

LUTTER CONTRE LA FAST FASHION

L'industrie de la mode doit être relookée



Grâce à vous!

Les analyses et les reportages publiés dans ce magazine, ainsi que le travail de recherche et d'enquête sur lequel ils sont basés, ne seraient pas possibles sans le soutien de nos membres, donateurs et donatrices.

Si vous êtes déjà membre, nous vous en sommes très reconnaissant-e-s. Vous pouvez également nous soutenir en offrant une cotisation à vos connaissances.

publiceye.ch/cadeau

Si vous n'êtes pas encore membre, nous vous invitons à adhérer à Public Eye pour 75 fr. par an. Vous recevrez ainsi régulièrement notre magazine.

publiceye.ch/membres

Pour en savoir plus sur notre travail, commandez gratuitement un abonnement à l'essai.

publiceye.ch/abo-essai

ÉDITION
Ariane Bahri (FR) et
Romeo Regenass (DE)

—
RÉDACTION
Géraldine Viret

—
TRADUCTION
Claire Garteiser

—
MISE EN PAGES & INFOGRAPHIES
opak.cc

—
COVER
TAMARA MERINO
@TAMARAMERINO_PHOTOGRAPHY

—
IMPRESSION
Stämpfli Communication, Berne
Rebello & PerlenValue, FSC

—
TIRAGE
FR: 11 000 ex. / DE: 28 800 ex.

—
ISSN
ISSN 2504-1258

—
CONTACT
Public Eye
Avenue Charles-Dickens 4
CH-1006 Lausanne

—
Tél. +41 (0)21 620 03 03
contact@publiceye.ch
publiceye.ch

—
Paraît six fois par année
en français et allemand.
Cotisation-abonnement
annuelle 75 fr.

—
COMPTE DE DONS
IBAN CH64 0900 0000 1001 0813 5



L'industrie de la mode doit changer

Dans le monde entier, les populations subissent de plein fouet les conséquences dramatiques de l'urgence climatique. La Suisse n'est pas épargnée. Pourtant, que fait l'industrie de la mode? Elle continue d'alimenter ce désastre. Des montagnes de vêtements usés, principalement constitués de polyester et donc dérivés du pétrole, s'accumulent dans la nature, devenant le symbole criant de cette folie.

Nous n'y pensons presque jamais, lorsque nous achetons de nouveaux habits, mais la mode est l'une des industries les plus polluantes et inégalitaires au monde. Car derrière chaque habit, chaque paire de chaussures, chaque sac en cuir se cachent l'exploitation systématique de travailleurs et travailleuses précaires et le pillage des ressources naturelles. Il serait trop facile d'accuser uniquement la fast fashion: elle n'est que la partie visible de l'iceberg. La quasi-totalité du secteur est toxique.

Alors, que faire? Public Eye a récemment publié le rapport «One-Earth Fashion», qui vise à nourrir le débat sur la nécessité d'une transformation en profondeur de l'industrie de la mode. Notre objectif: une production et une consommation plus justes, plus sociales et plus écologiques. Nous voulons un système dans lequel plus personne ne devra coudre des vêtements pendant douze heures d'affilée pour que ceux-ci soient envoyés par avion dans le monde entier, avant d'atterrir, à peine portés, dans une décharge à ciel ouvert. L'article en une de ce magazine résume clairement notre vision pour une mode plus juste et respectueuse des limites planétaires.

Nous, consommateurs et consommatrices, avons un rôle à jouer. Demandons-nous, avant d'acheter, si nous avons vraiment besoin de ces articles; utilisons plus longtemps ceux que nous avons déjà dans nos armoires. Mais n'oublions pas pour autant que les changements systémiques nécessaires appellent en premier lieu des mesures politiques.

Public Eye présentera bientôt des revendications visant à sanctionner les enseignes qui fabriquent des vêtements conçus pour être jetés, et à récompenser celles qui misent sur une production durable aux niveaux social et environnemental. Nous vous tiendrons informé-e-s.

Agir ici pour un monde plus juste? C'est aussi repenser notre manière de nous habiller.

Romeo Regenass, rédacteur magazine et publications

04 Pour une mode juste et respectueuse

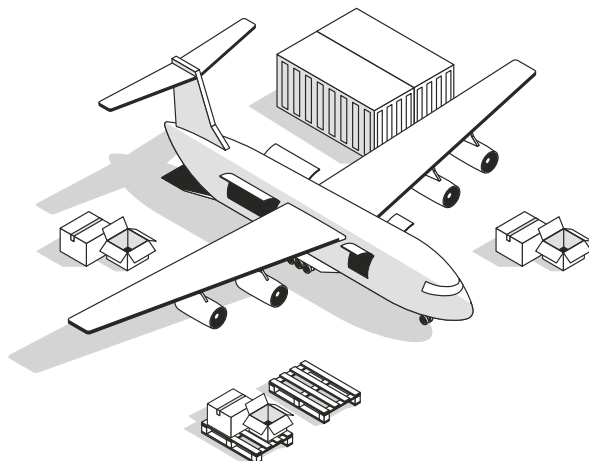
Le modèle d'affaires de la fast fashion, en particulier, est basé sur l'exploitation systématique des êtres humains et des ressources. Il est pourtant essentiel, à l'avenir, d'opérer un changement majeur, en produisant « toujours moins, toujours plus lentement et toujours plus équitablement ».

12 Des idées créatives contre les montagnes de déchets de la fast fashion

Au Ghana, Yaya Agbofah, entrepreneur social, lutte contre les déchets textiles générés par notre société de consommation. Il lance un appel à l'Europe, aux États-Unis et à l'Asie pour qu'ils réduisent leur consommation de vêtements et à internaliser leur recyclage.

14 La « mode avion » connaît aussi un boom en Suisse

Fin 2024, un vêtement sur sept était acheminé en Suisse par avion, dont plus des trois quarts en provenance de Chine. Les moteurs de cet essor sont des plateformes en ligne comme Temu et Shein.



18 La justice suisse rend un verdict historique sur un cas d'école de corruption

La maison de négoce Trafigura a été condamnée par le Tribunal pénal fédéral pour avoir versé l'équivalent de 5 millions de francs de pots-de-vin à un fonctionnaire angolais.

22 Trafigura réalise un lointain rêve avec son train angolais

Trafigura a obtenu la concession du corridor de Lobito, une ligne ferroviaire stratégique vers les mines de cuivre et de cobalt d'Afrique centrale. Public Eye a remonté la piste angolaise afin de comprendre comment le négociant a mis la main sur la concession de cette ligne.

33 Swissinfo doit rester un média fort pour la société civile suisse et étrangère

Dans le sillage des coupes budgétaires politiques visant la SSR, il est prévu que Swissinfo, son service international, soit également démantelé. Pourtant, le service internet en dix langues, de la démocratie la plus directe au monde, est plus que jamais nécessaire.



Pour une mode juste et respectueuse des limites planétaires

Aujourd'hui, l'industrie de la mode est dirigée par l'avidité. L'objectif ? « Toujours plus, toujours plus vite et toujours moins cher ». Le modèle d'affaires de la fast fashion, en particulier, est basé sur l'exploitation systématique des êtres humains et des ressources. Il est pourtant essentiel, à l'avenir, d'opérer un changement majeur, en produisant « toujours moins, toujours plus lentement et toujours plus équitablement ». Un relooking total pour une industrie de la mode plus juste et respectueuse des limites planétaires.

DAVID HACHFELD, ELISABETH SCHENK ET ROMEO REGENASS

Une usine de recyclage de textiles à Nouveau Taipei, sur l'île de Taïwan. Une travailleuse, assise devant une montagne de vieux vêtements, cherche ceux qui pourraient être recyclés. Il y en a de moins en moins. Selon les données des autorités environnementales, 35 % des quelque 78 000 tonnes de déchets textiles récoltés en 2020 dans des bennes de tri ont été incinérées. La tendance mondiale est à la mode jetable, et Taïwan ne fait pas exception.

« Depuis l'avènement de la fast fashion, les gens achètent des vêtements moins chers et de mauvaise qualité, mais en grande quantité », explique le propriétaire de l'entreprise, Wu Ji-zheng, à la photographe Annabelle Chih lors de son reportage sur l'île. « Les matériaux utilisés pour produire les vêtements sont moins bons, et la qualité de la fabrication est également médiocre. Ce n'est donc pas étonnant que seuls 30 à 40 % des vêtements qui finissent chez nous soient d'une qualité suffisante pour être revendus. »

Yayra Agbofah, un entrepreneur social dont l'organisation, *The Revival*, développe des idées créatives pour lutter contre les déchets textiles qui inondent le Ghana (voir interview en page 12), fait le même constat. Chaque semaine, des porte-conteneurs arrivent dans la capitale, Accra, chargés de 15 millions de vêtements. « 20 à 30 % des habits dont les pays du Nord se débarrassent chez nous, au Ghana, sont en réalité des déchets. Ils finissent par obstruer nos rivières et nos fleuves, polluer nos plages ou s'empiler dans d'immenses décharges à ciel ouvert. »

Une décharge de ce type est devenue, dans les médias, le symbole des dérives de la fast fashion : une montagne de vêtements usagés amassés dans le désert

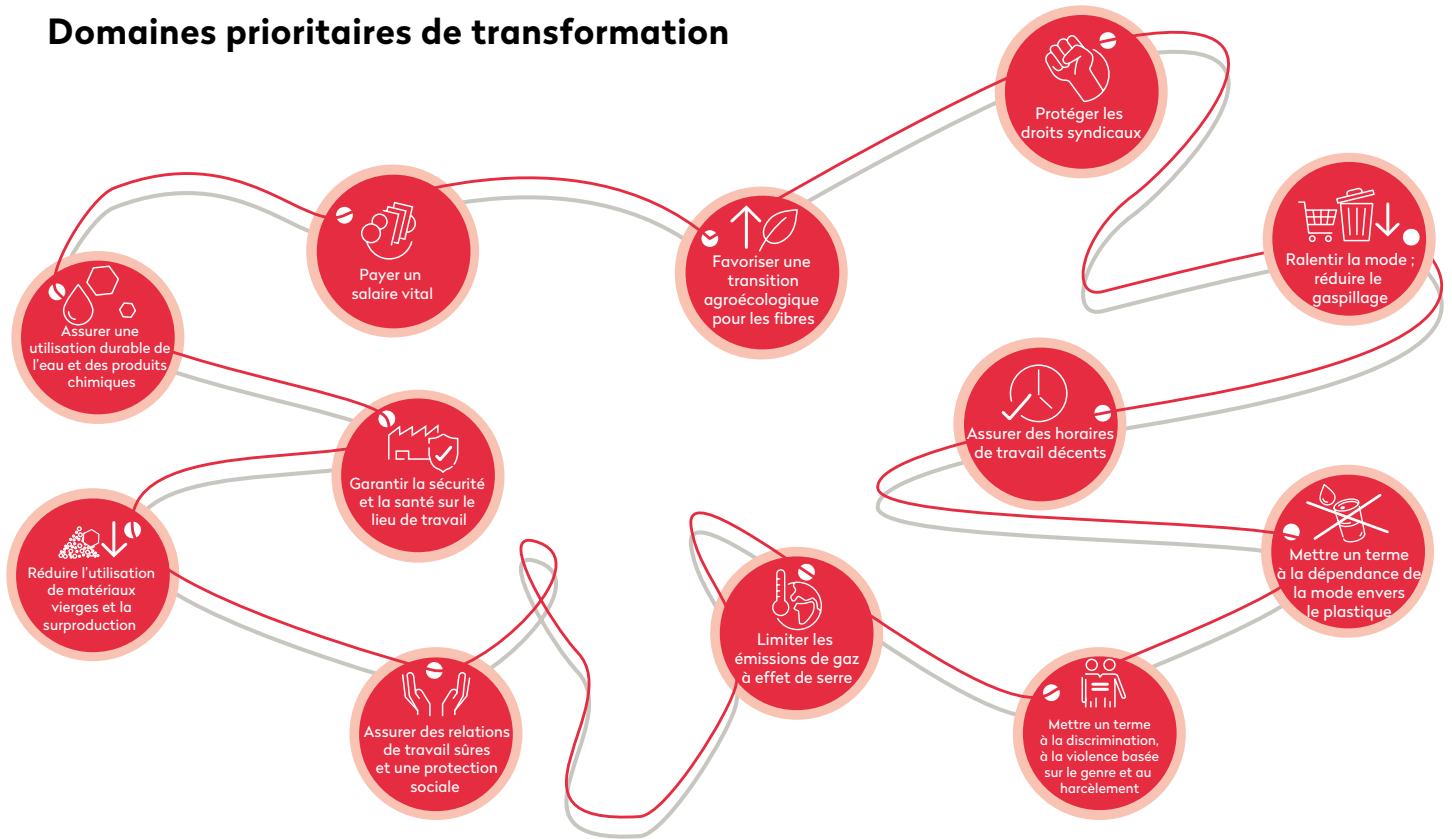
d'Atacama, au Chili. « Un gigantesque cimetière des tendances d'hier », selon les termes utilisés dans un reportage du *National Geographic*. Sur la photo en couverture de ce magazine, le Chilien Francesco Angel y cherche des vêtements de marque, qui lui permettront de gagner un peu d'argent sur le marché local. Dans la ville côtière d'Iquique, à la limite ouest de l'Atacama, se trouve l'un des plus grands ports francs d'Amérique du Sud. Selon les statistiques douanières, 44 millions de tonnes de vêtements y sont arrivés en 2022 en provenance d'Europe, d'Asie ainsi que d'Amérique du Nord, centrale et du Sud.

La fast fashion : la partie visible de l'iceberg

Taïwan, le Ghana, le Chili... ces exemples illustrent les dérives de la mode : une production démesurée et une qualité médiocre. L'industrie des textiles, des vêtements, du cuir et des chaussures figure en outre parmi les plus polluantes et les plus injustes. Elle s'appuie sur l'exploitation, à travers le monde, d'une main-d'œuvre sous-payée et des ressources de la planète. Malgré ses effets délétères, « toujours plus, toujours plus vite et toujours moins cher » reste au cœur du modèle d'affaires de l'industrie de la mode. La fast fashion – une mode à faible durée de vie et à bas prix – n'est que la partie visible de l'iceberg.

Le système de la mode a besoin d'une transformation en profondeur. Les nouvelles tendances qui doivent s'imposer : diminuer la consommation d'énergie et de ressources ; ralentir la production et les cycles de consommation ; et distribuer de manière plus équitable la valeur ajoutée ainsi créée. Il ne s'agit pas de petites retouches mais de réaliser une transition vers un nouveau système opérationnel pour la mode. →

Domaines prioritaires de transformation



Notre rapport « One-Earth Fashion », publié fin 2024, vise à alimenter le débat international sur la transformation socioécologique et en faveur d'une transition juste de l'industrie de la mode. Nous avons identifié douze « points sensibles », qui sont problématiques d'un point de vue climatique et environnemental, ou néfastes sur le plan social.

En partant de ces douze points sensibles, nous avons défini douze domaines de transformation prioritaires afin de développer une vision positive pour une industrie de la mode juste et respectueuse des limites planétaires (voir graphique ci-dessus).

Des transformations nécessaires

Sur cette base, nous avons défini 33 objectifs de transformation que nous souhaitons atteindre avant 2030. Ces jalons, spécifiques et assortis d'un calendrier, doivent permettre de concrétiser notre vision. Plusieurs de ces propositions visent simplement à garantir le respect de droits humains ou à atteindre des objectifs mondiaux largement reconnus. Un salaire vital, par exemple, n'est pas une revendication radicale, mais un droit fondamental. Il est toutefois difficile de l'atteindre d'ici à 2030 en raison des inégalités à l'œuvre dans les structures de pouvoir aux niveaux économique, social et politique.

