

CARGOS LA FACE CACHEE DU FRET
RELEVÉ TRANSCRIPTION DEF

00 00 20

COM 1

Nos vitrines sont la face visible du grand spectacle commercial offert en continu aux consommateurs de la planète.

Mais sont-elles aussi transparentes qu'il y paraît?

Ce film explore les mécanismes d'une industrie qui - en coulisses - tire les ficelles de notre monde globalisé... et se cache derrière chaque étiquette.

00 00 37

DENIS

Excusez-moi, vous travaillez ici ?

Excuse me, do you work here ?

VENDEUSE

Oui oui !

Yes yes

DENIS

Est-ce que vous savez quelle distance à été parcourue pour fabriquer cette veste?

I wanted to know if you have any information about this jacket, about how much travel is involved to create this jacket

00 00 47

VENDEUSE

Euh... tout ce que je peux vous dire, c'est qu'elle est « made in Bangladesh »...

Well this jacket, as notices here, made in Bangladesh

DENIS

Fabriquée au Bangladesh...?

Made in Bangladesh ?

VENDEUSE

Mmm, mmm, oui oui, c'est ça !

Yes yes

DENIS

Ok, et... c'est tout ce que nous savons sur cette veste ?

Ok, and it's all we know about this jacket

VENDEUSE

Oui monsieur.

Yes sir

00 00 58

DENIS

D'accord ! Merci beaucoup, au plaisir !

Ok, thank you, bye bye

00 01 05

COM 2

D'où viennent les produits qui font notre quotidien?

00 01 08

ELISABETH CLINE

Mes chaussures viennent de Chine... ma chemise vient d'Indonésie...

Tous ces articles viennent de l'autre bout de la planète.

Et ce qui est vraiment incroyable c'est que, même si tous ces produits ont voyagé à travers le monde... ma tenue reste... vraiment bon marché !

My shoes were made in China, my shirt was made in Indonesia

All this different pieces came from places across the ocean.

And it is really incredible that all of these products can be shipped around the world and yet my outfit was still really cheap.

00 01 30

COM 3

Des milliers de kilomètres parcourus, et tout ça pour une poignée de dollars...

00 01 36

ROSE GEORGE

Ça c'est venu par bateau... ça c'est arrivé par bateau.

Mes chaussures sont arrivées par bateau...

Le micro, toute votre technologie, la caméra même est arrivée par bateau...

These came by ship, these came by ship, my shoes probably came by ship, microphone certainly, all this technology came by ship, the camera came by ship.

00 01 49

MARC LEVINSON

On remplit des conteneurs avec de la ferraille, du foin, du papier recyclé...

You have containers filled with scrap metal, you have containers filled with hay you have containers filled with waste paper.

00 01 55

ALEX MACGILLIVRAY

De l'énergie que nous utilisons à la nourriture que nous consommons, en passant par tous ces gadgets avec lesquels nous aimons jouer...

from the energy we use and the food we mainly consume, through to the gadgets we love to play with..

00 02 01

ROSE GEORGE

90 % d'absolument tout!

90% of absolutely everything

00 02 03

ALEX MACGILLIVRAY

90 % de tout ce que nous consommons.

90 % of everything we consume

00 02 06

ELISABETH CLINE

Tout vient par conteneur... de l'autre bout du monde.

It all came in a shipping container from the other side of the world.

00 02 31

COM 4

Le transport maritime a pris les commandes de notre société.

Maillon fondamental d'une chaîne d'approvisionnement bien réglée... il navigue loin des regards et assouvit en silence notre addiction à la consommation.

Nous dépendons tous de cette industrie et pourtant... elle reste hors de portée de notre écran radar.

00 02 50

RAZVAN ADIANITA

Vous êtes sur le pont du Puelche, c'est un porte-conteneurs.

Je suis le capitaine Razvan Adrianita, je viens de Roumanie, et je suis le capitaine de cette « jolie dame » !

You are on the navigational bridge of motor vessel Puelche, she's a container carrier. I'm Cpt. Razvan Adrianita, from Romania and I'm the master of this nice lady.

00 03 07

COM 5

Cette "jolie dame" mesure plus de 300 mètres de long, elle appartient à un armateur allemand... mais elle bat pavillon du Libéria.

Son équipage n'est formé que d'une vingtaine d'hommes, capables à eux seuls de faire fonctionner cette cité flottante.

Dans ses containers, 80.000 tonnes de produits en tous genres, transportés d'un bout à l'autre de la planète pour le compte de milliers d'exportateurs.

Quels sont les dessous de cette industrie?

Quel est son impact sur l'environnement?

Comment influence-t-elle notre société? Et à quel prix ?

00 03 41

MARC LEVINSON

Beaucoup de gens attribuent la mondialisation aux différences de salaires, et pensent que les entreprises vont en Asie du Sud-Est parce que la main d'œuvre y est moins chère...

Ce n'est pas tout à fait vrai.

Les travailleurs d'Asie du Sud-Est ont gagné moins que les travailleurs européens et américains pendant des centaines d'années sans que nous n'atteignons un tel degré de mondialisation.

C'est en réalité le coût très bas du transport qui a rendu possible l'utilisation de cette main d'œuvre bon marché pour fabriquer les produits destinés à être vendus sur les marchés étrangers.

A lot of people attribute globalization to differences in wages, they say companies are going to south east Asia because workers earn less, that's not exactly right workers in south east Asia have earned less than workers in Europe and the united states for hundreds of years and you didn't have this degree of globalization. What made it possible was that transport costs fell enormously, it was possible to make use of those inexpensive workers to make goods that could be sold in foreign markets.

00 04 20

ALEX MACGILLIVRAY

Ce qui est fascinant avec le faible coût du transport maritime, c'est qu'une entreprise peut traiter le monde entier comme une seule usine.

The fascinating thing about low transport costs enabled by the shipping industry is that really a company can treat the whole world as a single factory.

00 04 38

MARC LEVINSON

Avant que le fret maritime soit répandu, il était courant d'avoir de très grandes usines.

Les matières premières entraient à un bout de l'usine... et les produits finis en sortaient à l'autre bout.

Before shipping became widespread, it was common to have very large factories. You would have raw materials coming into one end of the factory, and you would have finished goods going out the other end.

00 05 04

MARC LEVINSON

Plus personne ne fait ça aujourd'hui, plus personne n'a besoin de faire ça.

Nobody does that anymore, nobody needs to do that anymore today.

00 05 13

COM 5-2

Le transport a tout changé. Aujourd'hui les distances n'existent plus, et un produit aussi simple qu'une veste est le résultat d'une collaboration à l'échelle planétaire...

00 05 28

ELISABETH CLINE

Quand vous voyez une étiquette "Made in Bangladesh" sur un vêtement, vous n'avez en réalité qu'une partie de l'histoire : cela ne dit pas où le coton a été cultivé, où il a été tissé... où il a été teint...

Et s'il y a des éléments, comme des boutons ou une fermeture éclair, où ceux-ci ont été fabriqués...

Cela peut avoir été fait dans un tout autre pays.

Tout ce que l'étiquette vous dit, c'est où se trouve l'usine où l'assemblage final a eu lieu.

When you see a 'Made in Bangladesh' tag on your clothing, unfortunately you're still not getting the whole story of where, you know, the cotton was grown, where that clothing was sewn into a piece of

fabric or where it was dyed. If it has some sort of embellishment on it, maybe a rhinestone or a zipper, where were those components made? It may have been in a completely different country. All it's telling you really is the factory where it was finally, the final assembly happened.

00 06 04

COM 6

Le « Made in » se limite en réalité à la dernière étape d'un long périple :

-son coton vient des Etats-Unis, mais il a été envoyé en Inde pour être tissé et teint.

-les boutons eux, ont été fabriqués au Vietnam, mais à partir de plastiques collectés en Europe... puis transformés en Chine.

Au total 48.000 kilomètres - plus que la circonférence de la Terre - ont été parcourus. Et tout ça pour le prix modique d'un ticket de métro.

00 06 32

ELIZABETH CLINE

Nous sommes arrivés à un point où, les marchandises faites localement sont plus chères que celles qui nous sont expédiées de l'autre bout du monde.

Pour moi, il y a quelque chose qui cloche dans cette équation.

Et de toute évidence, il y a des effets induits et des coûts cachés, que le consommateur ne connaît pas.

Now we've gotten to a point where somehow locally made goods are more expensive than things that are shipped to us from the other side of the world. So to me there's something wrong with that equation. Obviously, there are externalities and hidden costs that the consumer is not paying for.

00 06 59

COM 7

L'équation a ses secrets, et cela peut déclencher quelques interrogations...

