

# Pour en finir avec les carburants toxiques

**PÉTROLE** Public Eye a déposé lundi un conteneur rempli d'air pollué devant le siège de Trafigura. Nouveau chapitre de la campagne «Dirty Diesel» que mène l'ex-Déclaration de Berne pour dénoncer les pratiques des négociants genevois en Afrique

SÉBASTIEN DUBAS  
@sebdubas

Un conteneur rempli d'air pollué du Ghana est arrivé lundi matin devant le siège de Trafigura à Genève. Instigatrice de l'opération, l'ONG suisse Public Eye (ex-Déclaration de Berne) en a profité pour remettre au géant du négoce une pétition de 19 071 signatures demandant l'arrêt de la production et de la vente en Afrique de carburants toxiques et non conformes au standard européen. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la campagne «Dirty Diesel» lancée le 15 septembre. Marc Guéniat, l'un de ses auteurs, en profite pour rappeler le rôle prépondérant des traders genevois dans ce commerce Nord-Sud.

**«Votre campagne «Dirty Diesel» a eu un impact médiatique sans précédent. Comment l'expliquez-vous? C'est la plus grande enquête que nous ayons jamais réalisée, avec quatre personnes mobilisées sur trois ans et huit pays africains visités. Le public s'est tout de suite rendu compte du côté scandaleux de ce commerce de carburants sales. Le timing était favorable, avec la publication, ces derniers mois, de rapports de l'OMS et d'autres instances tirant la sonnette d'alarme sur la pollution de l'air dans les pays en développement. Ce n'est pas qu'un problème de riches. Dans certains pays d'Afrique, la pollution tue davantage que les maladies infectieuses.»**

**«La campagne a-t-elle déjà eu des effets concrets? Le bilan est positif. La situation a évolué très rapidement au Ghana, l'un des pays cibles de notre campagne. Car celle-ci vise aussi à sensibiliser les**



Public Eye a signifié lundi à Genève à Trafigura ses protestations contre l'utilisation de carburants toxiques en Afrique. (MARK HENLEY/PANOS PICTURES)

gouvernements africains pour qu'ils revoient leurs standards en matière de carburant. Sous la pression de l'opinion publique, les autorités ghanéennes ont décidé la semaine dernière de réduire la teneur légale en soufre dans le diesel importé à 50 parties par million (ppm) à partir du mois de mars, contre 3000 aujourd'hui. Et contre 10 ppm en Europe. Avec cette décision spectaculaire, le Ghana s'aligne sur cinq pays d'Afrique de l'Est qui avaient déjà pris une telle mesure en janvier 2015, sans que cela entraîne une hausse des prix à la pompe.

**Plus près de chez nous, en Europe, y a-t-il eu des répercussions? Oui. Le parlement des Pays-Bas, d'où**

## RÉPLIQUE

### Un «coup médiatique»

Dans un communiqué publié lundi après-midi, Trafigura prend acte du «coup médiatique» organisé devant ses fenêtres mais regrette une demande «mal adressée».

La société de négoce installée à Genève suggère ainsi à l'ONG Public Eye d'engager des discussions avec les gouvernements concernés. «La pollution dans les villes africaines est un enjeu mondial qui requiert une approche intergouvernementale coordonnée et qui nécessite, avant tout, le soutien des gouvernements africains qui définissent les normes en matière de carburant», explique-t-elle. Trafigura précise avoir, elle-même, «activement soulevé le problème auprès des gouvernements africains, de la Commission européenne et de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), en plaidant pour des mesures multilatérales appropriées». ■ S. D.

partent beaucoup de tankers chargés de carburants toxiques, a adressé des questions à la ministre du Commerce international, qui a qualifié de «pur scandale» les pratiques des négociants. Elle devrait y répondre cette semaine. A Amsterdam, cinq grands partis politiques souhaitent instaurer un code de conduite à l'intention des propriétaires de cuves de stockage et interdire la production et l'exportation de la «qualité africaine». L'idée est d'appliquer aux Pays-Bas les critères de la Convention de Bamako, à laquelle sont liés les Etats africains, qui interdit aux Etats d'exporter des produits manufacturés qui sont proscrits chez eux.