Une exploitation abusive de la nature

Comment envisageons-nous la transformation écologique de l'industrie de la mode ? Les changements nécessaires identifiés dans le domaine des matériaux utilisés dans la production textile illustrent bien notre démarche.

L'exploitation de la nature par le système de la mode a plusieurs facettes : l'utilisation croissante de matériaux provenant de sources naturelles et fossiles, qui dépasse largement la croissance démographique ; l'utilisation abusive de l'environnement comme décharge pour les déchets textiles ; les gaz à effet de serre ; les microplastiques ; les produits chimiques et autres émissions.

Le boom du polyester, très largement provoqué par la fast fashion, est tout aussi inquiétant. Cette fibre synthétique, la plus utilisée dans l'industrie de la mode, est dérivée du pétrole. Elle n'est pas biodégradable. Le polyester pose en réalité problème à différents niveaux : lors de sa production et de l'élimination des déchets, mais aussi pendant l'utilisation, où l'abrasion et le lavage libèrent des microparticules de plastique dans l'environnement, causant des dégâts durables sur les écosystèmes.

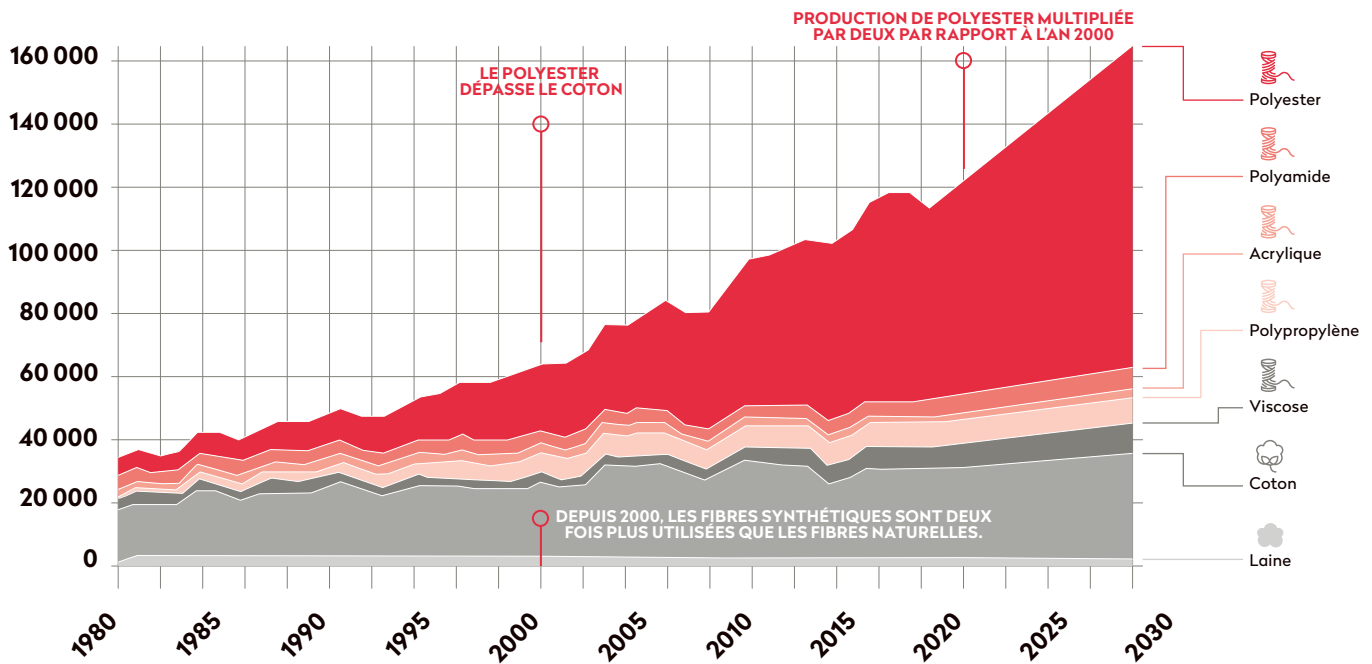
En 2000, le polyester dépassait pour la première fois le coton au niveau de la production mondiale de fibres textiles. Vingt ans plus tard, la production de polyester avait déjà doublé, et les volumes ne cessent d'augmenter (voir graphique page 7).

Selon notre vision, l'utilisation de polyester et d'autres fibres synthétiques issues du pétrole doit diminuer de 60 % d'ici 2030. Mais remplacer ces fibres synthétiques par des fibres de coton ou de laine ne sera pas suffisant. Afin de permettre des systèmes de production plus durable et protéger les espaces naturels, l'industrie textile doit aussi limiter sa consommation de matériaux vierges. Nous proposons donc aussi une réduction de 10 % de l'utilisation de ces matériaux d'ici 2030 (voir page 10 « Objectifs de transformation dans la production »).

La fast fashion et l'ère du polyester

La majorité des fibres sont synthétiques et produites à base de pétrole.

Production mondiale selon le type de fibres, 1980–2030 (en milliers de tonnes)



Source: Tecnon OrbiChem

Cette transition nécessaire vers une économie circulaire représente un immense défi. Réduire la quantité de matériaux vierges utilisés, comme déjà évoqué, est central. Cette baisse pourrait être partiellement compensée par l'utilisation de matériaux issus du recyclage, principalement « fibre à fibre ». Toutefois, même en imaginant que la part du « fibre à fibre » augmente fortement, pour représenter 15 % des matériaux utilisés dans l'industrie de la mode d'ici 2030, le volume total de matières premières utilisées ne diminuerait que de 28 % dans notre scénario.

Au lieu de produire des habits à partir d'habits usagés, l'industrie utilise principalement des plastiques recyclés provenant d'autres secteurs, en particulier les bouteilles en PET. Cependant, si celles-ci peuvent être recyclées plusieurs fois en nouvelles bouteilles, leur transformation en fibres textiles entraîne une dégradation du matériau. Une bouteille en PET peut devenir un t-shirt, mais un t-shirt ne peut pas redevenir une bouteille propre, en raison de la forte teneur en produits chimiques et colorants. Ce processus entraîne par ailleurs une augmentation de l'utilisation de plastiques vierges issus des combustibles fossiles dans le marché des bouteilles.

Changer de fibres et de matériaux n'est donc pas suffisant: il est impératif d'allonger le cycle de vie de nos vêtements. Rien de bien compliqué sur le plan technique: de nombreux vêtements sont jetés alors qu'ils pourraient encore être portés, simplement pour faire de la place à ces « nouvelles tendances » qu'on a peur de rater. Si les vêtements étaient portés deux fois plus longtemps, la même valeur d'usage pourrait être ob-

tenue avec deux fois moins de matériaux. L'illustration (voir page 11) « Objectifs de transformation dans l'utilisation » met en évidence les autres changements nécessaires aux niveaux de la collecte et du recyclage des vêtements.

D'autres étapes doivent être franchies dans différents domaines pour mettre en place un système de la mode plus juste et respectueux des limites planétaires. Elles sont résumées dans les illustrations des pages 10 et 11, intitulées: « Objectifs de transformation dans l'agriculture »; « Objectifs de transformation au travail » et « Objectifs de transformation au niveau du partenariat social ».

Une meilleure redistribution des bénéfices

L'industrie de la mode est marquée par une concurrence acharnée pour les parts de marché et la survie économique. Le principal facteur concurrentiel est le prix.

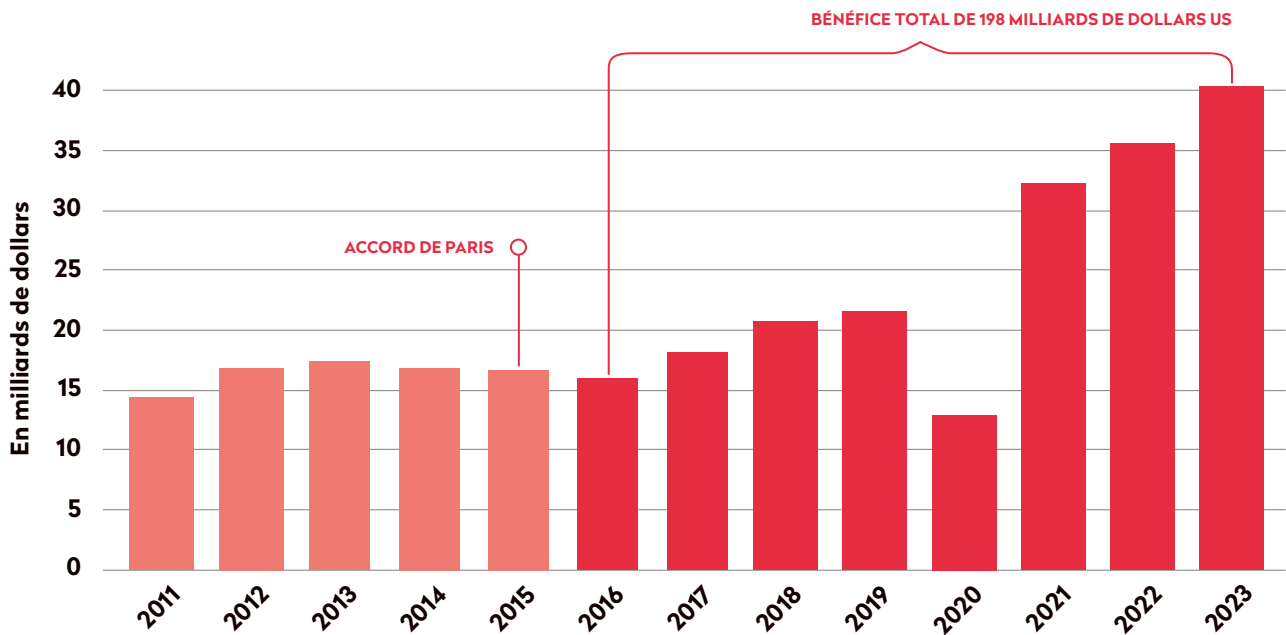
Chaque année, chaque personne en Suisse consomme environ **14,2 kg** de vêtements et de chaussures, soit un total de 99 000 tonnes de vêtements et 29 000 tonnes de chaussures.



Sources: estimations de Public Eye pour 2024. Données utilisées: statistiques du commerce extérieur de l'OFDF, enquête sur le budget des ménages (OFS)

Des entreprises textiles extrêmement rentables

Depuis l'Accord de Paris, en 2015, les 20 plus grandes entreprises de mode cotées en Bourse ont engrangé des bénéfices totalisant 198 milliards de dollars US.



Source: McKinsey, *State of Fashion Report*, 2024. Les chiffres incluent aussi les produits de luxe.

Les détaillants et les marques reportent cette pression pour des prix bas sur l'ensemble de la chaîne de valeur. Dans de telles conditions, un changement aux niveaux social et environnemental est quasiment impossible: les faibles marges ne suffisent pas pour augmenter les salaires de manière significative, diminuer les heures supplémentaires ou améliorer les conditions de travail. Le prix des matières premières ne permet pas de couvrir les coûts d'une production agricole durable, et les plus petit-e-s productrices et producteurs et fabricant-e-s n'ont pas les moyens d'investir dans des sources d'énergie ou des processus plus écologiques en raison des marges dérisoires.

Pour une industrie de la mode plus juste, les principaux schémas de redistribution doivent être alignés sur ces principes: (a) une part plus importante de la valeur ajoutée doit être consacrée à la production ainsi qu'à d'autres segments de la chaîne de valeur qui

nécessitent beaucoup de main-d'œuvre, (b) la part des grandes marques et détaillants doit diminuer et (c) une plus grande part de la valeur ajoutée doit être allouée à la production de matières premières, plus particulièrement à l'agroécologie.

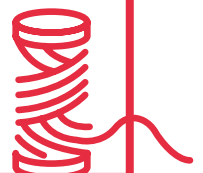
Le monde politique doit agir

L'industrie de la mode ne manque pas de moyens financiers, mais la répartition des profits est profondément inégalitaire. Ces dernières décennies, les 20 plus grandes entreprises de mode cotées en Bourse ont engrangé d'immenses bénéfices. À l'instar des géants du luxe comme LVMH et Kering, des entreprises de fast fashion comme Inditex et Next, ou des marques de sport comme Nike et Adidas. Durant les huit années qui ont suivi la signature de l'Accord de Paris sur le climat, ces 20 entreprises ont enregistré des bénéfices totalisant 198 milliards de dollars (voir graphique ci-dessus).

1 vêtement sur 7 arrive en Suisse par avion.



En moyenne, chaque ménage en Suisse dépense **2036 francs** par an pour l'achat de vêtements et de chaussures. **2%** seulement de ce montant est consacré à des **réparations**.



Source: Public Eye, à partir des statistiques du commerce extérieur de l'OFDF (Swiss-Impex), décembre 2024

Source: OFS, enquête sur le budget des ménages, 2022



Des balles de vêtements sont empilées dans le centre de tri de vêtements Texaid à Schattdorf (UR).

D'autres marques, grands distributeurs et plateformes de commerce en ligne ont également généré d'importants profits pour leurs actionnaires.

De nombreuses personnes tentent aujourd'hui de résister à la démesure de la mode éphémère, en consommant des vêtements et articles textiles de manière plus durable. C'est une raison d'espérer, mais nous ne pouvons pas compter uniquement sur cet esprit de résistance. Les dérives de l'industrie de la mode ne pourront pas non plus être endiguées uniquement par des initiatives volontaires prises par les entreprises ou un système d'autorégulation.

Les gouvernements, les Parlements et chacun·e d'entre nous, citoyennes et citoyens, avons la responsabilité d'utiliser notre démocratie pour régler les problèmes au niveau systémique et mettre l'industrie sur la voie de la transformation. Dans l'Union européenne et chez nos voisins français, le monde politique a pris la mesure du problème et déclaré la guerre à la fast fashion en pro-

posant de nouvelles lois. Public Eye s'engage pour que des instruments similaires, en faveur d'une production et d'une consommation plus durables, soient également mis en place en Suisse.

Dans les mois à venir, Public Eye renforcera son engagement en ce sens au niveau politique afin que la production de textiles durables et recyclables soit activement encouragée, et que les enseignes qui fabriquent des vêtements jetables soient contraintes de passer à la caisse. Cet argent pourra être utilisé pour encourager directement la réparation, la réutilisation et le recyclage. Il servira également à financer des mesures visant à améliorer la durabilité sociale et écologique sur les chaînes d'approvisionnement.