Comment cette industrie peut-elle proposer un transport à si bas prix ?

00 07 11

DENIS

Bonjour monsieur, vous pouvez sans doute m'orienter. On tourne un documentaire sur le transport maritime et je voudrais savoir s'il serait possible d'entrer dans le port.

How you doing sir? We're kinda lost, we're shooting a documentary on shipping and we wanted to see if we can get in the port.

GARDIEN 1

Non !

No no

Est-ce que ce véhicule derrière est avec vous ?

No, no. Is this guy behind you with you?

DENIS

Non !

No

GARDIEN 1

OK
ok

Denis
Je pense plutôt qu'il nous surveille depuis un moment !
No, I think is following us or something.

00 07 25
DENIS
Oui ? Bonjour...
Hi, how are you doing?

GARDIEN 2
Vous êtes en train de filmer là ?
You guys are filming? We are on record?

DENIS
Ben en fait je souhaiterais...
Well yeah, we are trying to...

GARDIEN 2
Je vais vous demander de quitter les lieux et de m'attendre là-bas, derrière le camion rouge.
Can ask you to pull out, and just pull out right over there in front of that red truck?

00 07 33
DENIS
Bonjour Monsieur.
Denis: Hello sir.

GARDIEN 3
Je peux savoir ce que vous faites là?
What's up buddy? What's going on today?

DENIS
On tourne un documentaire...
We are shooting a documentary...

GARDIEN 3
Un documentaire sur quoi ?
A documentary on what?

DENIS
Sur le transport maritime. Vous savez, 90% de tout ce que nous consommons...
On sea shipping, you know, shipping bringing 90 % of everything we consume

GARDIEN 3
Vous avez une autorisation, quelque chose ?

Do you have any kind of permit or something?

00 07 46

DENIS

Non, pas pour l'intérieur du port. C'est là que je voudrais filmer, les conteneurs...

Not for inside the port. I would like to shoot containers

GARDIEN 3

Permis de conduire, carte grise, assurance s'il vous plait !

Can I have you license, registration and insurance?

00 07 59

COM 8

Sous bonne garde, le transport maritime – ou le « shipping » - opère loin des regards. Et cette réalité a un nom, les transporteurs l'appellent "la cécité des mers" ...

Cette industrie ne se laisse pas voir, et pourtant, elle est immense.

00 08 21

ROSE GEORGE

Si vous regardez n'importe quel site de localisation des navires, vous verrez des milliers de points et chaque point est un bateau et chaque bateau porte des milliers de tonnes de cargaison. Mais si vous voulez vraiment voir ces bateaux, c'est très compliqué.

If you look at any kind ship tracking website you will see that thousands of dots and each dot is a ship, and each ship is carrying thousands of tons of cargo. But if you want to see the ships, it's quite difficult.

00 08 37

COM 10

60 milles vaisseaux sillonnent sans relâche les artères maritimes du globe. Ils sont le flux sanguin qui nourrit la machine globale et ravitaille sept milliards d'humains.

Les matières premières, minerais, charbon... le pétrole, le gaz... tous les fruits, légumes, céréales... les liquides; produits chimiques; composants; produits finis... 90% de tout ce qui est fabriqué ou extrait de la planète passe par la mer.

Alors comment expliquer une telle invisibilité du secteur maritime ?

00 09 08

ROSE GEORGE

Vu que les bateaux deviennent de plus en plus grand, les ports doivent être plus profonds, donc ils se sont éloignés. Il n'y a plus de docks au centre de Londres. Il n'y a plus de docks dans New York parce qu'il n'y a pas assez d'eau et pas assez d'espace. Aujourd'hui les ports sont énormes et ils sont souvent situés à plusieurs kilomètres des villes. C'est pourquoi il est difficile de voir les navires.

The ports, because the ships have got bigger and they need more water in which to berth the ports have got further out and you can't have a dock in the middle of London anymore. You can't have a dock in the middle of New York because there isn't enough water and it isn't enough space. So they built these huge ports that are often a mile or so away from centres of habitation so that it's quite difficult to see the ships.

00 09 37

com NEW 2

C'est paradoxal, mais si les ports et l'industrie toute entière, sont devenus invisibles... c'est parce que les bateaux ne cessent de grandir.

00 09 49

ALEX MACGILLIVRAY

Les navires deviennent de plus en plus grands. Vraiment, on dirait qu'il n'y a plus de limite maintenant. Les records de taille ne durent que quelques mois. Il y a constamment un bateau encore plus grand qui fait son apparition.

Ships get bigger and bigger and bigger and it seems there is no limit now. There's no record ship size that lasts for more than a few months, every few months there is a bigger ship that's just launched.

00 10 03

COM 9

Les dimensions sont titanesques.

Le Triple E est l'un des petits derniers de la flotte : avec ses 400 mètres de long, l'équivalent de 4 terrains de football, il pourrait accueillir 10 Airbus A320 en file indienne, ou une tour Eiffel. Ou pourquoi pas... le Titanic tout entier!

Mais sa spécialité, ce sont les conteneurs: 18 milles à chaque voyage! Si on les alignait, cela donnerait un serpent d'acier de 120 km.

Plus on en met sur un seul bateau, plus le coût du transport baisse. C'est ça l'économie d'échelle!

00 10 36

ALISDAIR PETTIGREW

Nous avons fait quelques calculs plutôt amusants.

Et il s'avère qu'un navire comme celui là peut transporter 800 millions de bananes, suffisamment pour donner une banane à chaque personne en Amérique du Nord et en Europe !

We did some fun calculations. We worked out that that vessel could transport around 800 million bananas, enough bananas to give everyone in North America and Europe one banana each.

00 10 52

com NEW 3

Et dans la conquête silencieuse du shipping, il est une invention qui a largement contribué à réduire les coûts du transport, celle du conteneur.

00 11 04

ROSE GEORGE

Avant, cela prenait des semaines et même des mois pour charger ou décharger un navire.

On y chargeait individuellement jusqu'à 200 000 caisses ou paquets. Mais maintenant, si vous avez par exemple 6 000 conteneurs... tous peuvent être chargés et déchargés en à peine 24 heures.

Before, you had ships that would take weeks and months to unload. It would have hundred and 195,000 pieces of cargo. Now you've got, for example 6,000 boxes, but they could all be loaded and unloaded in 24 hours.

00 11 26

ROSE GEORGE

Aujourd'hui avec les conteneurs, si efficaces, si simples à gérer, il est devenu rentable, par exemple pour des pêcheurs écossais d'expédier leurs morues jusqu'en Chine pour les découper puis de les renvoyer en Ecosse pour les congeler et ensuite les vendre dans le monde entier comme du poisson écossais. Et il y a toutes sortes d'exemples comme celui-là.

Now that we have the shipping container it's so efficient and so easy to operate it makes economic sense for example, for Scottish filleters to send their fish to China to get filleted and then send them back to Scotland to get frozen and sell them as Scottish fish, and that's seen as normal. And there are all sorts of things like that.

00 11 48 ?

com NEW 4

Le conteneur à tout accéléré et ce sont aujourd'hui 500 millions de ces boites qui transitent chaque année sur les autoroutes maritimes.

00 11 57

DENIS

Qu'est-ce que vous transportez dans ces conteneurs ?

Il y a quoi sur votre bateau ?

What do we carry in containers? What's on your ship?

00 12 00

ADRIANITA

En dehors de certaines cargaisons spéciales et des conteneurs réfrigérés, en pratique euh... nous ne savons pas vraiment ce qu'il y a dans ces conteneurs.

Ça peut être n'importe quoi.

Some... Except for the armor cargo, containers containing armor cargo and refrigerated cargo, practically we don't know exactly what is in that container. Can be anything.

00 12 24

COM 11

Chaque conteneur est rempli et scellé par l'expéditeur lui-même, puis il est acheminé au port avant d'être chargé sur un navire en partance.

Une fois à destination, la boîte - toujours scellée - est déchargée, puis livrée par train ou par camion à son destinataire.

Et sauf exception, seuls l'expéditeur et le destinataire savent ce que la boîte contient...

00 12 51

MARC LEVINSON

En général, l'équipage et le capitaine n'ont aucune idée de ce qu'ils transportent.

Pour eux, tous les conteneurs se ressemblent.

La compagnie à qui appartient le navire elle non plus ne sait pas ce qu'elle transporte.

Elle reçoit ce qu'on appelle un manifeste rempli par l'expéditeur qui dit par exemple : « ce conteneur est rempli de tant de pulls en laine ».

Il est possible que ce conteneur contienne des pulls... Mais il est aussi possible qu'il renferme d'autres choses à l'intérieur.

