

Le navire de guerre toxique "Clemenceau II" commence son voyage du Brésil vers la Méditerranée

En violation des Conventions de Bâle et de Barcelone...

Les ONG demandent au président Macron de prendre la responsabilité du vieux porte-avions français.

Rio de Janeiro, Bruxelles, Izmir, 4 août 2022. Des rapports en provenance de Rio de Janeiro, au Brésil, confirment que le navire jumeau du tristement célèbre porte-avions CLEMENCEAU, anciennement connu sous le nom de navire de guerre français FOCH, et plus récemment nommé SÃO PAULO, a été placé sous remorque pour un voyage d'environ 6000 miles jusqu'à Aliaga, en Turquie, où il doit être démolé. Les groupes environnementaux du monde entier dénoncent les plans d'exportation et d'élimination du Brésil en Turquie comme étant illégaux et dangereux.

L'histoire se répète

L'ONG Shipbreaking Platform, Basel Action Network (BAN), BAN Asbestos France, l'association Henri Pézerat (travail, santé, environnement), le Secrétariat international pour l'interdiction de l'amiante (International Ban Asbestos Secretariat IBAS), İstanbul Isig Meclisi et l'ABREA brésilienne ont demandé au président Macron de prendre ses responsabilités concernant le navire et de faire en sorte qu'il soit dirigé vers un recyclage ou une réutilisation sûrs et légaux (comme la France l'a fait avec le CLEMENCEAU en 2006). À l'époque, la France avait exporté le CLEMENCEAU en Inde, avant d'admettre que cette exportation était illégale au regard du règlement européen sur les transferts de déchets. En conséquence, le président Jacques Chirac avait ordonné son [retour](#) en France.

"L'histoire se répète malheureusement. En 2006, la Cour suprême indienne et le Conseil d'État français ont exigé que la France prenne en compte le droit international concernant le démantèlement du Clemenceau", a déclaré Annie Thébaud-Mony, pour l'association Ban Asbestos-France. "Faudra-t-il que le mouvement citoyen de nombreux pays concernés plaide à nouveau devant les tribunaux en 2022 pour que le droit international et le respect de la santé au travail et de l'environnement soient respectés ?"

Exportation illégale

Cette fois, selon les organisations environnementales, le déplacement du SÃO PAULO du Brésil vers la Turquie, est également illégal, car il viole le protocole d'Izmir de 1996 ([Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux et à leur élimination](#)), de la Convention de Barcelone qui n'autorise pas l'entrée des déchets dangereux en mer Méditerranée, sauf s'ils sont destinés à un pays de l'UE pour être recyclés ou éliminés. L'exportation du navire viole également la convention de Bâle, car le Brésil n'a pas reconnu le protocole d'Izmir qui impose une interdiction à la Turquie et n'a pas notifié et reçu le consentement des États de transit potentiels que sont l'Espagne, le Maroc et le Royaume-Uni dans le détroit de Gibraltar. En outre, les ONG affirment que l'IHM (inventaire des matières dangereuses) est soupçonné d'être une sous-estimation grossière, car il fait état de niveaux d'amiante, de PCB et d'autres matières toxiques bien inférieurs à ceux trouvés sur le CLEMENCEAU.

En 2000, la marine française a vendu le porte-avions SÃO PAULO au Brésil. L'an dernier, la marine brésilienne a décidé de mettre le navire à la casse, et il a été vendu aux enchères à un chantier de démolition navale turc, Sök Denizcilik and Ticaret Limited. Le SÃO PAULO, tout comme le CLEMENCEAU, contient dans sa structure, de grandes quantités de substances dangereuses telles que de l'amiante, des PCB et des peintures toxiques, ce qui le qualifie en droit international de « déchet dangereux » et le soumet donc à des contrôles commerciaux spéciaux. Les ONG ont alerté le ministère turc de l'Environnement et de l'Urbanisation et l'autorité compétente brésilienne de la Convention de

Bâle (IBAMA) sur les risques juridiques, environnementaux et sanitaires liés au démantèlement du navire en Turquie. Jusqu'à présent, les deux gouvernements ont rabroué les ONG et ignoré les allégations de violations légales. Hier, l'ONG Basel Action Network a répondu à la réponse officielle de l'IBAMA par une [lettre ouverte](#), exhortant le Brésil à respecter le droit international et à retarder l'exportation jusqu'à ce qu'une solution légale et sûre puisse être trouvée.