Le laissez-faire ne doit plus être à la mode ! Il est temps de mettre les enseignes de la fast fashion, premières responsables de la surproduction de vêtements et ses effets dévastateurs, face à leurs responsabilités. ■

97 000 tonnes de vêtements et de produits textiles sont jetées chaque année en Suisse, soit un total d'environ **11 kg par personne.**



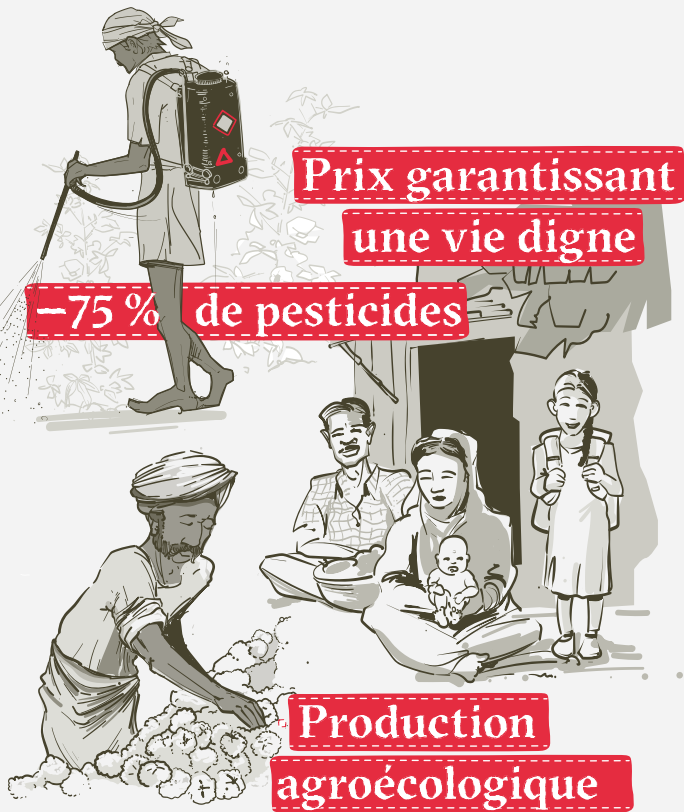
Sur les **97 000 tonnes** de vêtements et de produits textiles jetées, environ **60 %** sont exportées.

Environ **40 %** finissent **aux ordures ménagères.**



Un relooking total s'impose

OBJECTIFS DE TRANSFORMATION QUE NOUS VOULONS ATTEINDRE D'ICI 2030...



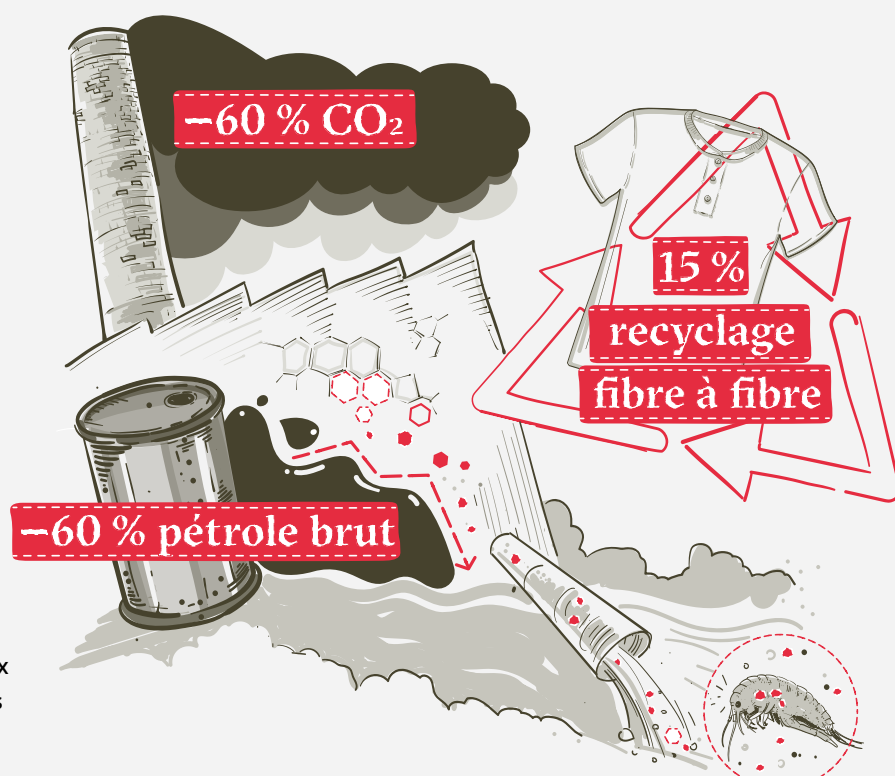
... DANS L'AGRICULTURE

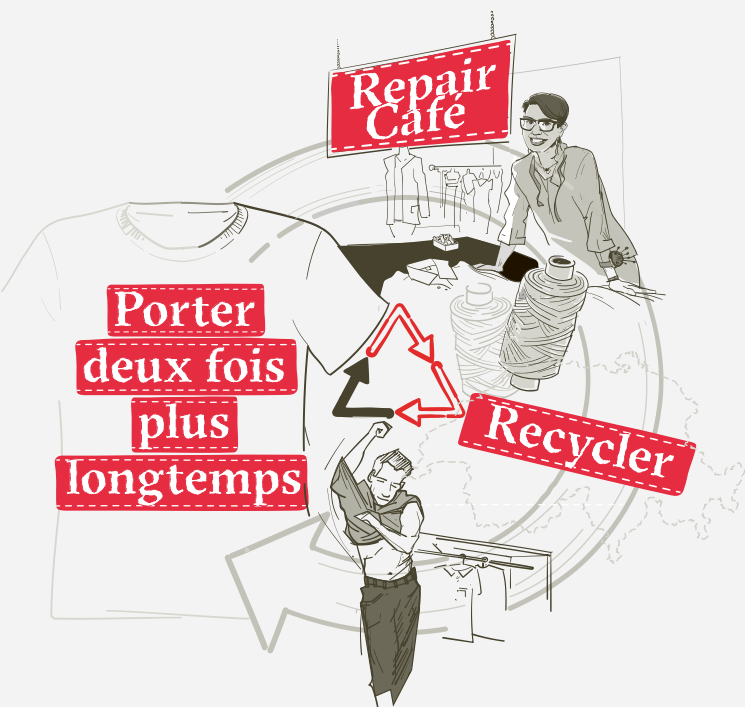
- Zéro déforestation pour la culture de plantes à fibres ou la production de cuir
- 50 % des fibres naturelles sont cultivées selon des principes agroécologiques
- Aucun pesticide hautement toxique n'est utilisé dans les cultures; la consommation de pesticides diminue globalement de 75 %
- Fixation de prix de référence permettant un salaire vital dans au moins 50 % des sources d'approvisionnement en coton
- Éradication de l'esclavage moderne et du travail des enfants dans les systèmes de production

... DANS LA PRODUCTION

L'industrie de la mode

- produit nettement moins de vêtements
- réduit de 60 % les émissions de gaz à effet de serre
- réduit de 40 % la consommation de matières premières vierges, c'est-à-dire :
 - 60 % de moins de matières premières fossiles comme le pétrole
 - 10 % de moins de matières premières naturelles comme le coton
- augmente à au moins 15 % de la part de matériaux issus du recyclage « fibre à fibre »
- divise par deux la quantité de microplastique qu'elle libère dans l'environnement
- n'utilise plus de produits chimiques dangereux
- traite les boues issues de la production et des eaux usées et les fait tester





... DANS L'UTILISATION

- Nombre de jours d'utilisation active de vêtements multiplié par deux en moyenne
- 100 % des vêtements usés sont triés et collectés séparément
- 50 % des vêtements collectés sont réutilisés au niveau local, en Suisse ou dans ses environs
- Les déchets textiles non recyclables sont réduits de moitié
- Les entreprises prennent des mesures pour garantir la durabilité écologique et des conditions de travail décentes pendant tout le cycle de vie du vêtement, même d'occasion

... AU TRAVAIL

- La semaine de travail est limitée à 40 heures dans l'industrie textile
- Les employé-e-s gagnent un salaire vital
- Le principe «à travail égal, salaire égal» est respecté
- Chaque personne travaillant pour l'entreprise doit avoir signé un contrat de travail formel et équitable
- Les lieux de travail sont sûrs et ne mettent pas la santé en danger
- Les travailleurs et travailleuses sont protégé-e-s de la chaleur, du froid et des autres aléas climatiques
- L'accès à l'eau potable et à des sanitaires est garanti pour tous et toutes



Couverture sociale



... AU NIVEAU DU PARTENARIAT SOCIAL

- Les personnes peuvent jouir de leur liberté d'association
- Les négociations collectives sont la norme dans l'industrie textile
- Au moins 50 % des employé-e-s sont protégé-e-s par une convention collective
- Les femmes, les personnes migrantes ou travaillant à domicile et d'autres groupes souvent victimes de discriminations sont représentés de manière plus équitable dans les syndicats
- Au moins 75 % des employé-e-s bénéficient d'une couverture sociale conforme aux normes de l'Organisation internationale du travail



« La fast fashion produit chez nous des montagnes de déchets »

Au Ghana, Yayra Agbofah, entrepreneur social, lutte avec créativité contre les déchets textiles générés par notre société de consommation. Il lance un appel à l'Europe, aux États-Unis et à l'Asie pour qu'ils réduisent leur consommation de vêtements et à internaliser leur recyclage. Il qualifie la pratique actuelle de transfert des déchets vers le Ghana de « colonialisme des déchets ».

PROPOS RECUEILLIS PAR **ROMEIO REGENASS**

Dans la nuit du 1^{er} au 2 janvier 2025, un incendie a ravagé le marché de Kantamanto, à Accra, capitale du Ghana. Quelles ont été les conséquences de cette tragédie ?

L'incendie a détruit 65 % de la surface du marché, ce dernier faisant l'équivalent de six à huit terrains de football. Environ 3000 stands ont été emportés par les flammes, et des centaines de tonnes de vêtements ont été réduites en cendres. Mais plus grave : des milliers de personnes ont perdu leur moyen de subsistance. Imaginez un instant : Kantamanto est le plus grand marché de vêtements d'occasion de toute l'Afrique de l'Ouest où, chaque année, environ 50 millions de vêtements sont triés, réparés, et revendus. Pourtant, cela ne représente qu'une infime fraction des centaines de millions de vête-

ments qui sont envoyés année après année au Ghana.

Que s'est-il passé depuis l'incendie ?

Nous sommes en train de tout reconstruire, car le marché est la principale source de revenus pour les quelque 15 000 commerçant-e-s. Kantamanto donne aussi du travail à de nombreuses autres personnes, notamment dans le nettoyage, le transport, aux travailleuses et travailleurs des stands d'alimentation, etc. Certaines de ces personnes sont particulièrement vulnérables, comme des mères célibataires ou des commerçant-e-s plus âgé-e-s. C'est à ces personnes que notre aide doit s'adresser en premier lieu. Nous sommes reconnaissants de chaque soutien car, par nos propres moyens, nous ne pourrions pas reconstruire le marché.

Quel est votre lien avec Kantamanto ?

En 2018, j'ai fondé une organisation à but non lucratif, *The Revival*, qui nous permet de travailler en équipe pour inventer des solutions créatives face aux déchets textiles, de revaloriser les vêtements usés et de créer de nouveaux emplois. Notre approche est multidimensionnelle : écologique, sociale et économique. Nous évitons que les déchets textiles ne finissent à la décharge ou abandonnés sur les plages en pariant sur l'upcycling ou le redesign, avec pour objectif de permettre aux habitant-e-s du Ghana de redonner vie à ces vêtements.

Quel est le problème ?

Le Ghana reçoit des tonnes de déchets textiles en provenance de l'hémisphère Nord : cela permet certes

Les pays du Nord se débarrassent également des vêtements d'hiver au Ghana. Ici une œuvre de l'organisation à but non lucratif *The Revival* met en lumière l'absurdité de la surconsommation à travers une montagne de vêtements usagés dans la capitale, Accra.

à des millions de personnes d'avoir accès ici à des vêtements à bas prix, mais cela signifie aussi qu'ils n'achètent presque plus jamais de vêtements produits localement. Beaucoup d'usines textiles ont donc dû fermer leurs portes. Les vêtements qui ne peuvent pas être réutilisés – soit 20 à 30 % du total – viennent ensuite obstruer nos rivières et nos fleuves, polluer nos plages ou s'entassent dans d'immenses décharges. Ces montagnes de vêtements sont parfois incinérées illégalement, ce qui entraîne également la pollution de l'air que nous respirons.

Les sociétés de consommation de l'hémisphère Nord sont donc la source de gros problèmes dans l'hémisphère Sud...

Absolument. Lorsque le Nord produit des vêtements de mauvaise qualité, en matériaux synthétiques, comme le polyester, ces vêtements finissent chez nous. Et en plus, le Nord a encore le sentiment d'avoir le droit de nous envoyer ses déchets textiles. Certaines tendances de consommation, comme la surproduction, la fast fashion ou une production non durable entraînent des conséquences directes pour nous, ici, au Ghana.

Quel est le rapport avec la fast fashion ?

La fast fashion est très, très difficile à inclure dans une économie circulaire, car la qualité est très mauvaise. Les vêtements fabriqués avec des tissus mélangés de fibres synthétiques et naturelles sont aussi difficiles à recycler. La fast fashion a engendré d'immenses montagnes de déchets. C'est une véritable forme de colonialisme des déchets.

Qu'entendez-vous par là ?

La manière dont les pays riches externalisent les coûts écologiques de leur consommation en se débarrassant de leur surproduction et de leurs déchets textiles dans des pays comme le Ghana, qui ne disposent pas d'infrastructures adaptées pour le recyclage, est une expression parmi d'autres des disparités économiques entre le Nord et le Sud. Un exemple, il n'y a pas d'hiver au Ghana. Ici, la température la plus « froide » avoisine les 26 °C. Nous n'avons donc pas besoin de vêtements d'hiver. Pourtant, les pays du Nord se débarrassent de leurs vêtements chauds chez nous. Ce qui engendre de nombreux problèmes.

Comment aider le Ghana ?

Il serait très utile que le Nord collecte davantage de vêtements au niveau local et les recycle sur place, plutôt que de les expédier en Afrique. À l'échelle mondiale, l'avenir réside dans l'économie circulaire, que nous cherchons à instaurer ici. Il s'agit de créer localement de la valeur ajoutée à partir de vêtements usagés, tout en mettant en place les initiatives locales nécessaires pour y parvenir.

***The Revival* veut aussi valoriser le travail qui se cache derrière la fabrication des vêtements.**

Oui, les employé-e-s de l'industrie textile ne sont pas uniquement un facteur coût, ce sont des êtres humains. Qui ont leur dignité. Pourtant, beaucoup de personnes ne sont absolument pas conscientes du travail investi pour créer un vêtement. Il n'est pas acceptable qu'un vêtement ne soit produit que pour 1 ou 2 dollars, puis vendu pour beaucoup plus.

Qu'attendez-vous de la part des entreprises qui gagnent des millions, voire des milliards grâce à la mode ?

Aujourd'hui plus que jamais, après l'incendie de Kantamanto, les marques de fast fashion en particulier doivent prendre leurs responsabilités et nous

soutenir. Mais aucune ne nous a tendu la main, pas une seule d'entre elles n'a même exprimé de regrets. Je trouve cela incroyable, injuste et inéquitable. Le colonialisme des déchets ne concerne pas seulement l'environnement, mais aussi les droits humains.

Et au-delà de Kantamanto ?

Il est crucial d'éduquer pour une consommation plus durable. Les grandes marques doivent réduire leur production et l'ampleur de leur marketing, qui incite constamment les consommatrices et les consommateurs à acheter toujours plus de vêtements. L'industrie de la mode présente de nombreuses dérives et nous devons nous y attaquer. Tout le modèle économique est à repenser... et enfin, nous avons besoin d'une réglementation politique pour soutenir l'économie circulaire à l'échelle locale. C'est très, très important. ■

Pour plus d'information, vous pouvez visiter le site de *The Revival* :

www.therevival.earth



YAYRA AGBOFAH

Au Ghana, Yayra Agbofah, entrepreneur social, lutte avec créativité contre les déchets textiles générés par notre société de consommation. Il a participé à un webinaire de Public Eye sur la transformation socioécologique de l'industrie textile.