**Qu'en est-il en Suisse? Pas grand-chose. Avec d'autres, la conseillère nationale verte Lisa Mazzone a déposé une interpellation auprès du Conseil fédéral, mais ce dernier n'a pas encore répondu. Quant aux négociants, ils se cachent derrière le respect des lois dans les pays où ils opèrent et argumentent qu'il revient aux Etats africains de faire évoluer leur réglementation. Plutôt léger pour des traders qui mettent en avant leur responsabilité sociale et vantent la qualité de leurs produits. Ce qui nous a encore plus surpris, c'est la lettre contenant des erreurs, qu'ils ont envoyée aux médias par l'intermédiaire de l'Association des raffineurs africains, avant même la publication de notre rapport.**

**C'est-à-dire? Ils affirment par exemple qu'il ne sert à rien d'améliorer la qualité d'un carburant si celui-ci est utilisé par de vieilles voitures, comme c'est souvent le cas en Afrique. C'est parfaitement faux: de nombreuses études scientifiques ont démontré qu'une réduction de la teneur en soufre avait des effets immédiats sur la qualité de l'air, quel que soit l'âge des véhicules.**

**Quelle suite allez-vous donner à cette campagne? La collaboration extrêmement positive avec nos partenaires africains va se poursuivre. Nous allons soutenir leurs efforts de lobbying envers leurs gouvernements pour un renforcement des standards. Et continuer de plaider en Suisse pour davantage de régulation, car le scandale «Dirty Diesel» et la réaction des sociétés montrent bien qu'elles ne sont disposées à agir que sous la contrainte de réglementations plus fortes. ■**

# Ouvrir un chantier en France: une course d'obstacles pour les Suisses

**CONSTRUCTION** L'obligation de contracter une assurance difficile et longue à obtenir demeure le premier obstacle lorsqu'une entreprise veut franchir la frontière

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève a organisé lundi une table ronde transfrontalière sur le thème «réalisation d'une prestation ou d'un chantier en France». Depuis l'entrée en vigueur des accords bilatéraux, les entreprises suisses peuvent théoriquement travailler tant pour le secteur privé que public français.

Dans la réalité, il demeure cependant toujours difficile de franchir la frontière, par la faute de tracasseries administratives et de lourdeurs douanières particulièrement dissuasives. Ceci alors que les demandes sont importantes. «Avec 10 000 nouveaux arrivants, la Haute-Savoie est le département qui accueille chaque année le plus grand nombre d'habitants en France. Il y a donc beaucoup de constructions», indique l'avocat Patrice Lefèvre-Péaron, du cabinet Jeantet spécialisé dans le droit des affaires. Il faut ajouter à ces chiffres les quelque 40 000 résidents suisses en France voi-

sine (déclarés ou pas), qui ont tendance à faire appel aux «boîtes» suisses. Eric Magnin, à la tête d'Alfer Constructions à Vernier (GE), témoigne de sa frustration face à un marché voisin attractif mais quasiment inaccessible: «Je prendrai l'exemple d'une commande d'escalier pour un coût de 10 000 francs, les méandres dans lesquelles je me retrouve, comme tenter de faire passer une boîte à outils, me poussent à laisser tomber. Je propose alors au client que l'escalier soit réalisé dans nos ateliers, qu'il vienne le chercher et qu'un entrepreneur français réalise la pose.»

Eric Magnin place la garantie décennale comme premier obstacle. Celle-ci implique pour chaque société suisse qui souhaite travailler en France d'y contracter une assurance, mais dans la pratique, les entreprises suisses n'y ont pas accès car le traitement des dossiers est si long qu'il les empêche de respecter les délais des appels d'offres. De plus, la réciproque n'existe pas, ce qui expédie les artisans suisses. Patrice Lefèvre-Péaron tempère: «Si votre assurance est par exemple la Winterthur, Axa, qui est son correspondant en France, va vous couvrir.» Mais il s'agit là

d'un mécanisme qui ne fonctionne que pour les gros chantiers. Hervé Dessimoz, le directeur du Groupe H architecture qui a conçu la tour Winterthur dans le quartier de la Défense à Paris ainsi que le refuge du Goûter à 3835 mètres sur le Mont-Blanc n'a

**10 000**

Avec 10 000 nouveaux arrivants, la Haute-Savoie est le département qui accueille chaque année le plus grand nombre d'habitants en France.

