces carburants ne sont pas seulement ruineux d'un point de vue économique. S'y ajoutent les coûts en termes de santé publique, comme l'a constaté Public Eye en se rendant au Ghana, en mai 2015, pour prélever des échantillons à la pompe : la teneur en soufre des diesels analysés était très élevée (*lire page 10*). Mais pour véritablement comprendre ce commerce, des

réponses manquaient à deux questions cruciales : d'où proviennent ces carburants et qui les achemine ?

Bien que le Ghana soit un pays relativement transparent, surtout lorsque mesuré à l'aune de ses voisins, les ministères et entités parapubliques se renvoient la balle, nous baladant d'un coin à l'autre de la ville, dans les embouteillages, sous un soleil écrasant. Les réponses nous laissent parfois perplexes, comme celle de ce fonctionnaire de la NPA, l'autorité de régulation du secteur pétrolier : « L'information que vous recherchez n'est pas secrète, mais n'est pas publique non plus. » Comprenez qui pourra.

Navires exotiques

La solution nous a été fournie par une source sensible au but de notre recherche – nous préservons son anonymat afin qu'elle préserve son emploi. Elle tient en deux pages A4. Il s'agit de certificats de qualité

Les navires sont baptisés de jolis noms de femmes, comme le *Mariella Bottiglieri* ou le *Miss Maria Rosaria*. Leur contenu est nettement moins avenant.

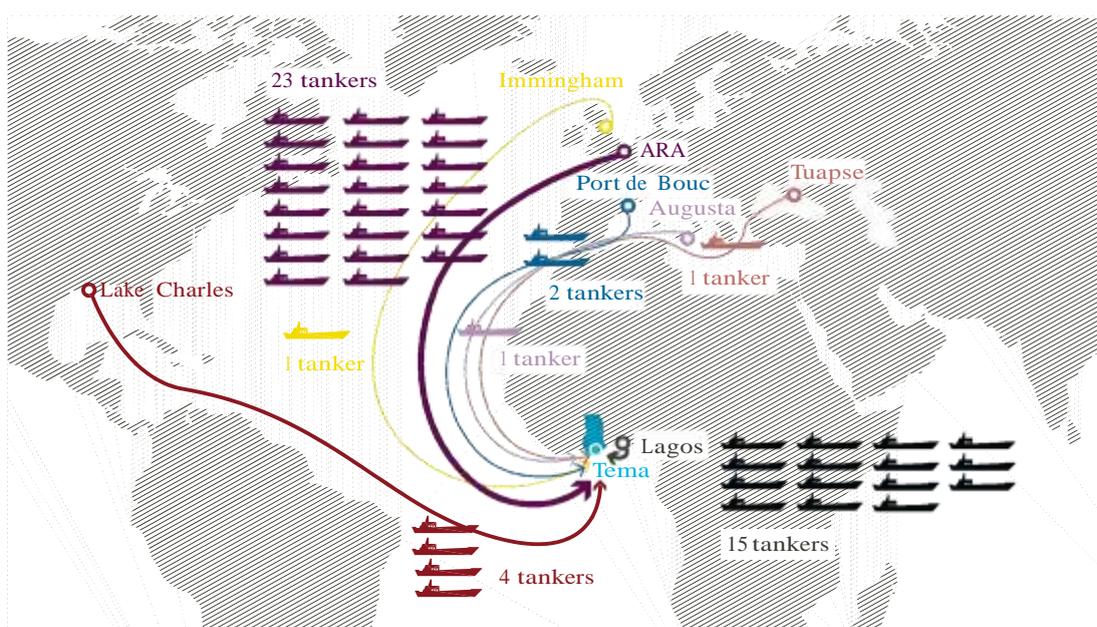
établis par l'administration, portant sur les années 2013 et 2014. Les livraisons de diesel ont été testées au moment de l'importation. On y constate la teneur en soufre de chaque lot et le nom du navire déchargeant le produit.

Pour la plupart immatriculés au Liberia, dans les îles Marshall ou au Panama, les navires visitant le port de Tema sont baptisés de jolis noms de femmes, comme le *Mariella Bottiglieri* ou le *Miss Maria Rosaria*. Leur contenu est nettement moins avenant, tous deux chargés de diesel comportant 300 fois la limite en soufre admise en Europe, soit environ 3000 parties par million.

Les « affréteurs » démasqués

A l'aide de ces noms, les bases de données du commerce maritime permettront de lier nos recherches menées aux Pays-Bas et en Belgique, où des millions de tonnes de carburants sont produites et exportées chaque année, et nos prélèvements à la pompe ; c'est le chaînon manquant, le commerce. Le parcours de chaque tanker indique que la majorité du diesel parvenu au Ghana en 2013 et 2014 provient d'Europe, essentiellement de la zone ARA, qui regroupe les ports d'Amsterdam, Rotterdam et Anvers. Cette

Provenance des livraisons identifiées au Ghana en 2013 & 2014



Sur les 47 tankers affrétés par des compagnies helvétiques que nous avons réussi à identifier, 23 provenaient de la région d'ARA (Amsterdam – Rotterdam – Anvers) et leur teneur en soufre moyenne s'élevait à environ 3000 ppm, soit 300 fois la norme européenne.