Boom de la « mode avion » en Suisse

La Suisse connaît une augmentation sans précédent des importations d'articles de fast fashion transportés par avion, sous l'impulsion de plateformes de commerce en ligne telles que Temu ou Shein. Fin 2024, un vêtement sur sept était déjà acheminé en Suisse par avion, dont plus des trois quarts en provenance de Chine.

DAVID HACHFELD

La « mode avion » ? Une absurdité mais aussi malheureusement une réalité : pour continuer à alimenter la mode éphémère, certaines enseignes transportent par avion des quantités astronomiques de t-shirts, pantalons et chaussures, bien que cette pratique génère des dizaines de fois plus d'émissions de gaz à effet de serre. Public Eye a révélé pour la première fois l'ampleur de ce phénomène en 2023. Nos recherches ont montré comment Inditex (la maison mère de Zara) a fait de l'aéroport de Saragosse le centre névralgique de sa logistique mondiale. Malgré tous les appels à revoir ses pratiques, le géant espagnol de la mode continue de miser sur la « mode avion », toujours plus selon notre analyse de données. Un documentaire a récemment mis en lumière les conséquences de cette pratique au Bangladesh.

Jusqu'en 2023, la « mode avion » n'arrivait presque qu'indirectement en Suisse, via Saragosse ou d'autres aéroports de l'Union européenne, mais depuis, les importations directes augmentent rapidement. En 2024, plus de 22 000 tonnes de textiles, de vêtements et d'articles en cuir ont été importés en Suisse par voie aérienne, dont 17 000 tonnes – soit plus des trois quarts – en provenance de Chine.

À l'automne 2024, ces importations ont atteint un niveau record de plus de 2000 tonnes par mois. La seule période pendant laquelle des quantités comparables ont été transportées par avion était le printemps 2020, lors de la première vague de la pandémie de Covid-19 (voir graphique du haut, page 15). Il s'agissait alors de répondre au besoin urgent de vêtements de protection en provenance d'Extrême-Orient.

C'est surtout dans le domaine des vêtements (sans tenir compte des autres articles textiles et de la maroquinerie) que le volume des importations par voie aérienne a explosé au cours des 18 derniers mois. En décembre 2024, 13,9 % des vêtements importés en Suisse sont arrivés directement par avion, et même 30,1 % de ceux provenant de Chine (voir graphique du bas ci-dessous).

Les détaillants en ligne adorent prendre l'avion

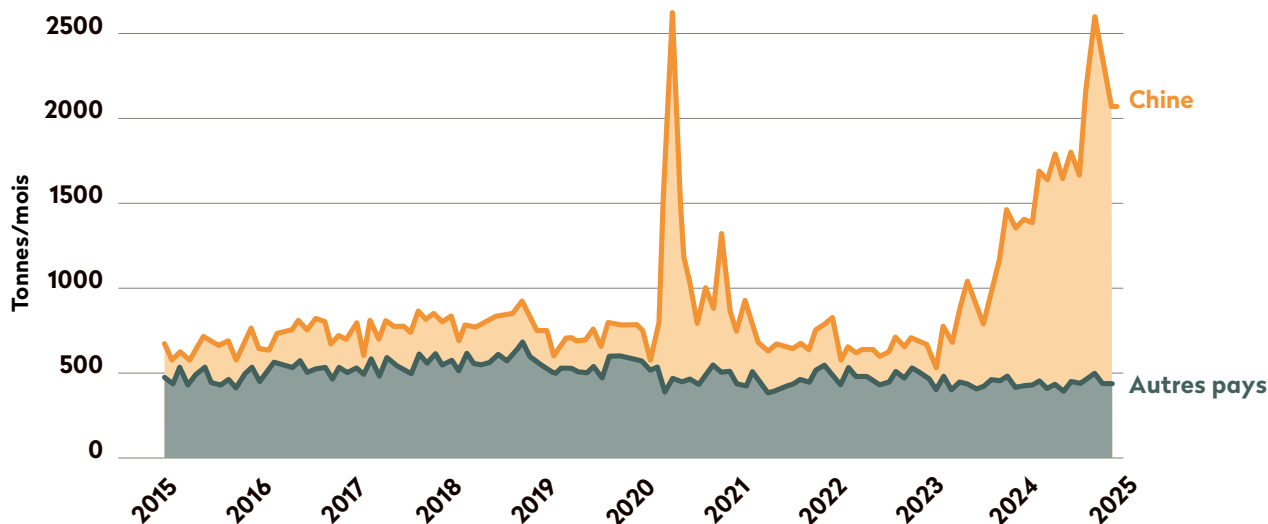
Les conséquences écologiques sont dramatiques : selon le calculateur d'émissions EcoTransIT, le transport de 1 tonne de vêtements par avion depuis la plateforme de production de Guangzhou, en Chine, jusqu'à Zurich génère 49 fois plus d'émissions de gaz à effet de serre que

le transport maritime des mêmes vêtements vers Gênes suivi d'un transport par camion jusqu'en Suisse.

Le principal moteur de cette évolution est la croissance rapide des parts de marché d'acteurs comme Shein et Temu, qui livrent en quelques jours directement aux ménages suisses des marchandises chinoises à très bas prix. En 2024, le niveau de prix des vêtements transportés par avion depuis la Chine est même tombé nettement en dessous du prix moyen de toutes les importations de vêtements en Suisse. Cela montre que ce ne sont plus principalement les articles chers qui sont transportés par avion, mais surtout la mode à bas prix.

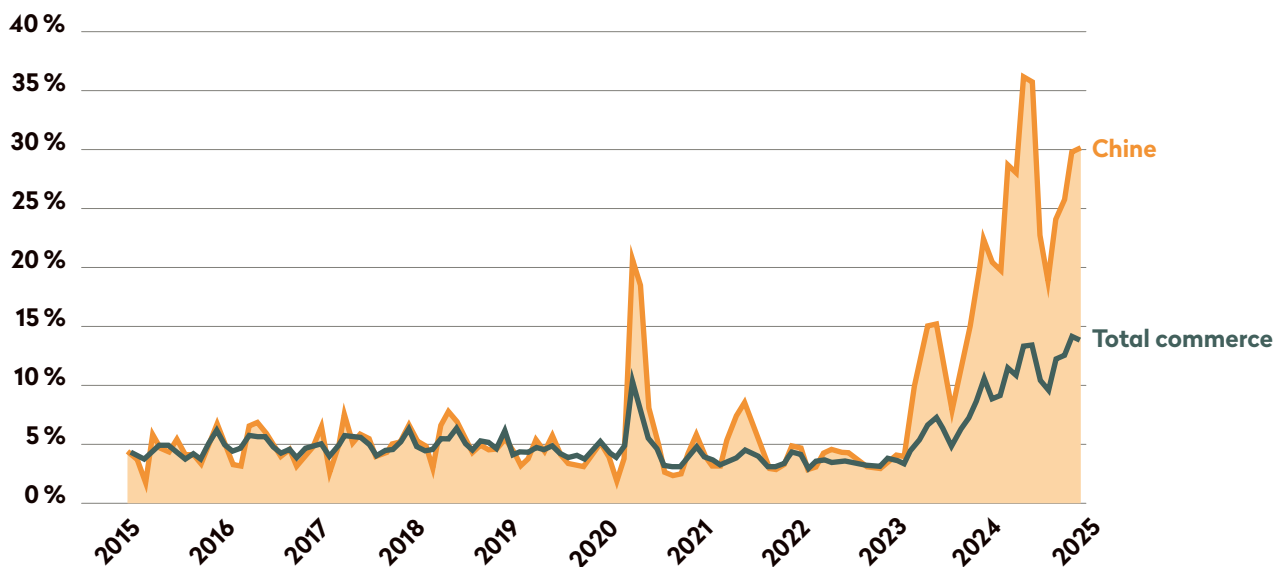
Les vêtements et autres textiles constituent environ 40 % de l'ensemble des importations depuis la

Importations par avion en Suisse (textile, vêtements, articles en cuir)



Source : Public Eye, d'après les données statistiques du commerce extérieur de l'OFDF (Swiss-Impex). Les données concernant 2024 sont provisoires.

Part des vêtements importés en Suisse transportés par avion



Chine. Cette catégorie de produits est celle qui a enregistré la plus forte hausse, mais les articles en plastique, les jouets, l'électronique ou encore les articles d'ameublement, dont la promotion se fait surtout sur la plateforme de commerce en ligne Temu, enregistrent également une nette croissance.

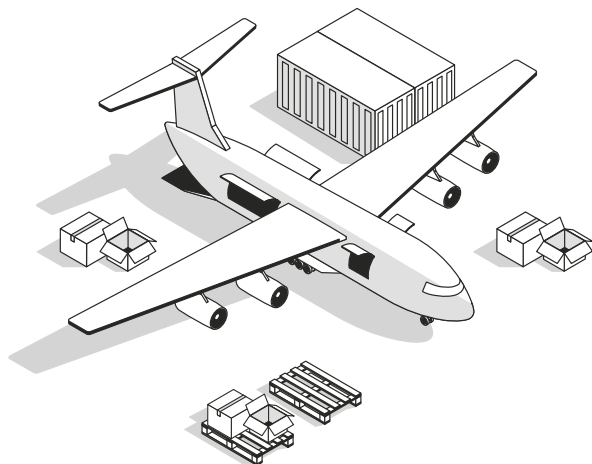
En octobre 2024, les importations par voie aérienne en provenance de Chine ont dépassé pour la première fois la barre des 5000 tonnes. La quantité totale en 2024 correspond à la capacité de chargement de plus de 470 avions-cargos, dont environ 170 pour le textile, l'habillement et la maroquinerie.

Des lois pour protéger l'environnement

Cette récente évolution montre clairement que, malgré les nombreuses promesses faites par l'industrie textile, le secteur ne s'engagera pas volontairement sur la voie de la réduction drastique qui s'impose face à la crise climatique. Bien sûr, certaines entreprises font de gros efforts dans ce domaine, mais leurs progrès sont annihilés par la concurrence, qui n'ont aucun scrupule à conquérir des parts de marché au détriment du climat.

Pour commencer à corriger le tir, une première étape concrète consisterait à imposer une obligation de déclaration pour les biens de consommation. Outre le mode de transport, celle-ci instaurerait davantage de transparence concernant d'autres informations sur la durabilité de la production, par exemple à l'aide d'un passeport obligatoire pour les produits. Il faudrait par ailleurs supprimer au plus vite le subventionnement indirect du trafic aérien dû à l'absence de taxation du kérosène ainsi que les exceptions pour les vols extra-européens en matière d'échange de quotas d'émission.

Il est important à cet égard que les mesures législatives ne visent pas uniquement les nouvelles plateformes chinoises, mais qu'elles mettent tous les commerçants et fabricants face à leurs responsabilités. Car, comme le montre l'exemple d'Inditex, les acteurs européens établis de longue date ont aussi un retard considérable à combler sur la voie de la durabilité. ■



Le greenwashing d'Inditex

Il faut plonger dans les 514 pages du rapport annuel du géant espagnol de la fast fashion pour dénicher des chiffres relatifs aux émissions générées par le transport en 2024. Et ceux-ci sont révélateurs. Alors qu'Inditex déclare avoir réduit ses émissions dans d'autres domaines, celles dues au transport et à la distribution des marchandises ont bondi de 10% en 2024, atteignant 2,6 millions de tonnes d'équivalent CO₂ (contre 2,3 millions l'année précédente). En moyenne, le transport et la distribution représentent désormais environ 20% de l'empreinte carbone des vêtements de la marque Zara.

Un manque flagrant de transparence

Au lieu d'assumer ces chiffres, Inditex tente de masquer sa dépendance au fret aérien et son impact considérable sur le climat. Le transport aérien n'est mentionné qu'une seule fois dans son rapport annuel, et uniquement pour évoquer un accord sur l'utilisation de carburant d'aviation durable. Inditex prévoit en effet d'utiliser une part de 5% de ce carburant pour ses vols au départ de Madrid. Mais face à l'ampleur du problème, cela ne représente qu'une goutte d'eau dans l'océan. Présenter une mesure isolée et extrêmement restreinte comme une solution, tout en cachant les quantités réelles d'émissions de gaz à effet de serre générées par le fret aérien, relève du pur *greenwashing*.

Des données confirment l'explosion du fret aérien d'Inditex

À l'aéroport de Saragosse, en Espagne, où Inditex a installé son principal centre logistique, les volumes de marchandises transportés sont en hausse, comme en témoignent les données statistiques consultées par Public Eye. La majeure partie provient du géant de la mode éphémère. Les vols pour acheminer des articles depuis les usines asiatiques vers les centres logistiques européens ont significativement augmenté.

H&M montre qu'une autre voie est possible

Un coup d'œil du côté d'H&M, grand rival d'Inditex, montre que le modèle d'affaires de la fast fashion peut se passer en grande partie du fret aérien. En 2023, seul 1% de la marchandise commercialisée par le géant suédois était transporté par avion. Et les émissions de gaz à effet de serre dues au transport et à la distribution s'élevaient à 448 kilotonnes d'équivalents CO₂, soit 5,2% seulement des émissions totales du groupe.



Visionner le documentaire (en anglais) sur la fast fashion et Inditex ici : peye.link/ITX_Air

Les profits avant tout : le Parlement ne veut pas de loi pour le secteur des matières premières

Trois ans après le début de la guerre d'agression menée par la Russie en Ukraine, la Suisse se dérobe une fois de plus à ses responsabilités en matière de politique économique. Le Conseil des États refuse d'encadrer le secteur des matières premières, rejetant une motion du groupe socialiste. La Chambre haute tolère ainsi que la prospérité de la Suisse soit en partie générée par des entreprises dont le modèle d'affaires repose aussi sur l'exploitation et le transfert de bénéfices des pays du Sud. Celles-ci prospèrent d'autant plus que les crises et les conflits s'intensifient dans le monde.

ROBERT BACHMANN ET OLIVER CLASSEN

Le Conseil des États a rejeté le 19 mars une motion déposée en mars 2022 par le Parti socialiste, peu après l'invasion de l'Ukraine par la Russie. Celle-ci visait à établir un cadre juridique pour le secteur des matières premières afin de lutter contre ses dérives, prévenir de nouveaux scandales et protéger ainsi la réputation de la Suisse au niveau international. En septembre 2023, la majorité du Conseil national avait pourtant soutenu la revendication principale de cette motion, encouragée par les nombreuses révélations sur les liens étroits entretenus par la Suisse avec le négoce de matières premières russes et ses oligarques.

Un an et demi plus tard, les déclarations parlementaires en faveur des populations qui subissent de plein fouet les effets néfastes du secteur des matières premières, et de l'absence de cadre réglementaire, sont un lointain souvenir. Le Conseil des États a renoncé à « éviter de répéter les erreurs que nous avons payées cher dans le secteur bancaire », selon l'intitulé de la motion rejetée par 33 voix contre 11. Ce refus intervient quelques mois après les remerciements adressés par la ministre des Finances Karin Keller-Sutter aux négociants pour les recettes fiscales supplémentaires générées en 2022 et 2023. Pourtant, si les profiteurs des

crises et des guerres à Genève et Zoug ont engrangé des bénéfiques records ces dernières années, c'est aussi parce que des millions de personnes à travers le monde ont dû faire face à l'explosion des prix des denrées alimentaires et de l'énergie. À cela s'ajoutent les nombreux scandales de corruption et autres abus du secteur des matières premières dénoncés depuis des années par Public Eye.