Usually the crew and the captains have no idea what they're carrying. These are just all containers to them. The ship line itself may not know what it's carrying. The ship line has received what's called a manifest and the manifest has the information from each shipper, the shipper is saying we've sent you this container and inside it has wool sweaters. It's possible that that container has wool sweaters, it's also possible that that container has other things inside.

00 13 24

ROSE GEORGE

Ce que j'adore avec le transport maritime c'est cette expression "disant contenir". C'est un terme légal sous lequel opère toute l'industrie, une manière de dire "nous n'avons aucune idée de ce qu'il y a dans les conteneurs".

What I love about shipping is this phrase "said to contain" which is a legal term that most containers operate under, this kind of "we do not know what's in a shipping container".

00 13 39

COM 12

C'est un mystère. Mais l'Office de Lutte contre la Drogue et le Crime des Nations Unies, à travers son programme d'inspection, a une petite idée de ce qu'ils peuvent renfermer.

00 13 50

OTTERSEN

Ces dix dernières années, nous avons saisi plus de cent tonnes de cocaïne, 60 tonnes de cannabis, des tonnes d'héroïne, des tonnes de produits chimiques utilisés dans la fabrication de drogues, sans compter les marchandises de contrefaçon, les armes, etc.

Il n'y a pas de limite à ce que notre programme d'inspection a trouvé.

In the last ten years we have seized more than a hundred tons of cocaine, 60 tons of cannabis, tons of heroin, tons of precursor chemicals for drug production, in addition to counterfeit goods, misdeclared goods, weapons, etc. I mean there is no stopping in listing what we have seized in this program.

00 14 16

COM 13

Plus de la moitié des narcotiques qui inondent l'Europe et les Etats-Unis pénètrent via les ports commerciaux, dans des boîtes apparemment anodines.

Mais leurs parois métalliques peuvent cacher bien plus que des drogues illicites...

... pour les trafiquants d'armes, le conteneur est un cheval de Troie idéal pour esquiver les embargos et alimenter les conflits armés ou les organisations terroristes du globe.

Chaque port est une brèche dans le système de sécurité des nations.

Conscients de la menace terroriste depuis Septembre 2001, les Etats-Unis – en accord avec d'autres pays industrialisés – ont instauré une politique d'inspection visant à scanner 100% des conteneurs...

Mais la réalité... est légèrement différente...

00 15 01

DENIS

Seulement 2 % des conteneurs qui circulent dans le monde sont inspectés.

Just 2% of all the containers in the world are inspected.

00 15 04

OTTERSEN

Euh... oui.

À mon avis, il n'est pas utile d'augmenter le nombre d'inspections.

Parce qu'heureusement, la plupart des gens respectent les règles... ce ne sont pas des criminels.

Yeah. In my view, you don't need to increase the number of containers being inspected. Fortunately most people are... want to follow the rules and they are not criminal.

00 15 18

DENIS

D'accord mais, il reste quand même 98 % de conteneurs à risque dont on ne sait rien... !

Well, but there's still 98% that you know, maybe don't have a profile but...

00 15 25

OTTERSEN

Oui mais... mais je vous dis que la plupart des entreprises, la plupart des exportateurs veulent respecter la loi, ce ne sont pas des criminels !

But most of... most of the companies, most traders they are they want to follow the law, they are not criminals.

00 15 39

COM 12-bis

Naïveté ou indifférence... les autorités et les transporteurs ferment les yeux.

C'est un autre des symptômes de la « cécité des mers ».

00 15 51

ROSE GEORGE

Une des plus grandes compagnies maritimes, en fait la plus grande, est Maersk, dont la plupart des gens n'ont jamais entendu parler.

Mais c'est absolument énorme, elle a les mêmes revenus que Microsoft.

One of the biggest shipping companies, in fact the biggest, is Maersk, which which most people on the street haven't heard of. But it's absolutely enormous, it got, it has the revenues of Microsoft.

00 16 05

ALEX MACGILLIVRAY

Il est très difficile d'imaginer l'équivalent de l'industrie informatique sans rien savoir de Steve Jobs ou de Bill Gates.

C'est un peu ça le transport maritime aujourd'hui.

Ça représente une partie très, très importante du commerce mondial.

Mais contrairement à l'informatique ou à la plupart des autres activités, nous ne savons pratiquement rien des entreprises de ce secteur.

Elles n'attirent aucune publicité.

Même pour les compagnies maritimes numéro 2, 3, 4 du monde, la plupart des gens ne savent pas ce que leurs initiales signifient. Ils ont vu les noms sur des conteneurs, mais ils ne savent pas grand chose d'elles.

Ils ne savent pas qui sont les propriétaires, ils ne savent probablement pas dans quels pays elles sont basées...

C'est une des industries les plus opaques que je connaisse.

It's extraordinary if you could imagine the equivalent of the software industry without knowing anything about Steve Jobs or Bill Gates. This is a bit like shipping now. It's like a very, very important part of global trade. But unlike software or most other sectors, we know almost nothing about the companies that run this business. And they don't attract any publicity. So even the world's number 2, 3, 4 shipping companies most people don't know what the initials stand for, they've seen the names on containers but they don't really know much about them. They don't know who owns them, they probably don't really know which countries they're based in. It's kind of an area of unusually obscure, kind of leadership, I think.

00 17 02

COM 15

Opacité... ou gigantesque tour de magie, capable de dissimuler une industrie pourtant omniprésente ?

00 17 15

COM 16

Les entreprises du secteur et leurs dirigeants travaillent dans l'ombre.

Ils tirent les ficelles du commerce mondial à distance, depuis leurs bureaux Européens et Asiatiques, deux continents où plus de 90% de ces sociétés sont implantées.

Leurs revenus annuels dépassent les 450 milliards d'euros.

C'est plus que le budget national de la France...

C'est supérieur aux revenus cumulés de l'industrie aérienne...

... et cela fait du shipping... un poids lourd de l'économie mondiale.

00 17 51

COM 17

Plusieurs centaines d'entreprises composent le secteur. Les plus puissantes sont à la tête de véritables empires.

Maersk est un exemple. Ce conglomérat Danois emploie 90.000 personnes dans 130 pays, et chaque année, il réalise près de 50 milliards de dollars de chiffre d'affaire.

Outre sa flotte de 600 navires surdimensionnés, le groupe est aussi dans le business du pétrole et du gaz, et il dirige une soixantaine de ports dans le monde.

Ces entreprises pèsent très lourd, et elles sont entre les mains d'une poignée d'individus.

00 18 25

ROSE GEORGE

NEW

La plupart d'entre elles sont privées, la plupart sont des entreprises familiales. Nous dépendons d'une industrie très privée, dans tous les sens du terme.

Most of them are privately owned, most are family businesses. We are dependent on a very private, in both senses, industry.

00 18 38

COM 18

Le top ten des magnats les plus puissants du monde. Ces personnes contrôlent cet énorme marché. Et sept milliards de consommateurs dépendent de leurs entreprises. Pourtant... leurs noms et leurs visages sont inconnus du grand public...

Parmi eux... John Fredriksen et ses filles. Ce norvégien pèse plus de 15 milliards de dollars et son train de vie – bien que peu médiatisé - n’a rien à envier à celui d’une rock star.
Il ne met jamais les pieds sur ses navires, et c’est en jet privé qu’il se déplace entre les paradis fiscaux où il a domicilié ses sociétés.

00 19 12

STAVRUM

Je pense que l’on peut diviser les armateurs en deux grandes catégories : la première est celle des industriels droits et honnêtes, qui n’utilisent pas leurs navires pour spéculer, et qui ont opté pour mener une activité durable sur une longue période.

I think, you can divide ship owners in two broad categories. The one side is the industrial shipping that don't really take a lot of chances on what we called asset play that don't buy ships to sell it for profit, they run sustainable business over a long period of time.

00 19 34

STAVRUM

L'autre partie de l'industrie ce sont les magnats. Les types qui ont d'énormes fortunes, qui ne payent pas d'impôt, et qui ne parlent pas de leurs affaires en public.

Et je pense que John Fredricksen en est l'exemple typique.

The other part of the industry is the tycoons, the guys that have enormous fortunes, don't pay tax, don't speak too much public about their business.

And I think John Fredricksen is a typical figure in that sense

00 19 54

STAVRUM

Quand vous allez dans une station-service faire le plein de votre voiture, il y a une très forte probabilité que votre carburant ait été transporté par John Fredricksen.

if you go to a petrol station and fill up your car, it's a high probability that oil that was actually transported by John Fredrickson.

00 20 05

COM 19

Fredriksen possède la plus grande flotte de tankers au monde.

Une de ses sociétés, basée aux Bermudes, déplace la moitié du pétrole brut extrait de la planète.