Africa Centre for Energy Policy (ACEP)

Le pétrole ghanéen sous la loupe

Quiconque veut comprendre le secteur des hydrocarbures au Ghana doit rendre visite à l'Africa Centre for Energy Policy (ACEP). Cette ONG dont la notoriété et l'influence reposent sur une expertise incontestable milite sans relâche pour que la manne pétrolière profite aux Ghanéens. Lorsque son charismatique CEO, Mohamed Amin Adam, critique un emprunt de plusieurs centaines de millions de dollars, gagé sur de futures livraisons de pétrole, que la société nationale, la GNPC, veut contracter auprès du négociant suisse Trafigura sans l'aval du parlement, la GNPC hésite. Recule même. C'était à la fin de l'année 2014. Entre deux sollicitations, lors de notre visite dans les locaux d'ACEP, en mai 2015, Amin parle de « petro-politics » lorsqu'il évoque les conflits d'intérêts qui obèrent la gouvernance du secteur.

Une alliance naturelle

L'adjoint d'Amin, Benjamin Boakye, est tout aussi efficace. Son pré carré est l'aval pétrolier, soit le domaine des carburants. Pour faire marcher son économie, le pays dépend fortement des importateurs, qui usent et parfois abusent de leur position stratégique. Ces sociétés n'hésitent pas à s'entendre pour créer une pénurie afin de faire pression sur les autorités en cas de différend, explique-t-il.

Pour cette campagne, l'alliance de Public Eye et d'ACEP était donc logique. Benjamin demande que les négociants de matières premières assument les responsabilités que leur confère leur position dominante, et qu'ils cessent de produire et de livrer des carburants toxiques : « Ils doivent respecter le fait qu'une vie africaine a autant de valeur qu'une européenne. »

donne vaut d'ailleurs pour l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest, inondée de carburants toxiques venus de la mer du Nord (*lire page 20*).

Les noms des navires nous conduisent également à celui des commerçants qui livrent ces marchandises toxiques. Selon les mêmes bases de données, la majorité des tankers dont nous avons pu identifier les affréteurs sont « suisses ». En 2013 et 2014, Vitol, Trafigura, Glencore et Litasco (basée à Genève, Litasco est la branche de négoce du géant russe Lukoil) ont transporté des milliers de tonnes de diesel à très haute teneur en soufre, compris entre 1550 et 4270 ppm, c'est-à-dire jusqu'à 427 fois la limite européenne.

« Ces gars sont brutaux »

S'il est rare que le patronat fournisse des informations utiles à Public Eye, le CEO de l'Association ghanéenne des importateurs de carburants, Senyo K. Hosi, a choisi de faire exception à la règle en confirmant, d'une part, que le diesel provient presque exclusivement de la zone ARA, et, d'autre part, que Vitol, Trafigura et Glencore sont les principaux protagonistes de ce commerce sulfureux. Senyo K. Hosi explique que Trafigura est le seul acteur présent sur toute la chaîne de l'offre : livraison, logistique, importation et distribution. Une position privilégiée qui l'interpelle. « Trafigura... ces gars sont brutaux », a-t-il ajouté, badin, à la fin de l'entretien. Ah bon ? « Bien, vous savez ce qu'ils font en Angola, non ? » Une allusion au monopole, décortiqué en février 2013 par Public Eye, que s'est constitué la firme genevoise dans l'ancienne colonie portugaise. °

Benjamin Boakye, Africa Centre for Energy Policy



Brut de qualité contre carburant toxique

Dans un commerce Nord-Sud presque irrationnel, les pays d'Afrique de l'Ouest exportent leur pétrole brut en Europe et aux États-Unis, qui leur renvoient des carburants de mauvaise qualité. Les négociants suisses gagnent sur les deux tableaux.

L'Afrique de l'Ouest regorge de pétrole brut de bonne qualité. La quasi-totalité de cet or noir est exportée vers l'Europe et les États-Unis. Principal producteur de pétrole brut du continent, le

Nigeria n'a raffiné en 2014 que 3% de sa production. L'Europe, à elle seule, a acheté 45% des exportations nigérianes. La production des pays africains serait suffisante pour couvrir leurs besoins en carburants. Toutefois, la capacité des onze raffineries d'Afrique de l'Ouest est très largement insuffisante et elles sont pour la plupart obsolètes, voire politiquement sabotées. Seules les raffineries de Côte d'Ivoire et du Sénégal sont en mesure de subvenir aux besoins nationaux.