Mais rien de tout cela ne pousse les autorités helvétiques à agir. Et le Parlement refuse toujours d'imposer des garde-fous aux activités de Glencore, Trafigura et consorts à l'étranger. Sans loi spécifique, la Suisse continuera donc à tirer profit de sa place de négoce, principalement aux dépens des populations les plus vulnérables dans les pays producteurs. Et les bénéfices de crise continueront à remplir les caisses publiques, selon le modèle d'affaires de la Suisse.

D'un point de vue éthique, mais aussi face à un ordre mondial en rapide mutation, la question de la viabilité de ce modèle se pose toutefois. Il est temps de remplacer l'opportunisme économique par une politique fondée sur des valeurs, qui respecte les droits humains, contribue à davantage de justice sociale au niveau mondial et préserve l'environnement pour les générations à venir. ■

Trafigura en Angola

Fin janvier, le Tribunal pénal fédéral a condamné le groupe de matières premières Trafigura pour avoir versé l'équivalent de 5 millions de francs de pots-de-vin à un fonctionnaire angolais. Plus d'informations sur les coulisses de ce jugement historique sont disponibles aux pages 18 à 21.

Aux pages 22 à 32, nous vous emmenons dans un voyage à travers le corridor de Lobito, une ligne ferroviaire géostratégique menant aux mines de cuivre et de cobalt de l'Afrique centrale, pour laquelle Trafigura a obtenu la concession.

La justice suisse rend un verdict historique sur un cas d'école de corruption

La maison de négoce Trafigura a été condamnée par le Tribunal pénal fédéral pour avoir versé l'équivalent de 5 millions de francs de pots-de-vin à un fonctionnaire angolais. Le 31 janvier 2025, la justice suisse a également prononcé la culpabilité de trois individus : le fonctionnaire corrompu, l'intermédiaire genevois chargé d'acheminer les fonds ainsi que l'ancien numéro 3 de l'entreprise. Ce dernier a écopé de douze mois de prison ferme ; une première dans l'histoire d'un pays si peu habitué à poursuivre la criminalité financière.

ADRIÀ BUDRY CARBÓ EN COLLABORATION AVEC MANUEL ABEBE

Les vitres teintées et la carrosserie rutilante, quatre grosses cylindrées attendent les équipes de Trafigura devant le Tribunal pénal fédéral. Nous sommes en décembre 2024 et la nuit vient de tomber sur Bellinzona. Pendant les huit jours d'un procès hors norme qui a contraint pour la première fois une maison de négoce à comparaître devant une cour fédérale, chacun a joué sa partition : les avocat-e-s pour instiller des doutes sur la procédure instruite par les procureur-e-s ou louer la mise en conformité *compliance* de Trafigura ; les communicant-e-s pour contrôler – et exiger en direct des rectificatifs – les dépêches publiées par la poignée de journalistes suisses et étrangers qui ont pu se permettre le déplacement au Tessin.

Rien n'y a fait, malgré les moyens déployés par le négociant aux 243 milliards de dollars de chiffre d'affaires. Six semaines après le procès, le verdict prononcé par les juges fédéraux est implacable : une quadruple condamnation pour la multinationale, le fonctionnaire angolais corrompu, le haut cadre qui supervisait toutes les opérations chez Trafigura ainsi qu'un intermédiaire genevois chargé d'acheminer les pots-de-vin. Trafigura a annoncé son intention de faire appel (en fonction de la teneur du verdict écrit) ainsi que Michael Wainwright et Paulo Gouveia Júnior.

La multinationale et son marché « protégé »

Prenons d'abord la société Trafigura. À l'époque des faits, soit entre avril 2009 et octobre 2011, elle est dirigée par le Français Claude Dauphin, un ancien cadre du groupe Marc Rich + Co (devenu Glencore). En Angola, pays sortant d'une longue et sanglante guerre civile, la maison de négoce tient alors l'un de ses marchés les plus lucratifs : elle achète du brut bon marché à la société d'État Sonangol et dispose d'un monopole sur la revente de produits pétroliers à une population en pleine expansion.

Pour ce faire, elle cultive ses relations avec les plus hauts dignitaires du régime, n'hésitant pas à former des coentreprises joint-ventures avec des généraux proches du clan de José Eduardo Dos Santos, qui règne alors sur le pays. L'Angola – dont la quasi-totalité des revenus provient de l'extraction de pétrole – figure en 2009 à la 162^e place sur 180 de l'Indice de perception de la corruption de *Transparency International*.

Parmi ses liaisons dangereuses en Angola, Trafigura s'est fait épingle pour s'être montrée très « généreuse » avec un fonctionnaire local, Paulo Gouveia Júnior, dirigeant de la filiale Sonangol Distribuidora. Les pots-de-vin versés ont permis à la maison de négoce de faire des affaires lucratives dans le domaine des services maritimes, signant huit contrats de location de navires (affrètement) et un contrat d'approvisionnement en carburant (soutage) en faveur de la société d'État angolaise. Ces contrats particulièrement avantageux pour Trafigura – qui permettaient aussi à Paulo Gouveia Júnior de toucher des commissions conséquentes sur les cargos ainsi que sur la revente de gasoil par Sonangol Distribuidora – ont fait perdre plus de 145 millions de dollars au Trésor public angolais, selon la somme retenue par les juges fédéraux.

L'Angola n'étant pas partie à la procédure, elle ne sera pas dédommagée. Les profits illicites devront être versés dans les caisses de la Confédération, accompagnés d'une amende de 3 millions de francs (le montant maximal étant fixé à 5 millions).

Après quelque trois décennies de carrière chez Trafigura, Michael Wainwright a été mis à la retraite fin 2023, à l'annonce de la tenue du procès de Bellinzona. Ici, photographié devant le Tribunal pénal fédéral.

Le corrompu et la tuyauterie de la corruption

Pour avoir encaissé sans broncher 4,3 millions d'euros de pots-de-vin sur son compte bancaire genevois et plus de 600 000 dollars en liquide, Paulo Gouveia Júnior est condamné à 36 mois de prison dont 14 fermes. Pour les procureurs du Ministère public de la Confédération (MPC), le fonctionnaire a « vendu sa probité » pour s'enrichir. Propriétés dans les quartiers chics de Luanda, SUV, bouteilles de champagne : il incarne la corruption dans un pays où un tiers de la population vit avec moins de 2,15 dollars par jour.

L'acte d'accusation du MPC détaille sur 150 pages la mise en place et l'exécution du « pacte corruptif ». On y retrouve de somptueuses invitations à Gstaad ou au Carnaval de Rio pour certains cadres du régime angolais ou leurs proches. Le 7 avril 2009, quand Paulo Gouveia Júnior se rend à Genève, c'est aux frais de Trafigura qu'il loge dans deux palaces 5 étoiles. C'est encore Trafigura qui émet une lettre de recommandation en faveur du fonctionnaire angolais afin qu'il ouvre un compte bancaire auprès de la succursale genevoise de Crédit Agricole (aujourd'hui CA Indosuez). C'est là qu'il recevra les pots-de-vin.

Le 10 juillet 2009, le premier versement de 350 000 euros passe pourtant par Enelmer International Ltd., une société offshore en mains de celui qui est

alors membre du conseil d'administration de Trafigura, Mariano Marcondes Ferraz. Mais, considérant l'approche trop directe, ce spécialiste des marchés angolais et brésilien va aider Paulo Gouveia Júnior à créer sa propre structure offshore, Wyland Group Ltd. qui recevra 16 transferts totalisant 4 millions d'euros, en provenance de la société ConsultCo Trading Ltd., domiciliée aux îles Vierges britanniques. Celle-ci est contrôlée par l'intermédiaire de Trafigura en Afrique australe, un Genevois que nous nous contenterons de nommer T.P. En outre, plus de 604 000 dollars ont été remis en espèces au fonctionnaire angolais, selon l'acte d'accusation.

Le grand argentier et les principes comptables

Le procès de Bellinzone a aussi été l'occasion de se pencher sur la « double comptabilité » de Trafigura. Selon les procureurs, la direction de la maison de négoce a installé l'un de ses anciens employés, J.H., au sein d'une fiduciaire chargée de « contrôler » l'argent transitant par ConsultCo, et donc de « réconcilier » la comptabilité officielle à celle des pots-de-vin. Dans un étrange enregistrement audio, J.H. s'est lui-même décrit comme « *Mr. Non-Compliant* ». Un surnom que lui aurait donné le cofondateur de Trafigura, Claude Dauphin, parce qu'il « faisait ce qui ne pouvait pas être fait en interne au sein du groupe Trafigura »,



selon l'acte d'accusation. La fiduciaire genevoise de J.H., perquisitionnée en septembre 2022 par la police fédérale, ne comptait comme client-e-s que la maison de négoce, ses agents et ses intermédiaires.

Jamais un haut cadre n'avait été condamné sur le plan fédéral ; jamais une personne physique n'avait été condamnée à de la prison ferme pour ce type de délit financier.

Au cœur du système Trafigura, on retrouve Michael dit « Mike » Wainwright. Très certainement milliardaire, ce discret comptable compte parmi les plus grandes fortunes de Suisse, après près de trois décennies de carrière dans la maison de négoce. Il y a gravi tous les échelons, jusqu'à devenir membre du conseil d'administration et directeur des opérations. C'est donc au titre de *Chief Operating Officer* qu'il supervisait et approuvait les versements vers les intermédiaires de Trafigura. Il apparaît fréquemment en copie des échanges d'e-mails, quand ce n'est pas lui qui donne directement l'ordre de transférer

deux tranches de 500 000 dollars à ConsultCo, enjoint un collaborateur à poursuivre la discussion sur une messagerie cryptée, ou dit vouloir « effacer correctement » lui-même la clé USB d'un tiers.

L'ancien homme fort de Trafigura a nié connaître la finalité corrompive de ces paiements et rappelé que sa société exécutait chaque jour des centaines de transferts. Son avocat ainsi que ceux de Trafigura n'ont, eux, eu de cesse de pointer en direction du grand absent de la procédure : Mariano Marcondes Ferraz. L'homme d'affaires, qui gérait les affaires de Trafigura en Angola, a été arrêté en 2016, puis condamné dans le cadre de l'affaire Petrobras, un vaste scandale de corruption au Brésil. Il purge désormais des arrêts domiciliaires après avoir collaboré avec les autorités de son pays. De quoi compromettre son témoignage, selon la défense, qui a également évoqué des échanges entre le MPC et les procureurs brésiliens réalisés « en dehors du cadre légal » ainsi que des « principes de barbouzes ».

Michael Wainwright a été condamné à 32 mois de prison dont 12 fermes. Jamais un haut cadre n'avait été condamné sur le plan fédéral ; jamais une personne physique n'avait été condamnée à de la prison ferme pour ce type de délit financier. Contactée, Trafigura se dit « déçue par la décision » du Tribunal pénal fédéral. La maison de négoce souligne avoir « investi des ressources importantes dans le renforcement de son programme de conformité au cours des dernières années » et rappelle avoir renoncé, depuis 2019, aux intermédiaires pour développer ses affaires commerciales.

Le pion à l'heure du grand nettoyage

« *Erase – All ConsultCo* ». La note a été écrite à la main dans un cahier, puis récupérée par la police fédérale après la perquisition de la fiduciaire de J.H., en septembre 2022. Depuis les locaux adjacents de Trafigura, quelqu'un vient de lancer l'opération grand nettoyage. Et celui que l'on surnomme « *Mr. Non-Compliant* » s'apprête à s'exécuter. ConsultCo, c'est donc l'entreprise de T.P., employé de Trafigura de 1995 à 2002, puis opportunément reconverti en consultant indépendant. Il ne compte alors qu'un seul client : son ancien employeur.

Selon les juges fédéraux, ConsultCo a été « empruntée » par Trafigura pour faire parvenir les commissions illicites à destination de Paulo Gouveia Júnior. En échange, ConsultCo possédait des parts de Trafigura via deux entités maltaises, actionnaires de la filiale Puma



Mariano Marcondes Ferraz, ancien cadre de Trafigura, est passé aux aveux. Il a admis que des pots-de-vin ont été versés pour le compte de la maison de négoce dans le cadre du scandale Petrobras, mais également en Angola.



En 2024, Public Eye a répertorié, de manière inédite, 20 affaires judiciaires impliquant des négociants suisses de matières premières et s'est associée à l'artiste Jean-Philippe Kalonji pour les illustrer. Le dessin ci-dessus représente le cas intitulé « Le monopole de Trafigura en Angola ».

Energy (PE Investments Ltd. et Global PE Investors Plc). Coïncidence ou pas, c'est juste après la perquisition de septembre 2022 que la multinationale a purgé de son capital la société en mains de T.P., en procédant au rachat des actions pour un montant qui nous est inconnu. ConsultCo Trading Ltd. était en voie d'être « *all-erased* » (complètement effacé).

Lors du procès, T.P. a admis avoir eu la responsabilité de prospecter en Angola afin de décrocher la concession d'une ligne ferroviaire traversant le pays, vers la ceinture de cuivre centre-africaine... Le corridor de Lobito.

Durant le procès, T.P. a soutenu ne jamais avoir « été exposé ou confronté à la corruption » en quelque trois décennies de carrière en Afrique australe. Il n'a pas vraiment expliqué pourquoi son ancien employeur lui a donné la mission de transférer des fonds à la société offshore de Paulo Gouveia Júnior. Il faut dire que – sept mois après l'ouverture de l'enquête du MPC, l'intermédiaire s'est vu octroyer des actifs dans sa région de prédilection. En

février 2021, la filiale Puma Energy a en effet cédé l'intégralité de sa participation dans la société congolaise SPSA Cobil SA à une entité dénommée Translog Sàrl, en mains de T.P. et de son associé congolais G.M., selon des documents officiels que Public Eye a pu obtenir.

Malgré tout, considérant son repentir sincère et son rôle d'exécutant dans le « pacte corruptif », T.P. est le prévenu qui s'en est le mieux sorti du procès. Il a écopé de 24 mois de prison, assortis d'un sursis complet.

ConsultCo a pourtant été créditée de très nombreux versements de Trafigura durant la même période que le versement des pots-de-vin (2009-2011), pour un montant total dépassant largement les pots-de-vin destinés à Paulo Gouveia Júnior. Selon des documents consultés par Public Eye, l'entité offshore aurait reçu de Trafigura Beheer BV Amsterdam 51,8 millions de dollars en 56 transactions, réalisées entre le 9 janvier 2009 et le 1^{er} septembre 2011. À quelle fin ? C'est l'une des questions qui restent aujourd'hui en suspens. Lors du procès, T.P. a admis avoir eu la responsabilité de prospecter en Angola, afin de décrocher la concession d'une ligne ferroviaire traversant le pays, vers la ceinture de cuivre centre-africaine... Le corridor de Lobito. Embarquez avec Public Eye (lire l'article à la page suivante) pour un voyage à travers l'Angola postguerre civile. ■

Trafigura réalise un lointain rêve avec son train angolais

Condamnée en Suisse, la société s'est déjà repositionnée en Angola sous prétexte de la transition énergétique. Elle y a obtenu la concession du corridor de Lobito, une ligne ferroviaire stratégique vers les mines de cuivre et de cobalt d'Afrique centrale sponsorisée par l'administration Biden. Il y a près de 15 ans, Trafigura y avait déjà employé les mêmes intermédiaires et réseaux de sociétés pour tenter de convaincre la famille Dos Santos, le clan dirigeant alors le pays. Début octobre 2024, Public Eye a remonté la piste angolaise afin de comprendre comment Trafigura a mis la main sur la concession du corridor de Lobito.