Mais jusqu'à preuve du contraire, cela n'est pas un crime!

00 20 19

STAVRUM

Il y a un proverbe qui dit qu'un crime se cache derrière chaque fortune.

Et à mon avis, John Fredricksen s’inscrit certainement dans ce cas de figure.

We had a sayings saying that it's a crime behind every fortune and I think John Fredrickson is a typical character that filled into that story.

00 20 31

COM 21

Dans les années 80, il réussit son premier jackpot pendant le conflit Iran-Iraq.

Sous contrat avec le régime des ayatollahs, le jeune industriel aurait mis son premier tanker à disposition de l'Iran, et ainsi permis au pays sous embargo de continuer à vendre son pétrole, et à financer ses armes...

Plus tard, il fait la Une des journaux norvégiens... soupçonné d'avoir volé le pétrole de ses clients - l'équivalent de dix millions de dollars - pour alimenter les moteurs de ses navires.

00 21 04

COM 21

A chaque fois, l'armateur norvégien est passé entre les mailles de la justice.

Certains industriels savent très bien comment brouiller les pistes...

00 21 18

ADRIANITA

Ce navire a été livré en 2007 à un armateur allemand, Peter Doley, mais il navigue sous pavillon Libérien. Donc euh... le propriétaire est en réalité basé au Libéria.

This vessel was delivered in 2007 to a German owner, Peter Doley but she's flying a Liberian flag, so the owner it is actually in Liberia.

00 21 33

COM 22

Le propriétaire est européen, mais sur le papier... le navire est libérien.

Contradiction ? Ou tour de passe-passe ?

00 21 41

ROSE GEORGE

C'est très facile, pour les propriétaires peu scrupuleux, d'échapper au cadre de la loi, de la justice.

Et s'ils peuvent se le permettre, c'est grâce au pavillon.

it's very easy for unscrupulous owners to slip out of the boundaries of law and justice.

The reason they can do that is because of the flag.

00 21 57

COM 23

Ce drapeau, on l'appelle aussi « pavillon de complaisance »... Et c'est grâce à lui qu'un armateur peut jeter un voile d'anonymat sur son entreprise.

C'est tout-à-fait légal, et conforme aux lois maritimes.

00 22 12

ROSE GEORGE

Alors vous avez la côte et ensuite vous avez 12000 marins d'eau territoriale et 200 000 de zone économique exclusive où l'Etat côtier est autorisé à exploiter les ressources naturelles s'y trouvant. Et puis vous avez la haute mer et celle-ci n'appartient à personne.

Donc il existe une règle. Chaque navire doit porter un drapeau et une fois en haute mer il passe sous la responsabilité de l'Etat dont il porte le drapeau. Et ce sont les lois de ce pays qui sont appliquées.

So you've got the coast, you've got 12 miles of territory water, then you might have 200 miles of exclusive economic zone where that territory where the coastal state will have the right to extract and exploit what's in the water and what's in the seabed and then you've got the high seas and high seas belong to nobody. So everybody has to follow the rules...

Everyone has a flag on a ship and that flag represents a sovereign state and while the ship is on the high seas it is the responsibility of that sovereign state and the laws of that sovereign state should apply.

00 22 49

COM 24

Une fois en haute mer, le navire obéit donc aux lois du pays dont il porte le drapeau.

Mais, la plupart des navires grecs, japonais, chinois et allemands, sont immatriculés au Panama, au Libéria, aux îles Marshall ou en Mongolie.

Ils s'éclipsent ainsi légalement de leurs pays d'origine, et dans la pratique, cela peut comporter certains avantages...

00 23 15

ROSE GEORGE

Disons que je suis un armateur. Je cherche un drapeau pour mon bateau.

Et je ne veux pas utiliser celui de mon propre pays car, si par exemple je suis anglais, je sais qu'il y a certains impôts, certaines obligations, concernant le travail, le salaire minimum, etc.

Et je ne veux pas de bâtons dans les roues.

Alors je vais sur le web, et là je vois que je peux immatriculer mon navire dans les îles Marshall ou en Mongolie, qui n'a même pas de façade maritime ou en Bolivie, qui n'a pas non plus de façade maritime.

Disons que je choisis le drapeau Bolivien.

Je peux acheter leur pavillon en 24H et je n'aurais plus d'obligations de salaire minimum, je payerai peu ou pas d'impôts, très peu de charges sociales sur mon personnel.

For example, I'm a ship owner and I'm looking to flag my ship. I don't want to use my own country's flag – let's say I'm British – because I know there are taxes and other requirements regarding labour, minimum wage, things like that. So I don't want that hassle. So I'll go on line and flag to I don't know the Marshal Islands or Mongolia or Bolivia which don't even have coastlines. Let's say I choose Bolivia, I can probably register within 24 hours, I have no minimum wage, lower taxes and a smaller wage bill for my crew.

00 24 00

COM 25

Un simple rectangle de tissu... ça peut rapporter très gros...

00 24 08

ITV FRANÇAIS

Vous avez des chaînes de la magouille, l'ensemble des économies si vous passez par un pavillon de complaisance, économie fiscale, sociale, technique, vous pouvez dans le cas extrême avoir jusqu'à 65% d'économie sur votre fret.

00 24 25

COM 26

Dans leur course frénétique pour tirer les coûts au plus bas, les armateurs ont trouvé dans ces pavillons un atout majeur.

Chaque année, ils se retrouvent sur des « salons de la complaisance » où les pays offrant leur pack de règlementations permissives viennent vanter les atouts de leur drapeau, et faire de fructueuses affaires... entre deux cocktails.

00 24 51

FEMME MARSHALL

Nous immatriculons des bateaux dans les îles Marshall, c'est notre spécialité !

Nous représentons le troisième pavillon le plus coté au monde.

We flag ships on the marshall islands, specialized maritime administrator. We are the third largest in the world.

00 24 59

FEMME DOMINIQUE

La Dominique, c'est l'île de la nature, et c'est probablement un des pavillons les plus rentables...

Dominica, it's the nature island, probably the most cost-effective out of the registry...

00 25 04

HOMME BAHAMAS

Je dirais que les Bahamas sont les meilleurs, nous sommes dans le « top ten » mondial des pavillons !

I would say the Bahamas is the best, we are in the top ten in the world.

00 25 26

COM 27

Dans la recette miracle du transport à bas prix, c'est le drapeau l'ingrédient de base. Mais loin de l'ambiance feutrée des sphères décisionnaires, le jeu de la complaisance a des effets secondaires.

Sur le pont des cargos... où un million et demi de travailleurs, isolés du reste du monde, sont les victimes du jeu truqué des pavillons

00 25 48

ROSE GEORGE

Pavillon de complaisance, c'est le terme parfait. Parce que c'est bien ce qu'ils sont, complaisants, parce que grâce à eux... on peut employer qui on veut.

Par exemple, un navire américain, avec la loi américaine, doit employer des marins américains.

Mais ça coûte trois ou quatre fois plus cher qu'avec des marins ukrainiens, du Bangladesh ou des Philippines.

Flag of convenience is a perfectly good phrase because that's what they are, they are convenient, because you can employ anyone you like. Before American ships have to employ American seafarers but it costs real four times as much to run an American ship with American seafarers than it does with Ukrainians, or Bangladeshis, Filipinos or whatever crew.

00 26 10

COTTON

Les gens profitent de ceux qui sont vulnérables, c'est ça le système du pavillon de complaisance... Un système où les personnes sont les parties vulnérables du processus.

Si on s'en tenait à un système national, avec des employés rémunérés selon les salaires en vigueur, alors on ne pourrait pas se permettre d'aller chercher de la main d'œuvre pas chère dans les pays en voie de développement.

People take advantage of the vulnerable and that's what the flag of convenience system... it creates a system where the people are the vulnerable parts of that process. If it was a national system, with a national employment group and a salary that was very attractive, then you wouldn't have to go to a developing culture and buy into all those processes.

00 26 40

ROSE GEORGE

Chaque époque a sa main-d'œuvre de prédilection et, comme c'est le cas dans d'autres industries mondialisées, on voit souvent des changements s'opérer pour aller vers le plus rentable et le moins contraignant.

Les Philippines sont tout à fait bon marché et ils parlent bien anglais, alors ils sont très populaires.

Every era has its particular workforce and as is the case in other areas globalized industries often you'll see that changes in who becomes more cost effective and becomes cheaper. Filipinos are quite cheap and speak good English so they are popular.

00 27 03

COM 28

Les Philippines représentent 40% de la main d'œuvre du secteur.

En mer, ils peuvent toucher un salaire cinq ou six fois plus élevé que dans leur pays.