L'Afrique importe déjà presque 50% de ses carburants. Et les besoins en essence et en diesel du continent devraient doubler en 2020 par rapport à leur niveau de

2000. Sans des investissements considérables dans les raffineries, l'Afrique deviendra encore plus dépendante aux importations de carburants. Ce qui assombrirait encore le tableau, c'est la « qualité africaine » de ces importations.

Des chiffres inquiétants

Selon les statistiques des Nations Unies sur le commerce international, environ 50% des carburants destinés à l'Afrique de l'Ouest provenaient en 2014 de la mer du Nord, plus exactement d'une région comprenant les ports d'Amsterdam, de Rotterdam et d'Anvers, dite « zone ARA ». Pour les huit pays principaux d'Afrique de l'Ouest, au moins 80% des

importations de carburants provenaient de cette région.

En 2014 toujours, les statistiques belges et néerlandaises, qui classent les exportations de diesel en fonction de leur teneur en soufre, montrent que 80 % de ce qui prend le chemin de l'Afrique contenait une teneur en soufre

Plus un carburant est toxique, plus il est probable qu'il soit destiné au marché africain.

supérieure à 1000 ppm. Soit 100 fois la limite admise en Europe. A l'inverse, l'essentiel de ce que la zone ARA exporte vers l'Europe et les Etats-Unis affichait une teneur

inférieure à 10 ppm. Autrement dit, plus un carburant est toxique, plus il est probable qu'il soit destiné au marché africain.

Le Golfe du Mexique, en particulier la région texane qui s'étend de Houston à Corpus Christi, exporte également du carburant très soufre à Dakar et Luanda.

Les Suisses, champions de la « qualité africaine »

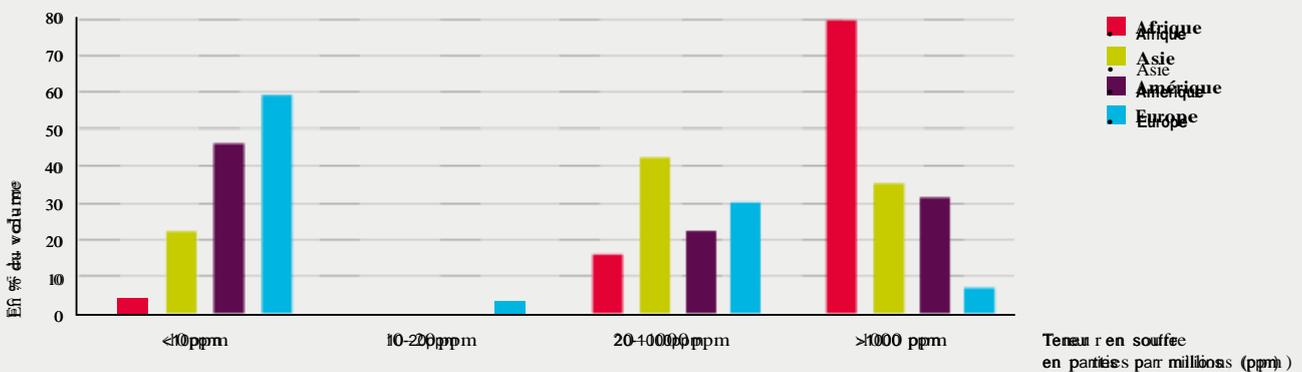
Pour identifier les acteurs de ce commerce, et en particulier le rôle des firmes suisses, il a fallu accéder aux bases de données de fret maritime, utilisées par les négociants pour connaître les tendances du marché. Bien que comportant d'importantes limites, ces bases de données soulignent indiscuta-

blement le rôle prépondérant que jouent les négociants suisses dans ce commerce opaque. Entre 2012 et 2015, l'ensemble des sociétés de négoce helvétiques identifiées (ou leurs filiales) ont affrété plus de 50 % des tankers partis de la zone ARA et environ 40 % de ceux partis du Golfe du Mexique à destination de l'Afrique de l'Ouest. En 2014, les sociétés « suisses » ont affrété plus de 61 % des cargaisons transportées entre la zone ARA et l'Afrique de l'Ouest que nous avons pu clairement identifier. En d'autres termes, les négociants helvétiques sont les principaux fournisseurs de carburants de « qualité africaine ».⁹

Comment est obtenue la « qualité africaine » ?

(7 LE MODELE D'AFFAIRES)

Teneur en soufre des exportations de diesel de la région d'ARA selon leurs destinations (2014)





Le modèle d'affaires

Le « blending » ou l'art du mélange lucratif

C'est dans les bureaux feutrés des négociants que sont préparées les recettes de la « qualité africaine ». Siège de Vitol à Genève.