TEXTE : ADRIÀ BUDRY CARBÓ EN COLLABORATION AVEC MANUEL ABEBE
PHOTOS : TOMMY TRENCHARD/PANOS PICTURES



CFB

CFB



LE CORRIDOR DE LOBITO, UNE LIGNE FERROVIAIRE STRATÉGIQUE

Grâce au corridor de Lobito, le transport du cuivre et d'autres métaux de la région de Kolwezi vers un port ne prend plus que cinq à sept jours au lieu d'un mois.

Ils ont fait la queue la veille au petit matin pour décrocher leur billet de train. Par petits groupes, les bras chargés de bagages compacts, les enfants enroulés dans les pagnes bigarrés de leurs mamans, les voyageurs et voyageuses au départ de Lobito se pressent dans les vieux wagons du Caminho de Ferro de Benguela. La compagnie ferroviaire centenaire, qui opérait déjà la ligne au temps de la colonisation portugaise, traverse l'Angola d'ouest en est, jusqu'à la confluence avec la République démocratique du Congo (RDC) et la Zambie.

Par ses centaines de kilomètres de voie ferrée, le corridor de Lobito offre un débouché plus intéressant sur les plans écologique et logistique, ouvert sur l'Atlantique et, donc, sur l'Occident et son industrie.

À Lobito, un port atlantique à 400 kilomètres de la capitale Luanda, les places sont rares. Mais, à mesure que le convoi hebdomadaire s'enfonce dans le cœur du pays, à travers les vétustes gares de fabrication chinoise, elles deviennent un enjeu vital. Ici pour rejoindre l'être aimé dans une province enclavée ; là pour commercialiser son manioc, son maïs ou ses arachides dans la prochaine agglomération. La société chinoise qui a réhabilité la voie ferrée après la guerre civile angolaise (1975-2002) n'a pas tenu ses promesses et a été dépossédée de son ouvrage.

Les convois de marchandises ont été confiés en 2022 à un consortium « européen ». Baptisé Lobito Atlantic Railway (LAR), et doublé d'une entité juridique domiciliée dans l'immeuble de Trafigura à Genève, ce consortium est emmené par la maison de négoce, associée au groupe d'ingénierie portugais Mota-Engil et à l'opérateur ferroviaire belge Vecturis. Dans leur ligne de mire : les très lucratives mines de cuivre et de cobalt – deux métaux essentiels à la décarbonation de l'économie mondiale – de la copperbelt centre-africaine, à 1700 kilomètres de voie ferrée de Lobito.

La porte de l'Atlantique

À quelques traverses du chaos de la gare de Lobito, les pelles mécaniques du terminal portuaire s'affairent à transborder du concentré de cuivre, chargé sur des wagons, dans le ventre d'un vraquier battant pavillon libérien. Le métal – utilisé dans les batteries électriques pour sa haute conductivité – provient de la mine congolaise Kamao-Kakula, en mains du groupe canadien Ivanhoe Mines. Cette cargaison est transportée par le consortium LAR, qui a officiellement débuté les opérations mi-juillet 2024.

Jusqu'à présent, le convoi des ressources de Kolwezi, au sud de la République démocratique du Congo (RDC), s'opérait principalement via un ballet incessant de camions, transportant les métaux sur des milliers de kilomètres, avant d'atteindre un port, généralement est-africain. Par ses centaines de kilomètres de voie ferrée, le corridor de Lobito offre donc un débouché plus intéressant sur les plans écologique et logistique (5 à 7 jours contre plus d'un mois), ouvert



sur l'Atlantique et, donc, sur l'Occident et son industrie. Alors que le convoi de personnes est toujours opéré – dans une inefficacité qui frôle la caricature – par la compagnie ferroviaire nationale, l'arrivée de LAR pourrait représenter un bouleversement pour l'Afrique centrale. Pour l'heure, c'est le poste-frontière de Kasumbalesa, entre la RDC et la Zambie, qui voit passer la plupart du transit minier de Kolwezi. La région compte de forts intérêts économiques : ceux des conglomérats chinois qui contrôlent 80 % des mines de cuivre du Congo, ou encore de groupes occidentaux comme le géant zougais Glencore, qui y extrait annuellement 2,45 millions de tonnes de cuivre et près de 40 000 tonnes de cobalt.

La possibilité de damer le pion au rival chinois sur ses plates-bandes africaines a tellement plu à l'administration Biden qu'elle y a employé toute sa machinerie diplomatique. Son bras humanitaire, la *Development Finance Corporation* (DFC), a promis plus de 500 millions de dollars US en juin 2024. Les agences fédérales, qui ne parlaient alors plus que de « financer l'intégration économique de l'Afrique », ont convaincu d'autres investisseurs de monter à bord, comme la Banque africaine de développement ou la Commission européenne. Le montant total du crowdfunding institutionnel atteignait 4 milliards de dollars pour moderniser les infrastructures, accélérer la cadence des trains et stimuler l'économie locale. De quoi faire jubiler Trafigura qui se félicitait d'ouvrir une nouvelle « voie d'accès au marché plus efficace et moins carbonée pour le cuivre, le cobalt et d'autres métaux essentiels à la transition énergétique ».

Depuis l'élection de Donald Trump à la présidence des États-Unis, de sérieux doutes ont émergé quant au futur du projet. Le Républicain a gelé les fonds de l'agence des États-Unis pour le développement international (USAID) dès son accession à la Maison-Blanche, fin janvier 2025. La réhabilitation des voies ferrées congolaises apparaît désormais comme sérieusement compromise.

À tout le moins, l'alliance de circonstances entre l'administration Biden et Trafigura avait de quoi surprendre. D'abord en raison de la récente condamnation de la maison de négoce genevoise par la justice états-unienne, le 28 mars 2024, pour avoir versé des pots-de-*vin* à des fonctionnaires de la société pétrolière publique brésilienne Petrobras afin d'obtenir des contrats favorables. Et surtout parce que l'historique de Trafigura en Angola est accablant...

Le règne de Trafigura en Angola

En Angola, la guerre d'indépendance (1961-1975) et la guerre civile (1975-2002) ont fait un million de victimes, laissant une région minée et une économie ravagée. Depuis son indépendance, le pays n'a connu que des présidents militaires issus du Mouvement populaire de libération de l'Angola (MPLA), un parti-État de libre inspiration marxiste-léniniste. José Eduardo Dos Santos, qui a présidé aux destinées du pays de 1979 à 2017, met en place, dans les années 1990, un système obligeant les investisseurs étrangers à s'allier à des partenaires angolais-e-s afin de favoriser la création d'une « bourgeoisie nationale » censée réinvestir dans l'économie locale. Le but affiché : créer un cercle vertueux de richesse et d'emplois. →



Le port de Lobito en Angola, point d'arrivée du corridor. La concession pour la gestion de ce dernier a été attribuée à un consortium de trois entreprises européennes, le négociant suisse en matières premières Trafigura représentant 49,5%.

Les cadres du MPLA ainsi que leurs proches – des kleptocrates que la population angolaise appelle «*Marimbondos*» (guêpes) – se voient ainsi offrir des parts dans des coentreprises (joint-ventures) avec des investisseurs étrangers. La plus connue d'entre eux : la fille du président, Isabel Dos Santos, devenue, à sa trentaine, plus riche femme d'Afrique et directrice opérationnelle d'entreprises publiques et privées.

Sous l'ère Dos Santos, Trafigura devient un partenaire-clé, voire incontournable. Pour décrocher des contrats pétroliers, le négociant genevois s'allie à des militaires occupant des fonctions gouvernementales. Parmi ces liaisons dangereuses : le général Leopoldino Fragoso do Nascimento. Plus connu dans le pays sous son surnom «*Dino*», il est chef de la communication de la présidence angolaise, avant de devenir conseiller spécial d'un autre général, Manuel Hélder Vieira Dias Júnior (dit «*Kopelipa*»). Et surtout... entrepreneur à ses heures perdues.

Ensemble, le général et le négociant mettent en place un réseau de sociétés réunies autour de DTS Holdings, une société basée à Singapour, mais dont les filiales sont déclinées en Angola sous l'acronyme DT Group (pour *Dino* et Trafigura). Selon le site d'investigation Maka Angola, *Kopelipa* a été un temps, lui aussi, administrateur de DT Group.

C'est via cette coentreprise que Trafigura met en place, en 2009, l'un de ses «*deals*» les plus lucratifs. En amont, la maison de négoce se procure du brut à bas prix provenant de la société pétrolière d'État Sonangol (les quantités obtenues n'ont jamais été révélées). En aval,

elle fournit aux Angolais-e-s du carburant raffiné via son réseau de centaines de stations-service Pumangol, coentreprise entre Puma Energy, filiale de Trafigura, et Cochran S.A., en mains du général *Dino*. Car l'Angola a beau être le deuxième producteur de brut en Afrique (plus de 1 million de barils par jour), ses capacités de raffinage sont bien insuffisantes pour satisfaire aux besoins de sa population croissante (38 millions d'habitants aujourd'hui). Ce marché captif était déjà évalué, en 2011, à 3,3 milliards de dollars par an.

L'Angola au centre du monde

Dans le train qui file tranquillement de gare en gare au rythme de 40 km/h, personne n'a entendu parler de Trafigura ou de son procès, pas même du côté des hommes qui arborent les gilets du consortium Lobito Atlantic Railway. On commente plus volontiers la venue à Luanda de Joe Biden, prévue la semaine suivante puis reportée à début décembre. Ce sera la première visite du démocrate en Afrique, et une première pour un président états-unien en Angola.

Car après avoir été mis au ban par les États-Unis, l'Angola vit le retour du grand jeu diplomatique. La victoire surprise de João Lourenço (également issu du MPLA) aux élections présidentielles de 2017 a eu le double effet de faire chuter le clan Dos Santos – empêtré dans des procédures judiciaires pour détournement de fonds puis avec le décès du patriarche en 2022 à Barcelone – et de replacer l'Angola sur la carte des chancelleries occidentales. Une fois élu, Lourenço lance une campagne

anticorruption, écarte du cercle présidentiel les généraux Dino et Kopelipa et met fin aux partenariats angolais obligatoires pour les investisseurs étrangers. Professeur à Oxford et spécialiste des années Dos Santos, Ricardo Soares de Oliveira se souvient : « Quand Lourenço débarque au pouvoir, les Angolais pensent qu'il va mettre un terme au racket de Trafigura. L'entreprise est alors perçue comme un héritage des Dos Santos. De fait, il met fin à son monopole sur l'importation de produits pétroliers en ouvrant ce marché aux procédures d'appel d'offres. »

Sur le plan géopolitique, João Lourenço se met en quête de nouveaux partenaires stratégiques, alors que les accords conclus avec Pékin dans le cadre des Nouvelles routes de la soie (aujourd'hui appelées « La ceinture et la route ») essuient des critiques un peu partout dans le monde. Certaines infrastructures, construites par de la main-d'œuvre quasi exclusivement chinoise, se sont effondrées ou révélées inutilisables, voire inutiles, comme en attestent les nombreuses gares délabrées le long du corridor. Et les prêts financiers – remboursables en matières premières – ont souvent fini, en raison de la chute des cours en 2015 ou en 2020, par asphyxier les économies extractivistes. En particulier l'Angola, qui a emprunté, depuis 2002, 45 milliards de dollars US aux prêteurs chinois, soit la moitié de son produit intérieur brut. Le pays, dont les exportations dépendent à 94 % des hydrocarbures, leur doit, aujourd'hui encore, 17 milliards de dollars.

Le corridor de Lobito représente pour Luanda « une triple opportunité de diversification économique, non centrée sur l'exploitation du pétrole, hors de la capitale et surtout à équidistance entre Washington et Pékin », décrypte Heitor Carvalho. Le directeur du centre de recherche économique de l'Université Lusíada d'Angola n'a aucun doute quant à la rentabilité économique du projet : « Il y a aujourd'hui deux convois de minerais par semaine, alors qu'il pourrait y en avoir deux par jour. »

Les « deux » corridors de Lobito

Le long du corridor, la locomotive diesel continue de filer sa route à travers les provinces centrales de l'Angola. Après les gares de Lobito et Catumbela, le paysage est désertique et inhospitalier, avec ses falaises abruptes et sa terre qui réfléchit le soleil. À bord, l'infatigable Marcelino Kienze Macole, 68 ans, effectue pourtant ce voyage pour la deuxième fois cette semaine. Parti de la zone minière congolaise de Lubumbashi, le vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie Angola/RDC s'est rendu à Lobito pour soutenir les intérêts des riverains. « Pour que le corridor soit rentable, il faut la paix dans la région », soutient-il. « La guerre a détruit les infrastructures, isolant ces populations pendant des années. Elles ont le droit aujourd'hui de se développer. » Pourtant, la voie qui se dessine pour Marcelino Kienze Macole et les autres Angolais-e-s à bord semble toujours plus diver-

gente de celle du consortium emmené par Trafigura.

Lobito, Catumbela, Huambo et la gare terminus de Luau. C'est à ces quatre points de passage que Trafigura a lancé, il y a près de 15 ans, des projets d'investissement dans des infrastructures ferroviaires, pavant le chemin d'une première tentative d'obtention de la concession du corridor sous la houlette personnelle du cofondateur de Trafigura Claude Dauphin. Plus préoccupant encore pour Trafigura : c'est l'intermédiaire Mariano Marcondes Ferraz en personne – condamné à dix ans de prison pour corruption au Brésil – qui pilotait ces premiers investissements, comme a pu le confirmer Public Eye.

Le corridor de Lobito représente pour Luanda « une triple opportunité de diversification économique, non centrée sur l'exploitation du pétrole, hors de la capitale et surtout à équidistance entre Washington et Pékin », décrypte Heitor Carvalho, directeur du centre de recherche économique de l'Université Lusíada d'Angola.

À l'époque, Trafigura utilise une discrète société « bi-céphale » nommée Angofret, dont on ne trouve plus trace aujourd'hui. Angofret Holdings (BVI) Ltd., domiciliée le 24 décembre 2009 dans les îles Vierges britanniques – via les services du cabinet d'avocat-e-s Appleby, au cœur de la fuite de données des « *Paradise Papers* » –, voit le jour à la même période (2009-2010) que la plupart des coentreprises de DT Group. Propriété de Cochan S.A. à 99 %, le 1 % restant étant détenu par un cousin du général Dino, cette entité juridique est indirectement liée à Trafigura via DTH Investments (DT Group), une société établie aux Bahamas. En 2018 en tout cas, Trafigura en avait pris le contrôle.

Surtout, la caribéenne Angofret Holdings (BVI) Ltd., ainsi que ses actionnaires angolais, bien connectés auprès du gouvernement local, vont permettre à Trafigura de mettre un premier pied dans le corridor de Lobito. Le 1^{er} septembre 2010, cette entité juridique fonde, avec le cousin de Dino et la République d'Angola, Angofret Ltda, deuxième du nom, « dans leur intérêt supérieur et dans l'intérêt général de la République d'Angola ». Cette société, qui sera vite domiciliée dans la Torre Caravela du groupe DT, est sous l'administration unique de Mariano Marcondes Ferraz.

