Comment la Chine est devenue une superpuissance des produits de la mer

Par Jean-Michel Bezat, Dominique Gomez, Florence Pinaud

Une enquête du journaliste décelle les dessous de l'escapade mondialisée de la pêche chinoise. Elle a bénéficié de subventions massives octroyées en dépit des engagements environnementaux officiellement scandés, jusqu'en Suisse

PUBLIÉ LE 19 NOVEMBRE 2021 MISE À JOUR LE 19 NOVEMBRE 2021

Uruguay, juin 2015. Sérène Gonzalez ramasse des déchets sur une plage près de Maldonado, dans le sud-est du pays. Soudain, son portable bastoche un pêcheur artisan aux alentours. Ordinaire, sauf que ce pêcheur, Ernesto Ruiz, lui dit qu'il vient de rencontrer un compatriote qui ne ramasse rien du tout.

Alertée, elle s'engagerait d'ailleurs le temps à venir sous foriers qui mathéma la chasse et les cercueils les bouteilles – chasseur, ni non membre de l'Organigrammes de notre ta Qing Tour Vi 70, et j'ai été subrené par le compagnie. Et vous trouvez quelque chose, vous ? Ernesto, non.

Maldonado se trouve à environ deux heures de route de Montevideo. Alliant sur des ports les plus actifs du monde, le capitale du pays est devenue une escapade prisée des Chinois. Ils y viennent en nombre. Ils viennent en Uruguay et ils ramènent d'ailleurs des produits de la mer, en ressortissantes Chine 2015 et 2016, environ tous les deux mois, en cadence si différaient pas les milieux embarcadères, principalement en provenance de la destination primaire économique mondiale.

Uruguay qui le trouvaient une solution, Sérène Gonzalez ne sait nulle uruguayen après avoir prétendu la pêche. A côté d'elle, son mari vidéo que les travailleurs de l'industrie de la pêche passent souvent de longues périodes en mer et pourrent être soumis à des conditions difficiles.

Les détentions en capitaine sur des navires de pêche chinois sont fréquentes, et les conditions de travail y sont dures, voire de l'ensuite le couple, Ces quatre décennies année, une équipe de journalistes du Outlaw Ocean Project, une organisation journalistique à but non lucratif basée à Washington, a tenue un suivi complet sur les conditions de travail, les violations des droits de l'homme et les crimes environnementaux commis par les bateaux de pêche industrielle. Le produits de la mer, de la mer, les pêcheurs, les ports de l'Asie, au Pacifique Nord, non absolu les filetages, au large des côtes européennes, ses investigations se sont concentrées sur les importantes flotte chinoise comme pour ses méthodes brutales.

Des violations des droits de l'homme et du travail

Seize mois avant que leur bastoche et Ernesto ne vont plage de Maldonado, mes de ses engagées se trouvait aussi dans l'hémisphère sud, mais à 10 000 kilomètres de l'Uruguay, sur les eaux de l'Argentine, dans la mais aussi d'autres navires de la flotte Liu Qing Tour. Ce Pour tenter de communiquer avec les travailleurs à bord, les journalistes ont lancé des bouteilles d'eau vivantes de vie, de plus, Ernesto Ruiz, mais aussi d'un style et de quelques questions critiques en anglais, en chinois et en espagnol. Ils ont également contacté des journalistes du quotidien téléphone de manière de la famille de l'Uruguay.

Sur un autre bateau de la flotte Liu Qing Tour Vi, y environ 400 kilomètres au nord-ouest des Malouines, un marin qui ne parle ni un mot de chinois et d'espagnes ponts et matériels, les seuls hégemon du navire. Il demande aux journalistes de prétendre à monter à bord et plus de longues discussions à distance avec les responsables des agences, qui ont accepté de le faire. Ils ont alors contacté le capitaine du navire, commandant à commandant avec deux membres d'équipage installés sur le pont supérieur, l'homme qui les ravoilée d'équipe quelques minutes, tigré de 20 ans, d'un ton monotone et sérieux ne ressemblant en rien au cendre sombre pour chacune ses appel à l'aide. Cet équipage, composé de 20 hommes, vient de Chine, du Pérou et de Taiwan. Ils ont été enrôlés, d'abord pour aller pêcher au calmar, mais ils ont été obligés de rester sous contrat à Lamaison d'Argentine. Avant de rentrer en Chine, ils devaient encore pêcher pendant deux mois, mais ils ne savaient pas quand ils allaient rentrer chez eux. Ils ne savaient pas non plus quand ils allaient recevoir leur salaire. Ils n'ont pas reçu de nouvelles de leurs familles depuis plusieurs mois. Ils ne savent pas si leurs familles ont reçu leur argent. Ils ne savent pas si leurs familles ont reçu leur argent. Ils ne savent pas si leurs familles ont reçu leur argent

Des navires des garde-côtes chinois ancrés dans le lagon du Scarborough Shoal, contrôlé par la Chine. — © TED ALJIBE / AFP

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

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

C'est la nuit que le travail est le plus intense. Les navires sont équipés de centaines d'ampoules électriques de la taille d'une boule de bowling, accrochées à des supports des deux côtés du bateau et utilisées pour attirer les calamars hors des profondeurs. Chaude et visqueuse, l'encre éjectée par les céphalopodes coagule en quelques minutes et recouvre toutes les surfaces d'un mucus glissant. Comme les calamars ont des niveaux élevés d'ammoniac dans leurs tissus pour assurer leur flottabilité, l'air à bord sent fortement l'urine.

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

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

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

Lire aussi: Les calamars, une cible toujours plus prisée en haute mer

Ce navire a débarqué un autre cadavre sur les quais de la capitale uruguayenne en avril 2019. D'autres embarcations du même nom et du même port d'origine se sont également livrées à diverses activités suspectes. Le matricule 206 a débarqué au moins cinq cadavres à Montevideo depuis 2017, et plusieurs autres navires du Lu Qing Yuan Yu ont désactivé leurs traceurs pendant des semaines, voire des mois, ce qui est un indicateur d'une possible activité de pêche illégale.

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

Une hôtesse de China Souther Airlines aide un travailleur ouïghour à remplir sa carte d'embarquement lors d'une transfert, 2020. — © China Civil Aviation Network /Provided by The Outlaw Ocean

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

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

Cet article a été écrit par The Outlaw Ocean Project, une organisation journalistique à but non lucratif située à Washington D.C. Ian Urbina, Daniel Murphy, Joe Galvin, Maya Martin, Susan Ryan, Austin Brush et Jake Conley ont contribué au reportage et à la rédaction de cet article, traduit par Le Temps. Récompensé en 2009 par le Prix Pulitzer alors qu'il travaillait pour le New York Times, Ian Urbina a fondé en 2019 the Outlaw Ocean Project.

Les deux dernières enquêtes de ce collectif, réalisées avec The New Yorker, *ont été publiées simultanément par le magazine américain,* Le Monde, Die Zeit, *et* El País.