Les négociants suisses ne se contentent pas de transporter et vendre des carburants polluants. En mélangeant des produits intermédiaires, parfois dangereux pour la santé, ils les produisent eux-mêmes.

Contrairement à une idée reçue, le diesel et l'essence ne sortent pas des raffineries sous forme de produits finis mais sont le résultat d'une étape ultérieure, consistant à mélanger (*blending*) différents composants, appelés produits pétroliers intermédiaires (*blendstocks*). L'essence est toujours un mélange, comprenant souvent entre six et dix produits intermédiaires. Quant au diesel, il n'a pas forcément besoin d'être « mélangé », mais il est fréquemment composé de quatre à six de ces *blendstocks*. Car le *blending* n'est pas qu'une nécessité technique, il est aussi une opération lucrative.

Des araignées tissant leur toile

Le nombre de produits pétroliers intermédiaires utilisables pour fabriquer de l'essence s'élève à environ 400, contre 40 s'agissant du diesel. Les négociants disposent ainsi de nombreuses possibilités de mélange. Ils peuvent modifier précisément leurs carburants en

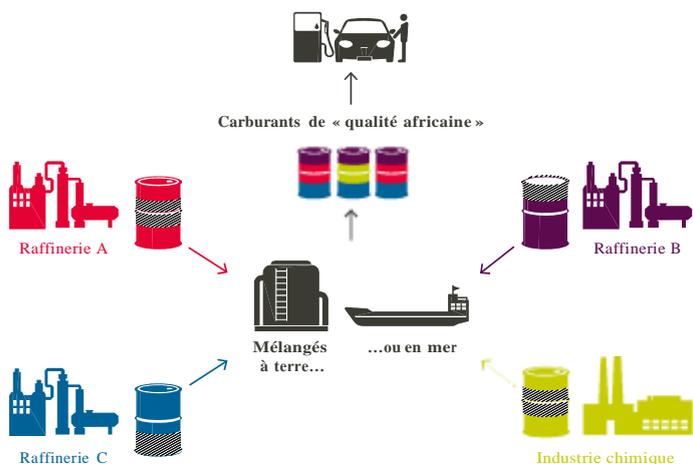
fonction des marchés pour lesquels ils les produisent. Cette technique de mélange ciblé est appelée « *blending on spec* ». Le but : se rapprocher au plus près des limites admises.

Concrètement, le travail des traders de Trafigura, Vitol ou Glencore se fait devant plusieurs écrans, à Genève ou à Londres. Telles des « araignées tissant leur toile », nous explique un expert, ils doivent disposer d'un vaste réseau de contacts pour savoir constamment quelles raffineries ont des produits à écouler, quel type de produits intermédiaires est commercialisable dans quel pays, ou encore où se trouve chaque tanker. « Plus le trader est en mesure de livrer un produit intermédiaire spécifique au bon moment et au bon endroit, plus il peut engranger de bénéfices », explique notre enquêtrice Maria Harjono (*lire page 21*). Totalement méconnue, « cette activité requiert suffisamment de capacité de stockage sur des sites stratégiques pour avoir accès aux produits intermédiaires, et de bien connaître les réglementations en vigueur dans chaque pays. »

Un dangereux cuisinier

On peut comparer le *blending* à la cuisine. Le cuisinier (le négociant de carburants ne compte quasiment que des hommes) sélectionne les aliments à sa disposition,

Comment produire de la « qualité africaine » ou la recette du « *blending* »



La fabrique de la « qualité africaine »

A terre ou à bord

La méthode la plus classique, qui est aussi la plus sûre, de mélanger des produits pétroliers a lieu à terre, dans un terminal : divers composants provenant de plusieurs navires ou oléoducs sont mélangés dans un « *blending tank* » dans un ordre et des quantités précis. Le terminal doit en outre disposer des infrastructures nécessaires à la préparation et à la maintenance des produits – ceux-ci s'apparentent à d'énormes mixeurs.

Effectuer les mélanges à bord des navires revient moins cher : les produits sont versés dans les tankers dans un ordre spécifique et se mélangent à bord. Il n'est pas nécessaire d'utiliser les pompes d'un terminal puisque les réservoirs des navires peuvent être directement liés les uns aux autres. En règle générale, la manœuvre se passe dans un port, aux abords d'un ponton ou d'une bouée. Mais pour réduire encore les coûts de l'opération, elle peut être réalisée en haute mer par un transfert de navire à navire, ce qui ne se fait pas sans dangers. Cette pratique est d'ailleurs interdite durant les voyages en mer en raison des risques d'accidents et de fuites. En revanche, les transferts de navire à navire amarrés sont autorisés. En ce qui concerne l'Afrique de l'Ouest, ils ont souvent lieu au large des eaux togolaises.

et compose son menu en fonction de sa clientèle. Si celle-ci est peu regardante, il ne va pas utiliser les meilleurs ingrédients. Comme les gouvernements de nombreux pays africains tolèrent des carburants dont la teneur en soufre est de plusieurs centaines de fois supérieure à la limite admise en Europe, les négociants cuisinent spécialement pour eux. Ils mijotent ce qu'ils appellent la « qualité africaine ». Ces carburants sont composés à partir de produits pétroliers intermédiaires nocifs pour la santé, souvent issus de l'industrie chimique, ou simplement de déchets.