C'est donc l'ancien cadre de Trafigura, tombé en disgrâce lors de l'affaire Petrobras, qui est alors officiellement responsable des investissements ferroviaires de la maison de négoce genevoise, à travers DT Group. Concrètement, il s'agit de la construction de quatre terminaux logistiques le long des voies ferrées, dans la

COMMENT TRAFIGURA A MIS LE PIED DANS LE CORRIDOR : UNE CHRONOLOGIE

1 1^{ER} SEPTEMBRE 2010

Création d'Angofret Ltda, à Luanda, afin de développer des infrastructures le long d'une voie ferroviaire. La société fait partie de DT Group, une coentreprise entre le général Dino et Trafigura (DT, pour l'acronyme)

GÉNÉRAL DINO

- De son vrai nom Leopoldino Fragoso do Nascimento
- Copropriétaire de DT Group à travers ses sociétés Cochan
- Général et chef de la communication de la présidence de José Eduardo Dos Santos
- Sous sanctions du Trésor états-unien dès le 9 décembre 2021

2 OCTOBRE 2010-JUIN 2011

Annnonce de la création de plateformes logistiques multifonctionnelles à Lobito et Huambo ainsi qu'un centre de stockage à Catumbela. Investissement annoncé officiellement en Angola : 87,5 millions de dollars

MARIANO MARCONDES FERRAZ

- CEO de DT Group et administrateur unique d'Angofret Ltda
- Officiellement en charge de ces préinvestissements sur le corridor de Lobito
- Spécialiste des marchés brésilien et angolais
- Haut cadre de Trafigura jusqu'à son arrestation en 2016
- Condamné à dix ans de prison pour corruption au Brésil
- Ses aveux ont entraîné le procès de Trafigura en Suisse pour soupçons de corruption en Angola

3 20 JUIN 2012

Création de Vecturis Ltda à Luanda par l'avocate de Trafigura Nahary C. La maison mère de Vecturis dit aujourd'hui ne pas connaître cette filiale.

NAHARY C.

- Représentante légale d'Angofret Ltda ainsi que de Vecturis Ltda
- Avocate angolaise de Trafigura
- Petite-nièce du général Manuel Hélder Vieira Dias Júnior, dit « Kopelipa »
- Kopelipa est sous sanctions du Trésor états-unien depuis le 9 décembre 2021
- Affirme ne plus travailler pour Trafigura

4 JANVIER 2015 ET AVRIL 2016

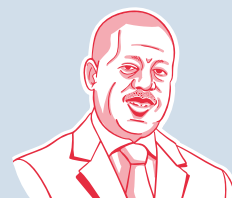
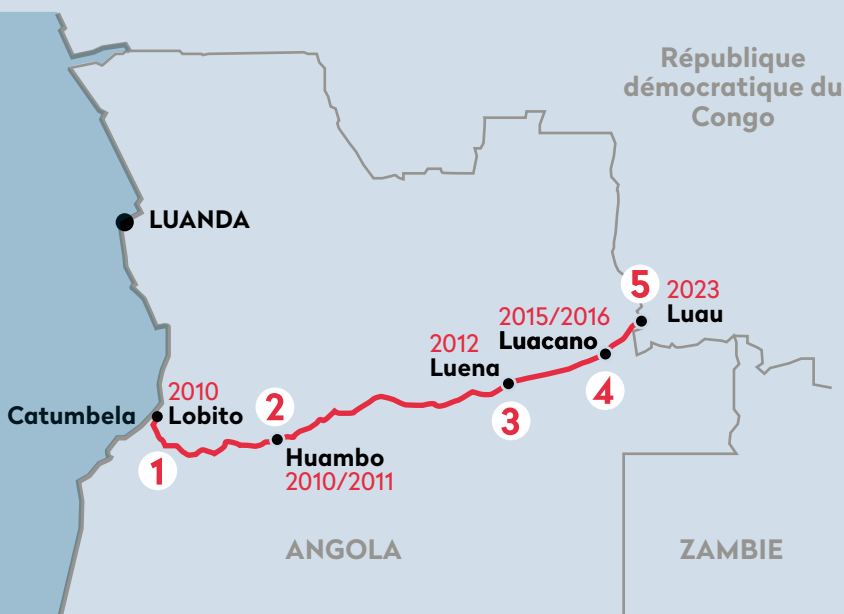
Annnonce de la création de deux plateformes logistiques rail-route à Huambo et Luena. Investissement annoncé officiellement en Angola : 52,7 millions de dollars

GÉNÉRAL KOPELIPA

- De son vrai nom Manuel Hélder Vieira Dias Júnior
- Engage le général Dino comme conseiller personnel
- Chef de la sécurité, homme de confiance du président José Eduardo Dos Santos et...
- Homme d'affaires avec une fortune estimée à 3 milliards de dollars (2014)
- Sous sanctions du Trésor états-unien depuis le 9 décembre 2021
- Écarté par le gouvernement de João Lourenço

5 4 JUILLET 2023

Octroi officiel de la concession du corridor de Lobito à un consortium composé de Trafigura, Mota-Engil et Vecturis. Une année plus tard, les premiers convois de cuivre du Congo quittent Luau et rejoignent Lobito en moins d'une semaine.



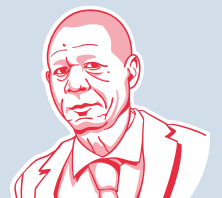
Général Dino



Mariano M. Ferraz



Nahary C.



Général Kopelipa

première partie des années 2010. Ceci est corroboré par deux décrets présidentiels, publiés dans le journal officiel *Diário Da República*.

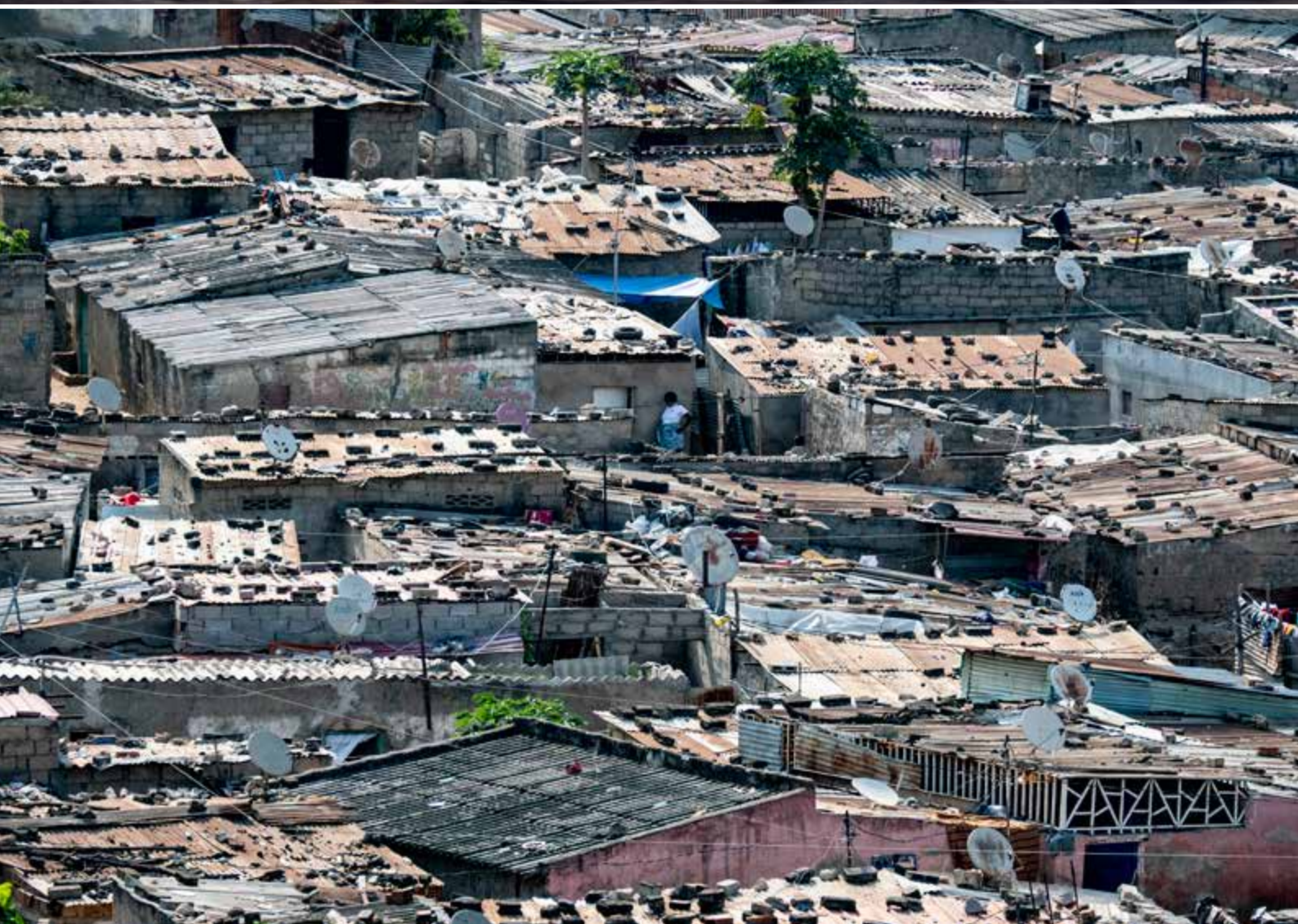
Le premier investissement de septembre 2010, portant sur un montant de plus de 87,5 millions de dollars divisé en deux tranches, est destiné à la construction de deux plateformes logistiques multifonctionnelles à Huambo et Lobito, soit à proximité du port atlantique où doivent être livrées des tonnes de cuivre et de cobalt, ainsi que d'un centre de stockage à Catumbela. Le cousin de Dino n'apporte, lui, que 50 000 dollars à cette pluie de millions. Détail piquant: tant ce dernier qu'Angofret Holdings (BVI) Ltd. sont représentés par une avocate qui disposait à l'époque d'une adresse e-mail hébergée par Trafigura et, surtout, qui se trouve être la petite-nièce du général Kopolipa, selon le journaliste angolais Nelson Sul. C'est la seule fois où le nom de Trafigura apparaît dans le contrat.

Le deuxième investissement prévoit la construction de deux plateformes multimodales à Huambo et Luena. Le contrat, daté du 29 octobre 2014, porte sur quelque 52,7 millions de dollars d'investissements. Le cousin de Dino a disparu, mais c'est toujours Mariano Marcondes Ferraz qui administre les opérations. À nouveau, c'est la même avocate angolaise, accompagnée d'un collègue, qui représente la société Angofret (BVI) Ltd., désignée comme « investisseur externe ». Les deux avocat-e-s envoient leurs courriels depuis des comptes @trafigura.com.

Le 20 juin 2012, c'est en effet l'avocate de Trafigura qui a enregistré la société Vecturis Logística, Portos e Caminhos de Ferro, Ltda. La filiale angolaise du groupe belge est alors décrite comme une société appartenant à DTS Serviços Ltda et DTS Imobiliária Ltda, soit DT Group. En 2015, on la retrouve domiciliée en tant que telle dans le bâtiment Torre Caravela, au côté de toutes les sociétés de la coentreprise entre Dino et Trafigura, notamment une certaine Angofret Ltda. Vecturis est-elle une société indépendante? C'est dans tous les cas un étrange choix de partenaire pour le consortium LAR. En Belgique, la

-
- Depuis Lubumbashi, Marcelino Kienze Macole, vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie Angola/RDC, a traversé deux fois l'Angola en train pour aller faire du lobbying à Lobito et Luanda.
 - La voie du chemin de fer atlantique de Lobito, dans les hauts plateaux du centre de l'Angola. Ce chemin de fer, qui relie la RDC au littoral atlantique, est au cœur de la contestation par les pays occidentaux de la domination de la Chine sur le marché des minerais critiques africains.
 - Huambo est l'une des plus grandes gares du corridor de Lobito. Trafigura y a construit des infrastructures il y a près de 15 ans.
 - Des bagagistes font une pause pour jouer aux dames dans la gare de Luena, en Angola.





société ne compte que quatre collaborateurs et un chiffre d'affaires plus proche de celui d'une petite ONG que d'un opérateur ferroviaire « assurant des services de transport voyageurs, minier et commercial dans le monde entier ».

Interpellé, son cofondateur Eric Peiffer précise que le chiffre d'affaires de Vecturis est essentiellement constitué par des factures de prestation ou de conseil : « accessoirement, c'est aussi parce que nous sommes sur un marché au risque-pays élevé que nous avons toujours cherché à avoir le siège le plus léger possible ». Il dit, en revanche, ne rien savoir de la société angolaise nommée Vecturis Ltda, créée par l'avocate de Trafigura, juste avant le décès de Claude Dauphin en 2015... et la chute du président Dos Santos en 2017.

Dans sa réponse adressée à Public Eye, Trafigura souligne avoir obtenu la concession du corridor de Lobito à travers « un processus d'appel d'offres transparent géré par la Commission d'évaluation de l'Angola, McKinsey agissant en tant que conseiller technique ». La maison de négoce dit aussi ne pas avoir de « liens corporatistes » avec Vecturis, ne plus compter – depuis décembre 2021 – le général Dino parmi ses actionnaires ni ceux de l'une de ses filiales. Elle ajoute que le général Kopelipa n'a été actionnaire d'« aucune des entités légales du groupe Trafigura ».

Avant l'arrestation de Mariano Marcondes Ferraz, Trafigura semblait relativement à l'aise avec ces premiers investissements le long du corridor, puisque le négociant les mentionne dans ses rapports annuels de 2013 à 2015. C'est même l'homme d'affaires brésilien, photo de profil à l'appui, qui évoque déjà le potentiel du port de Lobito, situé face à la ceinture de cuivre d'Afrique centrale, une « étroite collaboration avec des partenaires internationaux et locaux » ainsi que des investissements pour « le futur de l'Angola ». La suite de l'histoire est connue.

Au terminus, tout recommence

Après bientôt 24 heures de voyage, le train du Caminho de Ferro de Benguela pénètre dans la province de Moxico et sa forêt tropicale. Cet ancien fief de l'UNITA, un parti anticommuniste opposé au MPLA pendant la guerre civile angolaise, était l'une des régions les plus minées du pays.

D'autres types de dangers guettent désormais la région. Le 15 août 2024, un train du consortium a déraillé à 127 kilomètres de la capitale provinciale Luena, avec à son bord des tonnes de soufre. L'information de l'agence de

presse angolaise a à peine été reprise ou creusée. L'accident, sans victime, a interrompu le trafic ferroviaire pendant au moins une journée. Dans cette région reculée, la question de potentielles conséquences environnementales n'a été ni abordée ni commentée par les médias. Sur demande de Public Eye, Trafigura a transféré une lettre de LAR, datée du 7 octobre 2024, au ministère angolais de l'Environnement. Le consortium y évoque un wagon de « 32 sacs de 1 tonne de soufre » qui n'ont pas été endommagés par l'accident occasionné sur 400 mètres de voies, « dans une zone déjà endommagée par un déraillement antérieur d'un train de passagers ».

Malgré le changement de régime en septembre 2017, l'Angola fait toujours partie du wagon des pays les plus corrompus au monde. Il stagne à la 121^e place (sur 180) de l'indice de référence de *Transparency International*.

Cet accident met également en lumière le côté moins vertueux du corridor de Lobito. Dans un sens, les wagons de LAR transportent du cuivre et du cobalt, encore en petites quantités vu la capacité du réseau. Dans l'autre, c'est du soufre et du carburant qui voyagent vers les mines congolaises de Kolwezi dont le fonctionnement est assuré le plus souvent par des générateurs électriques, désormais alimentés via les centres de stockage de Trafigura (Impala Terminals). De quoi craindre une catastrophe écologique au vu de la vétusté des infrastructures ferroviaires.

