

LE CIMETIERE DE L'ENFER...

©Texte et photos Alexis DUCLOS
www.alexisduclos.com

Mai 2007

Au Bangladesh, dans la baie du Bengal, les chantiers de démolition navals de Chittagong sont les premiers du monde avec plus de un million de tonnes de métaux traités en 2006. Le coût de la main d'œuvre, un des plus bas de la planète, explique en grande partie cette position dominante. Sur les plages de Sitakundu, dans le plus grand cimetière de bateaux du monde, les explosions meurtrières sont fréquentes, et les conditions de travail extrêmes. Pour les jeunes ouvriers, ce cimetière de bateaux est le cimetière de l'enfer...

En fonction de la taille des navires, il faut entre trois et six mois pour la démolition, avec une main d'œuvre de l'ordre de 500 personnes, par chantier. En moyenne la tonne d'acier se négocie à l'achat autour de 450,00 US \$ pour être revendu, selon les cours, avec une marge de 15% %. Il n'y a pas que l'acier qui est recyclé mais aussi toute l'installation électrique et mécanique, les câbles de toutes sortes, les meubles de cuisine en inox, le bois, la machinerie, le plastique, les accessoires divers et variés, depuis les bouées de sauvetage jusqu'aux chaloupes de secours. C'est à Sitakundu dans la banlieue de Chittagong sur la route qui va vers Dacca que se trouve cet immense marché à ciel ouvert

Interdit aux curieux, l'accès du chantier se fait par un portail contrôlé par des gardes, où chaque ouvrier sera fouillé à sa sortie. Je découvre une immense décharge jonchée de ferraille, qui laisse apparaître, au loin, dans le reflet d'une marre de mazout, plusieurs carcasses de bateaux disloquées et échouées sur la vase. En contre bas des dizaines de fûts stockés sur le « sable », dont plusieurs sont éventrés, laissent échapper leur produit noir et visqueux. En majorité, les ouvriers sont jeunes, pour la plupart adolescents, tant le travail est éreintant. Sous un soleil de plomb, pour un euro par jour, leur besogne consiste à déplacer des blocs d'acier, à trier, casser, sectionner l'acier ou bien encore transporter les bouteilles de gaz qui servent aux chalumistes pour découper le navire. Un groupe de huit jeunes charge le camion d'un acheteur qui revendra sa marchandise au Pakistan. Le chef qui dirige les opérations se protège du soleil cruel, alors que la température dépasse les quarante-cinq degrés. Pour se donner du courage, ils chantent tous en chœur, comme les esclaves d'un autre temps, et transportent sur leurs frêles épaules de lourdes plaques d'acier aux rebords tranchants, sans perdre de temps. Tous ou presque n'ont pas de gants pour se protéger des coupures. Certains sont chaussés de sandales, alors que d'autres, travaillent pieds nus au milieu de détritits divers et variés affilés comme du rasoir. Les blessures sont nombreuses. Une odeur âcre émane des produits chimiques de toutes sortes qui brûlent la gorge et les poumons. Ces navires, non dépollués au préalable, regorgent en effet de produits aux

substances dangereuses, tels des PCB (polychlorobiphényles), de l'amiante, de la peinture au plomb, des métaux lourds comme le cadmium et l'arsenic, et parfois même des substances radioactives.

À la vue de l'appareil photo, les jeunes se mettent à rire, comme pour congédier le sort qui leur est réservé, puis reprennent vite leurs regards de morts vivants, aux visages ruisselant de sueur. Alors que je tends une cigarette à l'un d'eux, le chef presque furieux, s'exclame « No good ! no good ! » et me fait comprendre que cela n'est pas bon pour la santé des ouvriers... Soudain, une violente explosion retentit à environ 300 mètres de moi. Le temps de fixer un téléobjectif, et je photographie une épaisse fumée noire et des flammes qui s'échappent d'un trou béant sur le flanc de la coque. Des images uniques qui illustrent un phénomène malheureusement régulier sur les plages de Chittagong. Des poches de vapeur d'essence se forment dans certains compartiments de la coque des navires, et la moindre étincelle provoque une terrible explosion ou l'ouvrier qui tenait son chalumeau est pulvérisé. C'est ce qui vient de se passer sous mes yeux. Tout le monde continue son travail, comme si de rien n'était. Plus tard, je demande s'il y a eu des victimes, on me répond « ...Peut-être deux ou trois... Nous ne savons pas. ». Fatalistes, les chalumistes travaillent à la vie à la mort, comme Mustafa, 30 ans, équipé d'un casque pour sa « sécurité ». Le « salaire de la peur » de Mustafa est le double d'un manoeuvre ordinaire, soit deux Euros par jour. « Je dois travailler pour nourrir ma famille, je n'ai pas le choix. Avoir un travail, c'est déjà bien... » me fait-il comprendre. Les chiffres sont difficiles à obtenir et selon un rapport de Greenpeace et de la Fédération Internationale des Droits de l'Homme, (FIDH), qui s'inspirent des médias locaux, plusieurs centaines de personnes sont mortes à Chittagong ces dernières années. D'autres restent handicapés à cause d'accidents comme ces explosions ou des traumatismes liés à la chute d'objets ou de plaques d'acier. Plus tard, dans l'enceinte du chantier, les ouvriers vont se reposer dans une sorte de local insalubre, vide, sans eau ni électricité, au sol jonché d'ordures et de débris rouillés. Et toujours respirer cet air chargé d'odeur de goudron. Un repos pourtant essentiel pour Sitalpur, 18 ans, et Nabi, 20 ans, célibataires, qui profitent d'une planche pour dormir et d'un fil pour accrocher les vêtements. Demain matin, il faudra recommencer. Ainsi va la vie dans le cimetière de bateaux de Chittagong, poubelle des pays riches, et notamment de l'Europe qui ferment les yeux sur des conditions écologiques et sociales désastreuses dans le pays le plus pauvre du monde.

<http://www.greenpeace.org/raw/content/france/press/reports/demolition-navale.pdf>

<http://www.robindesbois.org/dossiers/BulletinNavires.pdf>