00 27 15

PEEJAY

Je peux trouver du travail aux Philippines mais le salaire est d'à peine 100\$ par mois.

Comment voulez-vous que je survive avec ça ?

I can find job in the Philippines, but then the salary is 100\$ per month. How can I survive with that?

00 27 31

COM 29

Chaque heure, 950 jeunes Philippines quittent leur pays pour aller travailler à l'étranger.

Mais leur quête d'un salaire convenable n'est pas la seule raison à cette hémorragie de main-d'œuvre...

Ils sont aussi des pions sur le grand échiquier de la stratégie économique de leur pays...

00 27 47

COTTON

Ils sont forcés de reverser 80 % de leur salaire de base dans le système.

They have to pay back 80% of their basic salary into the system.

00 27 56

WIBERG

C'est une industrie.

Le gouvernement exporte sa population pour renflouer l'économie.

C'est l'industrie la plus importante pour les Philippines.

It's an industry. They're exporting their people in order to gain revenue and supply the economy. It's the most important industry for the Philippines.

00 28 08

COM 30

Manille est un gigantesque vivier où le gouvernement, relayé par des agences de recrutement, enrôle - chaque jour, et à même la rue - des milliers de jeunes rêvant d'une vie meilleure.

Ceux qui embarquent sont contraints de recevoir leur salaire dans des banques locales où un tiers de leurs revenus est saisi par le gouvernement.

Chaque année ils injectent ainsi dix milliards de dollars dans les caisses du pays.

00 28 46

PEEJAY

Je passe toute ma vie sur ce bateau.

Noël, le Nouvel An, les anniversaires, l'anniversaire de ma femme, je suis toujours ici.

Ils me payent pour mon travail mais c'est comme vivre en prison. C'est comme une prison.

all my life I spend on this ship. Christmas, New Year's, birthday, my wife's birthday, I'm always here. They pay me for my job, but it's like a jail. It's like a jail.

00 29 17

WIBERG

Cicéron disait, "il y a trois catégories de personnes : les vivants, les morts et ceux qui sont en mer."

Ils ne sont ni ici, ni là. Nous savons qu'ils sont vivants, mais nous ne savons pas où ils sont. Nous ne savons rien d'eux.

Cicero said, "there are three kinds of people: the living, the dead and those that are at sea." And they're neither here nor there. We know they're alive, but we don't know where they are. We don't know about them.

00 29 32

COM 31

Passé l'horizon, "la prison flottante", comme l'appelle les marins, entre dans une zone de confinement.

Nous vivons dans un monde globalisé ultra-connecté, mais la plupart des bateaux, pourtant au centre de ce système, n'ont pas de connexion Internet ou cellulaire à disposition de l'équipage.

00 30 01

ROSE GEORGE

Les marins embarquent pour 9 mois, 10 mois.

Ils devraient avoir accès à Internet.

Ils veulent parler à leurs familles, ils veulent les contacter par Skype, ce que la moyenne des enfants de sept ans considère comme allant de soi. Ce niveau de communication, ils ne l'ont pas.

People are on it for nine months, 10 months. They should have Internet access. They want to talk to their families; they want to Skype them, what you know the average seven-year-old takes for granted, that level of communication. They don't have it.

00 30 19

COM 32

Une vingtaine d'hommes, isolés pendant 10 mois sur un bâtiment de 300 mètres de long...

Deux fois par jour, un repas pris en silence et en une poignée de minutes...

Et une moyenne de 72 heures de travail par semaine, n'élève pas vraiment le moral des troupes.

00 30 37

WIBERG

Ils sont confinés dans cet univers industriel, et le résultat... C'est de la fatigue.

They're kept in this industrial setting and that results in fatigue.

00 30 47

COM 33

Conséquence directe des heures de travail, de l'isolement et du manque de sommeil des officiers et de l'équipage, 60% des accidents de navigation sont dus à une erreur humaine.

00 30 59

COTTON

Essayez de faire une analogie entre une voiture et un bateau.

Vous pouvez arrêter la voiture, verrouiller la portière et partir.

Si vous êtes à bord d'un bateau et qu'il y a un problème technique – par exemple avec le moteur - premier cas de figure, un jour calme... Vous êtes coincé là, très isolé, très seul, au milieu de gens de cultures différentes, c'est la panique dans des langues différentes.

Try to make an analogy between a car and a ship. You can stop the car, you can lock the car and get out. If you're on board a ship and there's a technical problem with the engine, irrespective of the weather, one, one a calm day you can be sitting there very isolated, very alone, different cultures, panic in different languages.

00 31 26

COTTON

Et puis vous essayez une tempête...

Si vous survivez, c'est que vous avez de la chance !

And then you hit a storm. If you survive, you'll be lucky.

00 31 46

ROSE GEORGE

Marin est le second métier le plus dangereux au monde.

Le premier, c'est pêcheur.

C'est une activité très dangereuse. Vous composez avec les intempéries, les courants et avec un objet énorme que vous tentez de manœuvrer dans un environnement très dangereux.

Ce n'est pas étonnant qu'environ 2000 marins perdent la vie chaque année.

Seafaring is the second most dangerous occupation in the world. The first is fishing.

It's a very dangerous activity, you're dealing with weather and currents and a huge object that you're trying to operate in the middle of a very dangerous place. It's not surprising, it's about 2000 a year, seafarers are killed or die.

00 32 13

COM 34

À moins qu'il ne s'agisse de bateaux de croisière, les victimes de naufrages font rarement les Unes des journaux ... Pas plus d'ailleurs, que les accidents eux-mêmes...

00 32 22

INTERVENANT FRANÇAIS

Le naufrage c'est presque une réalité quotidienne malheureusement. Vous avez 110, 120, 122 naufrages de gros bâtiments de plus de 300 tonneaux par an, ce qui veut dire, rapporté au nombre de jour de l'année, vous avez un naufrage à peu près tous les 3 jours sur les mers du globe.

00 32 42

COTTON

Si on prend les cas les plus graves, on remarque que les bateaux n'ont pas été entretenus pendant un certain temps, que l'armateur n'a pas investi. Peut-être même que l'armateur n'est pas vraiment un armateur, que c'est juste un spéculateur qui se dit "le marché est bon, pourquoi ne pas investir dans un peu d'acier qui flotte en mer".

If you look at the worst cases of abuse, it's been where the ships haven't been maintained over a period of time, where the shipowner hasn't invested, where maybe they're not really shipowners, maybe they don't love the industry in that sense, they speculate, the markets are good, I can invest this in some steel that floats at sea.

00 33 02

COM 35

Là encore, les pavillons de complaisance sont en cause. Comme ils permettent de se soustraire aux normes d'entretien des navires, les armateurs dépensent le strict minimum, et poussent les vaisseaux à la limite de leur usure.

Dans les trois quarts des naufrages, les navires ont plus de 25 ans et ne sont pas dûment entretenus.

Et comme près de la moitié de la flotte est composée de pétroliers... quand une coque se brise ou quand un bateau sombre, c'est l'environnement qui paye la facture!

Loin des images chocs de plages engluées, les marées noires surviennent principalement en haute mer... et hors de portée des caméras.

Chaque année, 150.000 tonnes de pétrole brut contaminent les océans de la planète... Et ce n'est pas tout...

00 33 48

INTERVENANT FRANÇAIS

Ce n'est jamais que 2 et demi % de la pollution des mers, on nous parle toujours des marées noires parce que bien sûr celles-ci on ne peut pas vous les cacher, mais on ne parle pas de ce que j'appelle les marées blanches, qu'on ferait mieux d'appeler d'ailleurs les marées transparentes, celles que l'on ne voit pas.

Alors c'est quoi, et bien c'est ce qu'on appelle le dégazage, c'est-à-dire le fait de nettoyer son moteur, ses cales, etc., le pont, c'est tout un tas de produits toxiques, nocifs, qui vont bien sûr à la mer, une partie bien sûr d'eau de mer mélangée avec du fuel, c'est au niveau mondial chaque année 1,8 millions de tonnes.

00 34 26

COM 36

Chaque jour, ce sont donc 5000 tonnes de produits toxiques qui sont déversés en mer.

Et l'impact de ces « marées transparentes » génère un autre type de pollution...

Quand ils ne sont pas chargés à plein, les navires pompent de grandes quantités d'eau pour assurer leur stabilité.

Une eau qu'ils déchargent une fois que leur cargaison pèse suffisamment lourd pour assurer leur équilibre en navigation.

Souvent, plusieurs milliers de kilomètres séparent le port où l'eau a été pompée, de celui où elle a été rejetée.

00 34 59

CORBETT

Des espèces vivantes peuvent être déplacées d'un endroit à un autre.