Mais pour Trafigura, le retour en Angola est gagnant sur tous les tableaux. En plus de la concession ferroviaire de 2023, la maison de négoce a à nouveau décroché, en février 2023, l'approvisionnement annuel en essence et en diesel des stations-service angolaises. Un marché qu'elle devra, cette fois-ci, partager avec la major pétrolière BP.

Ricardo Soares de Oliveira est dépité. « Le retour de Trafigura en Angola témoigne du manque d'imagination des élites en matière de politique économique, alors que les réformes anticorruption se sont révélées cosmétiques. Trafigura n'a pas uniquement pu sauver son bastion angolais mais elle a gagné en respectabilité », analyse-t-il.

Malgré le changement de régime en septembre 2017, l'Angola fait toujours partie du wagon des pays les plus corrompus au monde. Il stagne à la 121^e place (sur 180) de l'indice de référence de *Transparency International*. Pire, la chute de la rente pétrolière dès 2015 a entraîné un important coup de frein dans le développement social du pays. Largement importés, les biens de consommation sont toujours plus chers, alors que le taux de chômage atteint des niveaux insoutenables dans les centres urbains et chez les jeunes (respectivement 42 et 58 %). « Les

-
- À Luanda, les tours poussent comme la mauvaise herbe. La plupart ne se remplissent pas, d'autres ne sont jamais achevées.
 - La cité Patrice Lumumba, dans les hauteurs de Luanda, où persiste l'extrême pauvreté en dépit de la manne pétrolière anglaise.

gens associent Lourenço à la fin de la croissance, soutient Filipe Calvão, professeur associé au Graduate Institute de Genève et spécialiste des économies extractives subsahariennes. Les Angolais ont l'impression que le nouveau régime a écarté la famille Dos Santos pour y placer les siens, comme dans un jeu de chaises musicales. Il flotte un courant de nostalgie ; les gens regrettent leur «princesse» Isabel.» L'ombre de la fille de l'ancien président José Eduardo Dos Santos plane en effet souvent sur les

« Les Angolais ont l'impression que le nouveau régime a écarté la famille Dos Santos pour y placer les siens, comme dans un jeu de chaises musicales. »

Filipe Calvão, professeur associé au Graduate Institute de Genève

discussions de café à Luanda. Difficile de s'en étonner, au vu de la conjoncture économique actuelle, reflétée par l'état de délabrement d'une bonne partie du centre-ville historique. Dans la région de Luanda, un proverbe kimbundu, une langue bantoue, ne dit-il pas : « Soit il y a une moralité, soit tout le monde a à manger » ?

À la gare terminus de Luau, chaque jeudi, c'est la même histoire. Le train du Caminho de Ferro n'a que deux wagons de troisième classe et, à l'approche de la

fin de semaine, les voyageurs et voyageuses courent le risque de se retrouver bloqué-e-s dans cette ville frontalière sans grand intérêt, entre l'Angola et la RDC. Alors, à l'arrivée du train en gare, la tension est déjà palpable, quand une pluie latérale s'abat soudainement sur le quai. La tempête parfaite.

Dans les cris, celles et ceux qui patientaient en file depuis des heures sont repoussé-e-s par les forces de l'ordre laissant passer une poignée de privilégié-e-s. La plupart des gens feront les sept heures de voyage debout, jusqu'à Luena, compressés dans un wagon brûlant. Nous ne serons pas autorisés à documenter ces instants par la police. « Ils ne veulent pas que vous montriez la situation », glisse un employé de la compagnie ferroviaire.

Dans l'exaltation du wagon, après avoir conspué la présence étrangère de ceux qui « prennent la place des Angolais », une jeune mère de deux enfants entonne une chanson sur la lutte pour l'indépendance de l'Angola, *Velha Chica*. La vieille Chica, la grand-mère du peuple qui lavait le linge des hommes importants, livre encore et toujours ce message aux générations futures : « *Xé menino, não fala política* » (Hey garçon, ne parle pas de politique). ■

« Le combat contre la corruption en Angola est la lutte de tous. » À Luena, un panneau invite la population à dénoncer les cas d'abus dans la fonction publique.



BLOG Le regard d'Oliver Classen



Public Eye

Oliver Classen est porte-parole chez Public Eye.

Swissinfo doit rester un média fort pour la société civile suisse et étrangère

Dans le sillage des coupes budgétaires politiques visant la SSR, il est prévu que Swissinfo, son service international, soit également démantelé. Pourtant, en ces temps d'autoritarisme croissant et d'oligarchie agressive, le service internet en dix langues de la démocratie la plus directe au monde est plus que jamais nécessaire. Il est également essentiel pour la société civile, tant au niveau mondial que national, qui fait face à des pressions croissantes.

L'analogie historique est aussi frappante qu'effrayante : pendant la Seconde Guerre mondiale, Radio Beromünster était, avec BBC World, la meilleure source d'information indépendante dans les territoires occupés de toute l'Europe. Avec des émissions mythiques comme « Weltchronik », l'émetteur national suisse a fait entendre une voix dissidente, transfrontalière, face à la propagande hitlérienne (crachée par les « Volksempfänger », les « postes de radio du peuple »), et a constitué un organe central de la défense morale du pays, devenant ainsi le noyau de la SSR dans les années 1930. Face à la menace qui pesait sur la Suisse, voisine de l'Allemagne nazie au sud, les femmes et les hommes qui ont précédé Nathalie Wappler et Susanne Wille ont demandé des fonds publics supplémentaires pour financer leurs programmes. Selon la NZZ, la demande, qui a été immédiatement approuvée par le Conseil fédéral, a été justifiée par « le rôle exceptionnel de la radiodiffusion publique dans la transmission de l'identité suisse, des particularités régionales et des idéaux helvétiques communs de la vraie démocratie ».

Protestations de la Cinquième Suisse et du syndicat des médias

Aujourd'hui, le débat sur la politique des médias et les mesures qui en résultent suivent une tendance inverse. On observe en effet l'attitude docile du duo de direction actuel face à l'attaque frontale de la droite populiste contre le service public journalistique : même si l'initiative « No Billag » a été rejetée par le peuple suisse à une écrasante majorité (71,6 % !) voilà cinq ans, Nathalie Wappler

et Susanne Wille réduisent continuellement leur offre d'information à cause de l'initiative « 200 francs, ça suffit ! », qui repose sur des bases tout aussi fragiles. Le vrai problème, c'est le Conseil fédéral qui a condamné la SSR avant même le vote sur l'allègement budgétaire de 270 millions de francs. Comme si cela n'était pas déjà assez catastrophique et une vision à court terme, le « rapport Gaillard » de septembre dernier a recommandé plus de 60 mesures supplémentaires de réduction budgétaire, dont la suppression de quelque 19 millions de francs que la Confédération versait jusqu'à présent chaque année à l'offre internationale de la SSR.

Cette annonce a surtout alarmé la communauté grandissante des Suisses de l'étranger, à qui Swissinfo offre depuis 25 ans un « accès essentiel à l'information » pour se forger une opinion politique et participer à la vie démocratique. Face à la montée de la propagande et des fake news, y compris sur les événements en Suisse, Swissinfo est également un garant du journalisme de qualité « made in Switzerland ». Le Syndicat suisse des médias (SSM) s'indigne également de la suppression prévue du service international. En effet, cette coupe claire dans les effectifs, en supprimant une centaine de postes fixes et autant de postes de free-lances, aggraverait inutilement la crise des médias en Suisse, déjà lourde de conséquences (y compris pour les acteurs politiques, tels que les ONG).

Le pôle démocratie contribue à l'éducation politique

Outre la Berne fédérale, l'économie suisse doit elle aussi craindre de perdre un canal important pour sa présence

et son positionnement à l'étranger, là où elle réalise traditionnellement la majeure partie de sa valeur ajoutée. En raison de leur portée internationale, nos multinationales pharmaceutiques ou de matières premières font même l'objet d'une rubrique spécifique sur Swissinfo, ce qu'apprécient les nombreux « expats » travaillant pour ces entreprises internationales en Suisse. On peut se demander si c'est à cause ou malgré les recherches et analyses de Public Eye et d'autres ONG qui y sont parfois citées. Swissinfo accorde également une attention particulière au principal produit d'exportation politique de la Suisse : la démocratie directe. Depuis 2015, une rubrique spéciale lui est dédiée. Elle analyse non seulement les développements les plus récents (par exemple « *Warum die AfD für unsere Demokratie schwärmt?* »), mais explique également les instruments et les processus fondamentaux de la démocratie. Face aux défis récents auxquels est confrontée la communauté des valeurs occidentales et du fait qu'aujourd'hui déjà, plus d'un tiers de la population mondiale vit dans des dictatures, cette initiative journalistique pionnière mérite à elle seule d'être soutenue.

En effet, Swissinfo ne se contente pas de remplir sa mission éducative de service public, mais elle inspire également d'innombrables organisations de la société civile qui s'engagent pour une participation politique accrue et une plus grande transparence dans leur pays. En particulier dans les pays du Sud global, le travail journalistique de la petite Suisse neutre bénéficie d'une crédibilité particulièrement élevée. Ainsi, les activités des personnes et des ONG qui luttent pour les libertés et le progrès dans les États autoritaires représentent des

sujets centraux du service international de la SSR. En se concentrant sur la Genève internationale, souvent négligée par les principaux médias suisses, Swissinfo renforce aussi la société civile suisse, particulièrement active dans « la capitale des droits humains et de la paix ».

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, en 1931 plus précisément, le Conseil fédéral a su reconnaître le rôle que jouait Radio Beromünster et la responsabilité qui lui incombait. Il a progressivement fait de cette station émettrice nationale un phare de la démocratie. Aujourd'hui, alors que les signes géopolitiques annoncent à nouveau la tempête, la Berne fédérale sort son crayon rouge au lieu de son porte-monnaie, ce qui est totalement incompréhensible. Il est pourtant crucial de préserver l'avancée majeure qui s'est produite entre hier et aujourd'hui : la société civile, qui a émergé après (et grâce à) la Seconde Guerre mondiale, et qui assure la liberté, la solidarité et la participation politique. C'est pourquoi la procédure de consultation dudit « programme d'allègement budgétaire », qui s'étend jusqu'au 5 mai, et qui est à l'origine de cette scandaleuse campagne d'austérité, doit avoir pour mot d'ordre : « Sauvez Swissinfo ! ». ■



Si notre blog vous intéresse, vous pouvez vous abonner sur notre site internet : publiceye.ch/blog



Une équipe de Swissinfo en reportage.



270 000 signatures pour des multinationales responsables

La nouvelle initiative pour des multinationales responsables a été lancée le 7 janvier: 10 000 personnes de toutes les régions de Suisse ont collecté des signatures. À la mi-janvier, ces bénévoles ont bravé le froid, organisé plus de 1000 stands sur deux samedis et recueilli les signatures nécessaires en un temps record.

En 14 jours seulement, un nombre sans précédent de 183 661 signatures ont été récoltées en moins de la moitié du temps prévu, dépassant nettement la quantité nécessaire. En l'espace des 30 jours de campagne, la Coalition pour des multinationales responsables est même parvenue à recueillir environ 270 000 signatures.

Cet extraordinaire succès souligne l'énorme soutien de la population pour cette initiative. Dans les mois et les années à venir, Public Eye continuera de s'engager pour cette cause aux côtés de la Coalition pour des multinationales responsables. Les cas sur lesquels se concentrent nos recherches l'illustrent sans cesse: aujourd'hui encore, des entreprises basées en Suisse violent les droits humains et les législations environnementales les plus fondamentales. Cette nouvelle initiative pour des multinationales responsables fera barrage à ce type d'activités. ■



Pour plus d'informations sur la nouvelle initiative: responsabilite-multinationales.ch

Public Eye remet pour la première fois son Prix au Festival du Film Vert

Public Eye est fière d'être partenaire depuis 2025 du Festival du Film Vert, le plus grand festival francophone de films sur l'environnement, et de remettre un prix au nom de l'organisation.

Le samedi 8 mars 2025 à Sion, nous avons décerné pour la première fois le Prix Public Eye lors de la soirée d'ouverture du festival. Agathe Duparc, journaliste d'investigation chez Public Eye depuis 2018, a rejoint le comité de sélection des films et c'est elle qui a remis le prix.

Cette année, c'est le film suédois «*Outgrow the system – Dépasser le système*» de Cecilia Paulsson et Anders Nilsson qui est sorti du lot. Ce documentaire explore la possibilité de mettre en place un modèle économique radicalement différent, capable de garantir la protection des ressources limitées de notre planète. Avec comme mot d'ordre: «*Changer le système, pas le climat!*».

«*J'ai été très honoré de recevoir le Prix Public Eye lors de la cérémonie d'ouverture du 20^e Festival du Film Vert. D'autant plus que Public Eye fait un travail important pour la justice globale dans le monde*», a expliqué Anders Nilsson.

La sélection des films pour la 21^e édition du FFV en 2026 aura lieu fin 2025. ■



Pour plus d'informations sur le Festival du Film Vert: festivaldufilmvert.ch/fr

Notre podcast avec Jean-Claude Mputu

Cuivre, cobalt ou encore lithium: la République démocratique du Congo est riche en ressources naturelles nécessaires à la transition énergétique, mais sa population reste prisonnière d'une pauvreté aussi injuste que paradoxale. Au cœur de cette malédiction: la corruption. Comment lutter contre ces pratiques délébiles, au Congo mais également en Suisse?

Pour en parler, Damian Veiga reçoit l'un des «champions» de la lutte anticorruption, Jean-Claude Mputu, porte-parole de la coalition «*Le Congo n'est pas à vendre*» et directeur adjoint de l'ONG *Resource Matters*, basée à Bruxelles et Kinshasa.

Public Eye regarde là où les multinationales voudraient que leurs activités restent dans l'ombre, et c'est aussi le but de ce podcast. ■



Pour visionner ce podcast: youtu.be/Mix6aHOz0Lc



Mon œil!

Le podcast engagé de Public Eye



Découvrez « Mon œil! Le podcast engagé de Public Eye »

Exploitation dans l'industrie textile, corruption dans le secteur des matières premières, ventes de pesticides ultratoxiques: notre podcast « Mon œil! » décrypte le rôle de la Suisse et de ses multinationales dans ces injustices, au-delà des beaux discours.

Avec ce podcast, nous voulons permettre à nos membres, mais aussi à celles et ceux qui ne connaissent pas encore Public Eye, d'en apprendre davantage sur nos enquêtes et de découvrir les visages derrière notre organisation.

Abonnez-vous, partagez et faites-nous part de vos commentaires !

Découvrez notre podcast sur:
publiceye.ch/podcast



L'ONG Public Eye (anciennement Déclaration de Berne) porte un regard critique sur l'impact de la Suisse et de ses entreprises à l'étranger. 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. Public Eye agit ici, en Suisse, pour un monde plus juste.

Public Eye, avenue Charles-Dickens 4, CH-1006 Lausanne
Tél. +41 (0)21 620 03 03, contact@publiceye.ch
Compte de dons IBAN CH64 0900 0000 1001 0813 5



publiceye.ch

[in](https://www.linkedin.com/company/publiceye_ch) publiceye_ch [@PublicEye](https://www.youtube.com/channel/UCPublicEye) [f](https://www.facebook.com/PublicEyeSuisse) @PublicEyeSuisse [@publiceye.ch](https://www.instagram.com/publiceye.ch) [yt](https://www.youtube.com/channel/UCfr.publiceye.ch) @fr.publiceye.ch

Agir ici pour
un monde
plus juste

Public Eye