Destination Afrique

La zone ARA – Amsterdam, Rotterdam, Anvers – joue un rôle central dans la production de la « qualité africaine ». A partir du début des années 2000, les sociétés de négoce, notamment suisses, ont commencé à s'installer dans la région. Elles y ont beaucoup investi, acquérant ou louant entrepôts et raffineries. La zone ARA offre d'immenses infrastructures de *blending* et pas moins de dix raffineries. Cette région jouit aussi d'une situation géographique idéale : facile d'accès pour les livraisons de produits intermédiaires depuis les principaux marchés que sont la Grande-Bretagne, la Russie ou encore les pays baltes ; et relativement proche de l'Afrique de l'Ouest, un débouché important. En quelque sorte, la zone ARA est une usine, la plus importante au monde, de production de carburants de « qualité africaine ».

Une pratique illégitime

Le *blending* en lui-même n'a rien de condamnable. Mélanger des produits pétroliers intermédiaires est une pratique ordinaire et légitime. Mais elle devient illégitime dès lors qu'elle consiste à produire délibérément un carburant toxique, à haute teneur en soufre, pour maximiser ses bénéfices en profitant de la faiblesse des réglementations en vigueur dans certains pays. C'est ce que font les négociants qui fabriquent des carburants destinés aux marchés africains à base de produits qui s'apparentent à des déchets. Ce modèle d'affaires lucratif a un prix : la santé de millions de personnes en Afrique. °

Où ces mélanges toxiques sont-ils préparés ?

➔ SUR LES LIEUX DU ± CRIME 2

Sur les lieux du « crime » Dans le port d'Amsterdam

Chaque jour, des tonnes de carburants toxiques sont produits aux Pays-Bas, mais il est bien difficile de savoir qui les fabrique et pour quel marché. La mission de notre enquêtrice sur place, Marietta Harjono : lever le voile sur ce secret bien gardé.



Dans le « port africain » d'Amsterdam, un tanker attend sa cargaison à destination du Golf de Guinée.

Marietta Harjono coupe le contact de sa voiture, sort et poursuit à travers les herbes hautes. Dans le bourdonnement des abeilles et sous les rayons du soleil estival, l'air est imprégné d'une légère odeur d'essence. Elle avance autant qu'elle le peut en direction de la mer pour tenter de déchiffrer le nom d'un navire qui mouille à quelque deux cents mètres d'elle, dans le terminal pétrolier Vopak, l'un des huit que compte le port d'Amsterdam. Le navire s'appelle Azahar et, au

vu de la hauteur de sa ligne de flottaison, Marietta déduit qu'il est actuellement vide. Elle dégaine son téléphone et recherche, à l'aide d'une application, des informations sur le navire : sa capacité de chargement s'élève à 35 648 tonnes. Il pourrait bien s'agir d'un des tankers qui dessert l'Afrique, un « *blendboat for Africa* », comme on les appelle dans le jargon de l'industrie. Un navire qui prendra donc bientôt la mer à destination du Golfe de Guinée avec à son bord un

carburant toxique. Plus tard, à bord de sa péniche à quai au nord d'Amsterdam, Marieřa lancera son logiciel de pistage pour suivre les déplacements du tanker. Elle constatera que l'Azahar était récemment au Nigeria et l'ajoutera aux navires dont elle suit les mouvements.

En toute discrétion

Retour au terminal Vopak. A l'accueil, Marieřa demande aux réceptionnistes de lui montrer la liste des substances toxiques stockées dans les quelques quarante réservoirs du terminal. Selon la législation des Pays-Bas, chaque citoyen a le droit de savoir ce qui se trouve dans ces cuves. Marieřa est probablement la seule Néerlandaise à faire usage de ce droit. Ici, elle est connue comme le loup blanc. Quelques minutes plus tard, le responsable du terminal, un jeune homme en jeans et chemise, se présente à elle avec deux listes. Il lui remet celle où sont notés les produits stockés à Vopak. Elle n'a pas le droit de la photocopier mais en retranscrit le contenu sur son calepin, réservoir par réservoir : « Reformate Arom > 50% », « Cat Cracked Spirit », « FCC Gasoline », « Eurobob < 95 RON », une terminologie peu compréhensible pour le commun

des mortels, à l'exception peut-être du réservoir 0710, qui est qualifié de « *schoongemaakt* », c'est-à-dire vide et en cours de nettoyage. Le responsable du terminal attend patiemment que Marieřa ait noté toutes ces informations. Il indique ensuite que la seconde liste qu'il a apportée recense les arrivées et départs des navires. Mais il refuse de la montrer à l'enquêtrice, ce qui semble être une petite démonstration de pouvoir.