Et si elles sont parachutées dans un port avec des conditions environnementales assez semblables pour survivre, alors elles peuvent se reproduire dans ce nouvel environnement. C'est ce que nous appelons des espèces invasives.

Living creatures may be carried from one place to the other and if the living creature picked up in this port is discharged into a port that has similar enough environmental conditions that it can survive, that new environment may be a new home for the flourishing of that new creature. We call that creature an invasive species.

00 35 26

COM 37

Tout à fait inoffensives à l'origine, ces espèces deviennent invasives lorsque - dans un nouvel habitat - elles ne retrouvent pas leurs prédateurs naturels.

Qu'elles soient animales, végétales ou même à l'échelle d'une bactérie, elles prolifèrent et détruisent tout sur leur passage.

00 35 43

CORBETT

Elles peuvent affecter la vie des plantes, des poissons et de tout l'écosystème marin. Et les mettre en danger pour toujours.

Making change the way that the plant life or the fish life in a new place will forever be impacted.

00 35 54

COM 38

Pour réduire ce risque, l'Europe dépense chaque année plus de douze milliards d'euros.

Et au delà de l'impact économique, c'est la vie marine toute entière qui s'en ressent : les espèces invasives sont la cause directe de l'extinction de 42% des espèces aquatiques de la planète.

Mais l'industrie elle aussi est invasive. Elle exerce une pression constante sur les océans et leurs habitants, qui subissent en silence... ou presque.

00 36 36

ROSE GEORGE

De nombreuses espèces sous-marines communiquent par le son. Et si vous avez à la surface de l'eau un navire immense, avec une hélice démesurée, et un moteur de la taille d'une maison... ça fait du raffut !

Ocean creatures communicate by sound. And if you stick a big ship on the surface of the water with a huge propeller, with an engine the size of a house, it's going to make a racket.

00 36 51

CORBETT

Ce moteur fait beaucoup de bruit, il est fixé à la coque d'un bateau en acier qui fait l'effet d'un tambour. Et cela génère de très basses fréquences.

Le vacarme de ces navires sur les voies de navigation c'est...Comment dire ? C'est...

This engine makes a lot of noise, it's bolted to the hull of a steel ship which is like a drum, that's able to transfer that noise at very very low frequencies, loud noises from heavy traffic on shipping lanes is... Is... It's...

00 37 22

CORBETT

Si on reportait les niveaux de décibel dans le monde dans lequel nous vivons... et si on les comparait avec le niveau sonore dans lequel les mammifères vivent, aux Etats-Unis, je serais obligé de porter une protection auditive.

if you converted the decibel levels of noise to the range in which humans live and compare that with the range in which mammals live, in the US I would be required to have hearing protection

00 37 43

COM 39

Les mammifères marins eux... ne portent pas de protection. Constamment bombardés de basses fréquences comparables à cent fois le volume sonore d'un réacteur d'avion, ils sont privés de communication et perdent leurs repères.

Désorientés par le bruit et fuyant le calvaire, des cétacés vont régulièrement s'échouer sur des plages de la planète. Souvent au prix de leur vie.

00 38 09

ROSE GEORGE

L'habitat acoustique de la baleine à bosse a été réduit de 90 %.

Nous détruisons l'océan par le bruit, avec des bateaux.

The acoustic habitat of a humpback whale has been reduced by 90%.

We are wrecking the ocean acoustically, with ships.

00 38 39

COM 40

Un tiers des cétacés souffrent de lésions auditives irréversibles, directement liées à la pollution sonore des navires.

Mais rien ne peut stopper la grande machine du commerce maritime, ni les moteurs qui la font tourner. Des engins bruyants... et particulièrement voraces.

00 39 07

CORBETT

Le cœur d'un bateau c'est son moteur.

Ce moteur est le genre de technologie qui peut brûler n'importe quel carburant imaginable : depuis l'essence jusqu'à la boue de charbon.

Je le comparerais à un omnivore, il peut manger n'importe quel type de carburant, pour peu qu'il contienne de l'énergie inflammable.

The heart of a ship is its engine. This engine is the kind of technology that can burn, can combust, any any kind of fuel that you can think of, that you can atomize, from gas to a coal slurry. I think of it as an omnivore, it can eat any kind of fuel that has energy content that can be combusted.

00 39 37

COM 41

Et ces moteurs affamés préfèrent la quantité à la qualité...

00 39 44

CRISTIAN

Nous consommons parfois 200 tonnes par jour, donc nous ne pouvons pas imaginer utiliser un carburant cher. Nous brûlons du fioul résiduel.

We are burning 200 tons a day sometimes, so we can not think about burning expensive fuel. We are burning residual fuel oil.

00 40 03

COM 42

Ce produit est ce qu'il reste une fois que le pétrole brut a été raffiné. Si ces moteurs boulimiques ne pouvaient le digérer, ce résidu irait tout droit au dépotoir.

00 40 15

CORBETT

C'est un résidu et certains appellent ça un déchet. L'odeur de ce carburant est épouvantable.

Ce carburant a un taux de soufre élevé, il contient des résidus de métaux, de la cendre, des particules, de l'eau et ce carburant est très, très épais.

It is the leftover, and some people will call this the trash. This fuel smells terrible. This fuel has high sulphur, this fuel has leftover metals, this fuel has ash, particles, some water, and this fuel is very very thick.

00 40 36

PETTIGREW

L'industrie du fret maritime a toujours consommé ce produit résiduel, et pendant de nombreuses années, c'est passé inaperçu. Mais il y a environ 10 ans, quelques scientifiques ont commencé à étudier les effets de la consommation de ce carburant, particulièrement dans les régions littorales.

Et ils ont découvert que ce fioul résiduel avait une très forte teneur en soufre, en particule, et que sa combustion générerait environ 3000 à 3500 ppm de soufre.

C'est ainsi qu'on calcule, en partie par million, ppm.

À titre de comparaison, une voiture dans l'Union Européenne, selon la loi, doit émettre moins de 15 ppm de soufre.

Alors ils ont commencé à faire des comparaisons entre les voitures et ces bateaux. Et ces calculs révèlent qu'un bateau... émet la même quantité de soufre qu'environ 50 millions de voitures.

The shipping industry has been a natural source of disposing, if you like, of this residual product and for many years frankly went unnoticed.

Around 10 years ago some academics started to look at the impact of burning this fuel particularly in coastal regions and discovered, of course, that residual bunker fuel had incredibly high levels of sulphur, of particulate matter and indeed they were burning fuel at around on average 3000 to 3500 ppm of sulphur. That's how it's calculated, parts per million, ppm.

Just to give you a comparison, a car in the EU has to by law burn sulphur of under 15 ppm.

And, indeed, some campaigners - perhaps rather sneakily - began to compare cars with ships. And the comparison was that one ship was burning the same amount of sulphur as around 50 million cars.

00 41 45

COM 43

Si un seul cargo émet autant d'oxyde de soufre que 50 millions de voitures, les 20 plus grands navires polluent à eux seuls plus que toutes les voitures de la planète.

Et ce n'est pas 20, mais 60.000 navires qui sillonnent les océans du globe à longueur d'année... et dispersent leurs poussières de soufre dans l'atmosphère.

00 42 07

CORBETT

Ces particules fines sont produites à une taille telle et dans une quantité si élevée qu'elles pénètrent facilement dans nos poumons. Non seulement nous pouvons les inhaler facilement, mais elles peuvent aussi pénétrer profondément dans nos poumons et s'y déposer.

These particles are produced at exactly the right sizes and at very high numbers so that they can be breathed easily into our lungs, and not only breathed easily into, but they can get deep inside our lungs and they can be deposited.

00 42 26

COM 44

Alors que le secteur automobile est en permanence pointé du doigt en matière de pollution... le transport maritime échappe à la critique, et brûle le carburant le plus sale du monde.

Newark est l'arrière cour de New York. C'est le plus grand port de la côte Est des Etats-Unis qui approvisionne la métropole, et la moitié du pays.

Pour ceux qui vivent à proximité de ce carrefour portuaire, la pollution des navires n'est pas un scoop. C'est une réalité palpable au quotidien.

00 43 05

FEMME NEWARK

On sent vraiment que l'air est chargé, l'air qui vient du port.

On le ressent dans la poitrine, on le sent dans les yeux...

Depuis que nous sommes ici, j'attrape plus souvent froid, j'ai plus de rhumes. Je n'avais pas besoin d'une pompe pour l'asthme auparavant, je l'utilise presque chaque jour maintenant.

You do have the thickness in the air that comes from the port. You can feel it in your chest; you can fill it in your eyes... Ever since we came here, I've noticed that I have more colds, there is more post nasal drip, I didn't need an asthma pump before, I need an asthma pump almost every day now.