**Dans la réalité, il demeure difficile de franchir la frontière par la faute de tracasseries administratives et douanières**

pas rencontré les mêmes soucis. «Quoiqu'il nous ait fallu 12 ans pour obtenir un accord d'installation. En France, le capitaine des pompiers qui gère la sécurité ou un maire qui a tant de pouvoir qu'il ne peut recevoir des ordres que du président de la République peut contrecarrer vos projets», plaisante-t-il à peine. Hervé Dessimoz conseille aux entrepreneurs suisses de solliciter les services d'un avocat, d'un notaire ou d'une fiducie pour approcher l'Inspection du travail et désigner un représentant fiscal. L'avocat Patrice Lefèvre-Péaron approuve: «Deux fois les douanes feront barrage, la troisième vous passerez.» Mais est-ce une bonne affaire que de rémunérer 500 francs un prestataire pour un chantier devisé à 3000 francs? Eric Magnin semble en douter. Dans ces conditions, le risque existe d'un recours au travail au noir, «quoique cela ne soit pas une pratique suisse très développée», note Patrice Lefèvre-Péaron. Les amendes sont alors sévères et le contrevientant s'expose à des risques aussi sociaux, pénaux que fiscaux. ■

CHRISTIAN LECOMTE  
@chrislec25

# Le Matin du Soir vise 9000 abonnés en 2018

**MÉDIAS** Une semaine après le lancement de la nouvelle édition romande 100% numérique et payante de Tamedia, Le Matin du Soir, son rédacteur en chef fait le bilan

Lundi dernier apparaissait la première édition du Matin du Soir, le nouveau quotidien d'actualité romand numérique et payant.

«Globalement, je suis content car nous l'avons fait et le contenu correspond à ce que je voulais», confie son rédacteur en chef, Grégoire Nappay, une semaine après son lancement.

## Lancement réussi

«Les échos que j'ai eus saluent globalement le projet», confie Grégoire Nappay. Mais il reste des points à améliorer. «Ce n'est pas un produit fini, il va évoluer.»

Premier élément: simplifier et alléger le processus de paiement qui demande à l'utilisateur de remplir de nombreux champs. Deuxième point: améliorer la fluidité de l'interface qui est particulière puisqu'elle s'acquiert via le site internet.

«Nous avons décidé de ne communiquer aucun chiffre, annonce le rédacteur en chef. Mais pour l'instant, nous sommes dans la courbe visée des 8000 à 9000

abonnés d'ici à fin 2018.» Difficile donc de faire un bilan. Seul indicateur, la réaction des réseaux sociaux. Premier jour, sa vidéo explicative, qui se lance automatiquement, a récolté plus de 6800 vues sur Facebook. Mais le nombre de partages et les mentions qu'il a reçues, eux, sont faibles: 11 cœur, c'est le maximum enregistré sur leur site, la semaine dernière. Le sujet de l'article? «Jessica aux anneaux», une nouvelle érotique, la chronique audio de Cléa Carmin prévue chaque vendredi.

## «Fondamental d'essayer»

«Je ne peux pas le nier, je n'ai pas vu beaucoup de partages sur les réseaux sociaux, avoue Grégoire Nappay. Nous avons beaucoup communiqué sur le lancement mais peut-être pas assez sur les contenus.» Le rédacteur en chef va demander à ses journalistes de partager et «liker» les articles pour donner l'exemple aux utilisateurs.

«C'était fondamental de montrer que nous essayons des choses, estime-t-il. Le Matin devait tester une offre premium et sur le numérique.» ■

CHRISTELLE MAILLARD  
@MaillardChristy