Un terminal fonctionne comme un hôtel, nous explique Marieřa alors que nous quittons le port. On y trouve les installations nécessaires au mélange des produits pétroliers ; ce que les clients en font dans leur propre cuve ne regarde qu'eux. Comme les hôtels, les terminaux garantissent une grande discrétion à leur clientèle : la confidentialité est de mise quant au nom des entreprises qui affrètent les navires, aux produits que l'on mélange (*lire page 19*) ici et aux marchés auxquels ils sont destinés.

« Tout était très vague »

Marieřa Harjono enquête pour Public Eye depuis trois ans. Et elle est tout sauf une débutante : pour son ancien employeur, Greenpeace, elle s'est tout d'abord intéressée à la démolition navale, le démantèlement

Les réservoirs du terminal de Vopak dans le port d'Amsterdam contiennent de nombreuses substances toxiques.



des navires commerciaux sur les plages, puis elle a travaillé sur le dossier du Probo Koala, un navire pétrolier affrété par Trafigura qui a déchargé en 2006 des centaines de tonnes de déchets toxiques à Abidjan, avec des conséquences désastreuses : selon les autorités ivoiriennes, au moins 15 personnes ont trouvé la mort et 100 000 ont eu besoin de soins médicaux.

Marie^{ma} nous aide désormais à découvrir la face cachée de ce scandale : le *blending* et ses pratiques plus que douteuses. Elle a rejoint Greenpeace et commencé son enquête : tout d'abord sur son ordinateur, à la recherche de comptes rendus et d'études, mais presque en vain. « Tout était très vague », se souvient-elle. Il lui est vite apparu que son enquête pataugerait si elle restait derrière son écran.

« Et soudain, tu commences à comprendre... »

Marie^{ma} est donc allée à la rencontre des – nombreux – protagonistes : autorités portuaires, forces de l'ordre, ministère de l'Environnement, douanes, employés de l'industrie, équipage des navires... Des connaissances l'ont mise en contact avec des spécialistes, qui lui ont présenté des chiffres. Elle a constaté que le port d'Amsterdam jouait un rôle central dans ce commerce. Elle a ensuite suivi une formation pour

« C'est un peu comme assembler les pièces d'un puzzle. »

se familiariser avec l'extrême technicité du *blending*, affirmant : « On ne peut pas enquêter sur une activité que l'on ne comprend pas ». Epaulée par des spécialistes, elle a parcouru de longues listes de substances et découvert des statistiques recensant la teneur en soufre des exportations de diesel au départ des ports néerlandais (*lire page 14*). Elle a également pu suivre les déplacements de plusieurs dizaines de navires depuis son ordinateur. Elle s'est rendue dans les ports et a cherché le meilleur emplacement pour s'approcher



En compagnie de notre enquêtrice Marietta Harjono dans le port d'Amsterdam. Photo : Public Eye

des tankers. Elle a parfois pu mesurer à jour la nature de leur chargement, la société qui les affrétait et la destination de leur cargaison. « C'est un peu comme assembler les pièces d'un puzzle », commente-t-elle. « Tu cherches quelque chose, mais au début tu ne comprends pas vraiment, alors tu continues à chercher en explorant d'autres pistes, et soudain tu commences à comprendre des liens entre différents éléments d'information et tu trouves une réponse aux questions que tu te posais. » Cette élaboration d'une image globale à partir de données éparses constitue pour Marie^{ma} « le beauté du travail d'enquête ».

Une pratique courante et opaque Amsterdam est le plus grand port au monde pour le transport du cacao, le deuxième d'Europe pour le charbon et il se vante d'être le « premier port au monde pour le transport d'essence ». Mais l'essentiel de ce qui se passe dans les huit terminaux reste un mystère. Le *blending* est « aussi courant qu'opaque », affirme Marie^{ma}. Elle est convaincue des mesures à prendre pour gagner en transparence et en contrôle : « Les firmes qui utilisent les terminaux devraient être tenues de publier les recettes de leurs mélanges. »^o

Les hypothèses de départ

📍 AUX ORIGINES

Aux origines

« De découverte en découverte »

Membre de la direction de Public Eye, Andreas Missbach a piloté le projet « Dirty Diesel ». Il explique comment trois années d'enquête ont été nécessaires pour comprendre un modèle d'affaires méconnu et complexe. Et quelle pourrait être la contribution du rapport au débat sur les carburants.