00 43 29

COM 45

Chercher refuge à l'intérieur des maisons est une règle tacite que tous les habitants appliquent pour se protéger de la toxicité ambiante.

00 43 37

DERON LOVAAS

La zone la plus polluée est celle qui est aux abords des ports. On se retrouve avec des zones sinistrées par la pollution.

Et l'effet est empiré par le fait que les camions viennent jusqu'aux ports pour prendre ces conteneurs et les acheminer aux quatre coins des États-Unis, et c'est comme ça dans tous les pays.

The most polluted area is the area immediately surrounding the ports so you end up with basically hot zones of pollution. And actually the affect is made even worse by the fact that trucks and rail cars come to the ports to off load boxes from the ships and then to deliver them around the United States around which ever country were talking about.

00 44 04

COM 46

Les camions sont les meilleurs alliés des navires.

Dans la course de relais du commerce mondial, ils travaillent en horde pour acheminer les cargaisons jusqu'à leurs destinataires.

Et avec les cargos, ils forment un cocktail explosif.

00 44 20

DERON LOVAAS

Il y a des toxiques volatiles qui peuvent causer des cancers, il y a des particules fines, essentiellement de la suie, qui entrent dans les poumons et créent de l'asthme, spécialement chez les enfants et les personnes âgées.

You have air toxics that can cause cancer, you have fine particular matter that's basically soot that gets into the lungs and creates asthma , especially in kids and older people.

00 44 41

COM 47

Dans la région, une personne sur quatre est asthmatique.

Les zones portuaires sont aux premières loges d'une contamination... qui ne connaît pas de frontières.

00 44 56

CORBETT

Les communautés qui vivent tout près des ports, sont les plus lourdement touchées.

Cependant, les vents côtiers pénètrent loin dans les terres, à plusieurs centaines de kilomètres.

Donc à l'intérieur des terres, on retrouve aussi des dommages qui sont directement attribuables à la pollution atmosphérique des bateaux. Là aussi cette industrie a un impact sur la santé.

Ce n'est pas juste limité à ceux qui peuvent voir les navires.

The communities that live closest to shipping lands in and around ports are the most heavily impacted. However, the coastal winds go far inland so many hundreds of kilometers inland there can still be impacts that are directly attributable to the air pollution of ships, where there can be health impacts. It's not just limited to those that can see the ships.

00 45 33

CORBETT

60 000 personnes chaque année, dans le monde, meurent prématurément des effets du transport maritime sur la santé.

60,000 people per year die prematurely from health impacts from shipping around the world.

00 45 44

COM 48

Inexorablement, les populations inhalent le poison en doses quotidiennes ... victimes d'une épidémie qui chaque année, emporte des milliers de vies au nom du commerce mondial...

Comment y remédier ?

00 46 04

COM 49

C'est l'Organisation Maritime Internationale, l'OMI, une branche des Nations Unies, qui est en charge de régler le secteur et de prévenir la pollution des navires.

Comment envisage-t-elle d'assainir la flotte ?

00 46 18

ADAMSON

L'impact des nouveaux règlements met un certain temps à prendre effet, car les navires ont une durée de vie économique d'environ 25 à 30 ans.

Les améliorations et avancées s'appliquent seulement aux nouveaux navires et pas à la flotte toute entière d'un coup, parce que c'est tout simplement impossible.

The impact of new regulations take some time to achieve its full effect, because ships have an economic lifetime of maybe something like 25 to 30 years, essentially improvements and enhancements will apply to new vessels rather to the whole fleet at one go, because that is simply not possible.

00 46 50

COM (à

Trente ans... C'est la durée de vie moyenne des navires, qui vont mourir échoués sur des plages cimetières... en Inde ou au Bangladesh, où leurs dépouilles continuent de polluer, loin des pays occidentaux.

Trente ans, c'est le temps nécessaire pour moderniser l'ensemble de la flotte mondiale et la rendre moins nocive.

Mais la planète peut-elle attendre trente ans ?

00 47 35

COM 51

La marine marchande lâche dans l'atmosphère autant de gaz à effet de serre qu'un pays comme le Canada.

A elle seule, elle est responsable de 4% du réchauffement global...

00 47 47

DERON LOVAAS

4% c'est énorme quand vous parlez d'un problème aussi grand que le changement climatique. Chaque différence de pourcentage dans les émissions a un impact énorme, énorme sur la stabilité climatique.

Four percent is a lot actually when you're talking about addressing a challenge as big as climate change, every percentage difference in emissions makes a huge impact on the globe's climatic stability.

00 48 02

COM 52

Le changement climatique menace l'ensemble de la planète, mais c'est près des pôles que ses conséquences sont les plus évidentes.

Chaque année, la banquise arctique perd en moyenne 37 000 kilomètres carrés de sa surface, soit plus que la Belgique et le Luxembourg réunis.

Et cela a pour effet d'ouvrir deux nouveaux passages pour les navires, à l'est et à l'ouest du pôle nord...

00 48 24

INTERVENANT FRANÇAIS

Le passage du nord-ouest ou le passage du nord-est découle directement du réchauffement climatique, on peut aujourd'hui à peu près naviguer 25 à 30 jours par an et on pense que d'ici une vingtaine d'année on pourra naviguer 120 à 130 jours par an. Donc ça change la donne.

00 48 39

COM 53

La fonte des glaces au nord de la Sibérie et du Canada présente un enjeu géopolitique considérable.

Par l'est comme par l'ouest, ces nouvelles autoroutes sont des raccourcis qui permettent de réduire d'un tiers les distances – et le coût du transport - entre les grands ports asiatiques et européens.

00 49 10

COM 54

D'ici 2050, toutes les glaces auront disparu et ces nouvelles voies maritimes seront praticables toute l'année. Ce qui n'est pas pour déplaire aux armateurs...

00 49 22

DERON LOVAAS

Ce qui est tragique, et ironique, c'est que nous créons une fois encore un serpent qui se mord la queue : plus nous polluons, plus nous émettons de gaz à effet de serre, plus nous accélérons la fonte des glaces... et ensuite on dit : oh oh regardez ! Voici une nouvelle opportunité... de polluer encore plus.

that's very its tragic and its ironic that we're we're again creating this this loop where we pollute more and put more heat trapping emissions into the air accelerate melting and then loo oh oh look here is another opportunity (laughs) to pollute even more.

00 49 43

ROSE GEORGE

Les navires qui passent par là vont aggraver le réchauffement climatique qui a lui-même formé ces routes en premier lieu.

... Je suppose que c'est une bonne nouvelle pour les armateurs, mais je doute que ce soit une bonne nouvelle pour nous.

Those ships going through there are also contributing to global warming that's formed the route in the first place. So I suppose it's good news for shippers but I don't know if it's good news for us.

00 50 25

DERON LOVAAS

La nature est très résistante, et elle a montré qu'elle est capable dans certains cas de se régénérer. Mais nous sommes arrivés à un point où nous infligeons plus de dégâts que ce que la nature peut endurer.

Et il est vraiment, vraiment urgent que nous prenions en main la question de la pollution de cette industrie.

Nature is very resilient and has proven that she can recover, but there's also times when we inflict more damage than you know nature's resilience can accommodate. And it's really really deeply urgently that we address pollution from this industry.

00 50 52

DERON LOVAAS

Parfois c'est ça diriger... Ça exige de repousser les limites, de se rendre compte qu'on ne va pas pouvoir plaire à tout le monde. Et nous avons vraiment besoin que l'OMI agisse en leader.

Mais parfois... c'est dur d'être un leader quand vous avez peur de... de fâcher quelqu'un.

Sometimes that's what leadership requires is pushing the envelope and realizing that you're not gonna be able to please everyone and we really need that kind of leadership from the IMO. But it's hard to be a leader when you're afraid of hehe making anyone angry right?

00 51 10

COM 55

L'OMI est habilitée à mettre en place des mesures à l'échelle internationale. Les états qui y siègent ont le pouvoir d'adopter de nouveaux textes et de les faire appliquer sur leur territoire.

Qui sont-ils? Et quels sont leurs intérêts au sein de l'organisation internationale ?

00 51 28

Adamson

L'OMI est financé par ses états membres. C'est plutôt inhabituel pour une Organisation des Nations Unies, mais ici, la participation de chaque pays dans l'organisation dépend de la taille de sa flotte. Donc en fait, le plus grand contributeur au budget de l'OMI est le Panama, suivi du Libéria et des Îles Marshall, car ce sont eux qui possèdent les plus grandes flottes sur la carte du transport maritime mondial.