Qu'est-ce qui a conduit Public Eye à s'intéresser au « Dirty Diesel » ?

Nos premières réflexions à ce sujet remontent à 2011, lorsque nous nous sommes intéressés, pour notre livre sur les matières premières, à l'affaire du Probo Koala – un navire pétrolier affrété par Trafigura qui a déchargé en 2006 des centaines de tonnes de déchets toxiques à Abidjan. Comme tout le monde, nous nous sommes d'abord concentrés sur le scandale en question. Puis nous nous sommes demandé d'où provenaient les déchets toxiques, et pourquoi ils étaient sur ce navire.

Et alors ? Qu'avez-vous découvert ?

Qu'il s'agissait des déchets d'un processus de raffinage visant à fabriquer des carburants à partir de différents produits intermédiaires. Selon le dossier de l'enquête ouverte contre Trafigura, les carburants ainsi obtenus devaient présenter une très haute teneur en soufre. Nous avons rapidement fait le lien avec les normes particulièrement laxistes relatives à la teneur en soufre en vigueur dans la plupart des pays africains. En parallèle, nous avons remarqué que des négociants suisses faisaient d'importants investissements dans des réseaux de stations-service africains. Nous nous sommes demandé quelle était leur motivation, si la vente de carburants « sales » en Afrique n'était pas en fait un modèle d'affaires lucratif.

Comment avez-vous procédé pour vérifier cette hypothèse ?

Nous avons tout d'abord recherché les informations disponibles sur ce marché. Elles étaient quasi-inexistantes. Alors que les bibliothèques regorgent d'ouvrages sur le business autour du pétrole brut africain, personne ne s'était encore penché sur le commerce de carburants en Afrique.

Comment cela s'explique-t-il ?

Je suppose que cela est lié à notre regard sur l'Afrique. Le continent est toujours considéré essentiellement comme un producteur de matières premières plutôt que comme un marché porteur, alors que son économie connaît une forte croissance. La pollution de l'air liée au trafic routier est un problème typique des sociétés surdéveloppées. Peu de gens sont conscients du fait que l'air de nombreuses villes africaines est aujourd'hui bien plus pollué que celui de nombreuses métropoles européennes, américaines ou asiatiques.

Vous avez donc dû pratiquement partir de zéro ?

Il était évident que l'enquête ne pouvait pas être menée exclusivement depuis la Suisse. Nous devions nous rendre sur place, là où les carburants sont vendus, pour prélever des échantillons et les faire analyser. Les premiers prélèvements ont tout de suite confirmé nos suppositions : ils présentaient une très haute teneur en soufre et d'autres substances nocives pour la santé. Mais l'analyse des carbu-

rants n'était pas suffisante. Nous devons aussi comprendre comment fonctionnait ce marché et quelle place y occupaient les firmes suisses. Nos ressources internes n'étaient pas suffisantes pour relever ce défi.

Où avez-vous trouvé de l'aide ?

Nous avons mandaté une enquêtrice, Marietta Harjono, qui connaissait déjà bien le secteur et avait des contacts dans l'industrie. Elle a été en quelque sorte notre porte d'entrée dans ce monde. Nous avons créé un réseau avec des partenaires africains et travaillé avec des laboratoires. Et toute l'équipe Matières premières de Public Eye s'est impliquée dans le dossier. Cela a demandé énormément de travail... souvent à la limite du possible. Mais cette enquête était aussi particulièrement passionnante.

Quelles ont été les découvertes les plus surprenantes que vous avez faites ?

Nous sommes allés de découverte en découverte. Au début, je n'avais pas vraiment conscience de l'existence d'un commerce international de produits pétroliers intermédiaires servant à la production de carburants. J'ai également été surpris par l'ampleur du rôle des firmes suisses sur ce marché. Elles ne se contentent pas de transporter et de vendre le carburant, en jouant le rôle de « négociants », mais possèdent des raffineries, des entrepôts et des stations-service ; surtout, elles produisent elles-mêmes les carburants.

Mais leur activité est légale. Pourquoi devraient-elles revoir leur modèle d'affaires ?

Parce que la légalité d'un commerce n'implique pas forcément sa légitimité. Selon les principes directeurs de l'ONU relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, les firmes doivent respecter les droits humains, dont fait partie le droit à la santé, au-delà du cadre légal en vigueur dans les pays où elles opèrent si celui-ci s'avère insuffisant pour protéger la population. Pour ce qui est des normes africaines en matière de carburants, le problème est évident : celles-ci ont été définies à une époque où les voitures étaient très peu nombreuses. Les maladies causées par les carburants polluants se-

raient pourtant aujourd'hui très faciles à éviter, puisque les alternatives sont déjà connues et utilisées ailleurs dans le monde. Il suffit de livrer les carburants moins polluants vendus dans les autres régions du monde.