IMO is founded by its member governments, and rather unusually for a United Nation organization, the amount of founding that each country put in, is decided according the size of the national fleet of that country. For example, the highest contributor to the IMO budget is Panama and that's followed by Liberia and the Marshall Islands, because they currently have the largest national fleets in world shipping.

00 52 00

COM 56

L'OMI est donc aux mains des mêmes pays qui vendent leur nationalité aux armateurs les moins consciencieux.

Ils tiennent l'organisation par l'argent, et s'assurent ainsi qu'aucune réglementation ne viendra déranger leur business.

Ce même business de pavillons de complaisance... qui est à la source de tous les abus de cette industrie. Qui permet aux industriels PEU SCRUPULEUX de garder l'anonymat... Qui encourage l'évasion fiscale... Qui permet d'exploiter les marins, qui permet de polluer en toute impunité.

00 52 29

COM 57

Le Libéria est l'un de ces pays, qui financent l'OMI avec l'argent de la vente de son pavillon de complaisance.

Celui-ci a déjà rapporté plus de 700 millions de dollars au gouvernement.

Malgré cela, ce pays de l'ouest africain stagne parmi les cinq les plus pauvres de la planète. Sa capitale est toujours sans électricité ni eau-courante, et sa population vit en moyenne... avec \$1.25 par jour.

00 52 53

ROSE GEORGE

Si vous interrogez ceux qui dirigent l'administration du pavillon Libérien aujourd'hui, ils vous diront que c'est un pavillon très respectable. Et ils n'ont pas tort.

Mais...son histoire est très sombre...

If you ask the people who run the Liberian flag registry now they will say that it's a very reputable flag and they wouldn't be wrong. It is. But it has this very dark history.

00 53 08

COM 58

Un passé sombre dans lequel 250.000 hommes, femmes et enfants ont été massacrés et un million et demi de personnes ont été déplacées. Un passé d'enfants-soldats, de torture et de massacres.

La guérilla opposait des troupes rebelles aux milices du dictateur Charles Taylor.

Et pendant treize ans, c'est ce même argent tiré de la vente du pavillon qui a financé les armes du tyran.

00 53 36

VINES

L'argent du pavillon libérien a été également utilisé pour le trafic de diamant, ce qui était aussi une violation des sanctions de l'ONU à l'époque. Ce n'était pas juste une question d'armes, cet argent a également servi au blanchiment de diamants, les « diamants de sang » comme on les appelait.

Le Libéria est un bon exemple du problème.

Mais ce n'est qu'un pays parmi d'autres.

Liberian International Ship and corporate registry was also used for diamond trafficking, which was also a violation of UN sanctions at the time. It wasn't just about money, it was also about the laundering of diamonds which were deemed blood diamonds at the time. Liberia is a historical good example of the problem. But Liberia is just one of many countries around the world.

00 54 06

VINES

Comme lui, des Etats faibles, aux institutions fragiles, sont plus enclins à commettre des abus.

When you get small weak states with very fragile institutions the propensity for abuse be it for corruption or other purposes is very high.

00 54 18

COM 59

Sur le grand jeu du transport maritime à prix cassés, ce sont les états les plus vulnérables, les populations et l'environnement qui payent la facture. Dommages collatéraux d'un jeu féroce... qui n'a de règle, que celle du profit maximum.

00 54 48

NOAM CHOMSKY

L'entreprise capitaliste est extrêmement destructrice, pour elle les répercussions sociales ne comptent pas.

Mais on ne peut pas l'accuser de prendre part au « jeu », et le but de ce « jeu », c'est de faire autant d'argent que possible.

Alors immatriculer son navire au Libéria ou au Panama, c'est juste une autre façon de jouer à ce jeu et de s'assurer que la population paiera la facture, et qu'on continuera à faire des profits.

You know, capitalist enterprise is extremely destructive, social costs don't count.

You can't blame a corporation for playing the game, the game is make as much money as you can. And having your ship Lib Liberian or Panamanian is another way of playing that game of making sure that the costs are imposed on the population and that you make the profits.

00 55 18

COM 60

La mécanique du transport international s'est emballée... Depuis 1979, le secteur a crû de 470%, et d'ici 20 ans... sa taille va encore tripler.

L'immensité de la flotte en fait certes un secteur certes très polluant... mais il reste la meilleure option : si on confiait la tâche d'acheminer les mêmes cargaisons à des avions, le coût – financier et environnemental - serait largement supérieur.

00 55 44

PETTIGREW

Le fret maritime est toujours, et de loin, le moyen le plus efficace de transporter des marchandises.

Nous ne devons pas l'oublier. C'est un atout énorme dont nous avons tous besoin pour répondre à notre demande sans cesse croissante.

Il y a des tas de choses que nous pouvons faire. Et que l'industrie en particulier peut faire. Elle pourrait très bien réduire ses émissions de carbone et continuer à gagner de l'argent.

Shipping is still, by far, the most efficient means of transporting goods. And we shouldn't forget that. It's a huge asset and we all need shipping. We all need ships to transport our increasing demands.

So how can we make that sustainable?

There are things we can all do, and the industry in particular can do, profitably, reduce carbon, and make money.

00 56 18

COM 61

Si la quête de profit est prioritaire dans la stratégie des armateurs, l'argent peut devenir un argument clé pour les convaincre d'améliorer l'efficacité énergétique de leurs navires.

En investissant relativement peu, ils pourraient améliorer le rendement de leurs moteurs, la qualité de leurs coques, ou encore utiliser d'autres innovations... comme par exemple le vent !

Résultat, 30% à 40% de carburant en moins, plus de profit pour l'armateur... et moins de pollution.

Une recette gagnant-gagnant parmi d'autres, aujourd'hui à la portée des industriels conscients que ce secteur, pour rester profitable, doit aussi devenir durable.

00 57 04

COM 62

Mais cette industrie existe avant tout pour nous servir... et il appartient aussi aux consommateurs d'ouvrir les yeux.

00 57 12

DERON LOVAAS

La consommation d'énergie et la pollution qui se cache dans tout ce que nous portons et dans tout ce que nous utilisons, doivent être prises en compte.

Mais la première chose à faire pour pouvoir agir, c'est d'informer les gens !

The embedded energy use, and embedded pollution in all that we wear, in all that we use, needs to be accounted for.

But the first thing needs to happen in order to address, let's people know about it !

00 57 31

COM 63

En savoir plus, pour consommer mieux. Et imaginer un monde de transparence, dans lequel toute l'information sur la face cachée de ce que nous achetons serait accessible ?

00 57 44

ELIZABETH CLINE

J'aimerais vraiment pouvoir entrer dans un magasin et avoir à disposition une étiquette avec toutes les informations qui me disent d'où vient réellement ce vêtement, où il a voyagé, combien de kilomètres il a parcouru.

I absolutely would love to be able to walk into a store and on the tag it gives me every piece of information about where that piece of clothing has been, where it has travelled to, how many miles it's travelled.

00 58 01

ELIZABETH CLINE

Je pense que nous avons les ressources nécessaires pour que cela devienne une réalité.
C'est aussi la responsabilité des entreprises qui nous vendent leurs produits de nous fournir ces informations.

Et j'espère que, dans un futur proche, c'est quelque chose qui sera disponible pour les consommateurs.
Absolument.

I think that we have the technology and the resources to make that happen. You know the companies that we buy products from, it's their responsibility to give us that information, and I hope, sooner rather than later, that's something that is available to consumers. Absolutely.

00 58 26

COM 64

Une simple étiquette pourrait-elle contribuer à changer certains réflexes de consommation ?

Une piste qui – peut-être un jour – pourrait inspirer certains fabricants, et inciter tout un système à redresser la barre... pour mettre le cap vers un modèle de société plus responsable.

00 58 52

CORBETT

Les plus grands navires, quand ils sont en route, prennent beaucoup de temps pour virer, pour changer de cap.

Donc s'ils changent de cap, ne serait-ce qu'un peu, on peut prendre ça comme le début d'un très grand changement pour le futur, dans un long voyage à travers le siècle à venir !

The biggest ships on the ocean, when they are on their way, take a very long time to turn around, to change course. So if you reckon that the ships are changing course, even a little bit, it can be considered to be the start of a very big change in the future course on a long voyage through the next century.

00 59 17

65

Une longue traversée en perspective, qui verra peut-être cette industrie sortir de l'ombre, et se montrer à visage découvert.

Mais il appartient avant tout aux politiques et aux institutions de prendre part au voyage et de se positionner avec fermeté pour réformer ce secteur, et le conduire vers des pratiques plus responsables... afin que le transport maritime soit un vrai moteur de croissance, qui ne laisse personne sur le bas côté...

00 59 50

Générique