Qu'ašends-tu de la publication du rapport « Dir Diesel » ?

J'espère qu'il permettra de lancer un débat qui incitera les sociétés suisses impliquées à assumer leurs responsabilités en cessant de vendre en Afrique des carburants d'aussi piètre qualité. Les gouvernements africains devraient aussi renforcer leurs normes en matière de carburants. Et la communauté internationale devrait réaliser qu'il faut investir dans des raffineries en Afrique. Ces mesures permettraient de mettre un terme à cette situation particulièrement injuste, qui relève d'une logique postcoloniale où des pays d'où est extrait un pétrole brut d'excellente qualité sont obligés de l'exporter, pour ensuite importer des carburants toxiques. °



Photo : Martin Bichsel

Il est temps d'agir !

[COMMENT NOUS SOUTENIR](#)

La santé avant les profits

Ce qu'il faut faire pour mettre un terme au commerce injuste de carburants toxiques.

Pour mettre un terme au commerce illégitime de carburants toxiques en Afrique :

↳ les **GOVERNEMENTS AFRICAINS** (ainsi que tous ceux qui autorisent la commercialisation sur leur sol de carburants à haute teneur en soufre) devraient immédiatement fixer à 10 ppm le seuil maximal de soufre autorisé dans l'essence et le diesel. Ils devraient mieux réguler les autres substances toxiques contenues dans les carburants.

↳ les **GOVERNEMENTS DES PAYS COMME LA BELGIQUE, LES PAYS BAS ET LES ETATS UNIS**, où les carburants de « qualité africaine » sont produits, devraient interdire l'exportation de carburants qui ne répondent pas aux normes en vigueur dans leur propre pays, ainsi que de produits intermédiaires dangereux pour la santé.

↳ les **NÉGOCIANTS SUISSES EN MATIÈRES PREMIÈRES** devraient immédiatement cesser de profiter de la faiblesse des normes en vigueur dans certains pays et produire et vendre partout dans le monde des carburants à faible teneur en soufre.

↳ enfin, **LE GOUVERNEMENT SUISSE** devrait exiger des sociétés qui siègent sur son sol qu'elles fassent preuve de diligence en matière de droits humains et de protection de l'environnement, sur toute leur chaîne d'approvisionnement, et qu'elles évaluent les risques que représentent les substances potentiellement dangereuses. Un tel devoir de diligence raisonnable fait justement partie des exigences de l'initiative pour des multinationales responsables que Public Eye et 77 autres organisations non gouvernementales déposeront en octobre 2016.

Nos partenaires s'expriment



« Quand je me rends dans des villes européennes, je remarque tout de suite que la qualité de l'air est meilleure qu'à Abidjan. Il est inacceptable que des carburants de moins bonne qualité soient produits spécifiquement pour l'Afrique. »

Michel Yoboué, Groupe de recherche et de plaidoyer sur les industries extractives, Côte d'Ivoire



« Le gouvernement nigérian est disposé à régler le problème des carburants toxiques. Mais les négociants de Suisse et d'ailleurs doivent coopérer. »

David Ugolor, Africa network for environment and economic justice, Nigeria



« Les entreprises suisses doivent arrêter de livrer des carburants de « qualité africaine ». C'est contraire à l'éthique et à la morale. C'est inhumain. »

Oumar Samaké, Association malienne d'éveil au développement durable, Mali

Retour à l'expéditeur !



A Accra ou à Lagos, la teneur en soufre de l'essence et du diesel vendus à la pompe est plusieurs centaines de fois supérieure à la limite admise en Europe. Les négociants suisses distribuent des carburants dont la vente serait strictement interdite chez nous. Ces sociétés préparent, pour le seul marché africain, des mélanges d'essence et de diesel néfastes pour la santé et l'environnement. Une vérité toxique que dénonce Public Eye.

Soutenez notre action et signez la pétition : www.publiceye.ch/dirtydiesel

Campagne soutenue par la Fédération genevoise de coopération (FGC) et la Fédération vaudoise de coopération (Fedevaco).

Public Eye

Depuis près de cinquante ans, l'organisation non gouvernementale Public Eye porte un regard critique sur l'impact de la Suisse et de ses entreprises sur les pays pauvres. Par un travail d'enquête, de plaidoyer et de campagne, Public Eye demande davantage d'équité et le respect des droits humains partout dans le monde. Forte du soutien de ses quelque 25 000 membres, Public Eye agit ici, en Suisse, pour un monde plus juste.

www.publiceye.ch  [PublicEyeSuisse](https://twitter.com/PublicEyeSuisse)  [PublicEyeSuisse](https://www.facebook.com/PublicEyeSuisse)

Agir ici pour
un monde
plus juste

Public Eye

 Déclaration de Berne



Agir ici