"Ce que font la Turquie et le Brésil peut être qualifié de trafic de déchets criminel parrainé par l'État, a déclaré Jim Puckett, directeur du Basel Action Network (BAN). "Nous avons cité les chapitres et les articles de leurs violations du traité et pourtant ils ont répondu par l'équivalent bureaucratique d'un haussement d'épaules." "Comme nous avons été contraints de le faire avec le CLEMENCEAU, nous devons compter sur les citoyens de plusieurs pays et les gouvernements responsables du monde entier pour faire respecter les obligations du traité par la Turquie et le Brésil."

Divergence dans la comptabilisation des déchets

Le consultant Grieg Green avait préparé l'inventaire des matières dangereuses (IHM) pour le SÃO PAULO. Les ONG craignent maintenant que cet IHM n'ait pas identifié de grandes quantités d'amiante, de PCB et de contamination radioactive. Si l'on compare l'IHM du [SÃO PAULO](#) à celui que le Bureau Veritas a établi pour le [CLEMENCEAU](#), on constate de grandes différences non seulement en termes de quantités de matières dangereuses identifiées, mais aussi en termes de compartiments et de réservoirs qui ont été échantillonnés. Sur le Sao Paulo, 12 % des compartiments ont été échantillonnées, contre 82 % sur le CLEMENCEAU.

L'IHM du SÃO PAULO estime à seulement 9,6 tonnes la quantité de matériaux contaminés par l'amiante à bord du navire. Cependant, le CLEMENCEAU, le bateau jumeau du SÃO PAULO, contenait au moins 600 tonnes d'amiante. Sans autre preuve d'opérations antérieures de désamiantage sur le SÃO PAULO, on peut s'attendre à ce que le navire ait des quantités similaires d'amiante à bord.

En outre, l'IHM fourni par Grieg Green n'a pas détecté la présence de PCB. Cependant, aucun test n'a été effectué sur le câblage électrique, même si l'on estime que tout le câblage électrique du CLEMENCEAU contenait des PCB, et que l'utilisation de PCB dans les planchers, les joints, les pièces en caoutchouc, les isolants, les peintures, etc. était courante à l'époque où les deux porte-avions ont été construits en France.

Le SÃO PAULO a en outre été impliqué dans les essais nucléaires atmosphériques dans le Pacifique, et la présence de 170 tonnes de peinture au plomb/cadmium qui pourrait retenir la contamination radioactive, ainsi que le manque d'informations sur le retrait préalable des équipements radioactifs, font craindre que le navire soit contaminé malgré les affirmations contraires.

Une forte opposition des citoyens turcs

Compte tenu des grandes quantités d'amiante et d'autres matières dangereuses présentes dans la structure du navire, des groupes locaux de la société civile, des dirigeants politiques, des experts techniques et des organisateurs syndicaux en Turquie [s'opposent](#) désormais fermement à l'importation du navire en Turquie. Des organisations environnementales turques telles que ALÇEP, FOÇEP, EGECEP, IA et Polen Ecology à Izmir, ont l'intention d'utiliser leur droit constitutionnel à la vie et à l'environnement, pour empêcher le démantèlement du São Paulo.

"Malgré les affirmations selon lesquelles tout va bien dans les chantiers de démantèlement de navires turcs, les quantités massives d'amiante, de peintures toxiques et de PCB ont un impact mortel sur les travailleurs, leurs familles et les communautés où les matériaux toxiques retirés et l'acier chargé de peinture sont fondus", a déclaré Asli Odman de l'Observatoire de la santé et de la sécurité au travail d'Istanbul. "Des violations durables des droits environnementaux et sociaux ont lieu à Aliğa et dans ses environs, et cette fois, les populations d'Aliğa et d'Izmir s'organisent énergiquement contre cette importation et le manque de responsabilité dans le secteur du démantèlement des navires."

Le président Macron invité à prendre ses responsabilités

Maintenant que le Brésil a repoussé l'appel à l'arrêt de l'exportation du navire, les ONG demandent au président français Macron d'arrêter l'exportation du SÃO PAULO vers la Turquie et de s'assurer que l'exportation et la gestion ultérieure des produits toxiques du SÃO PAULO se font de manière écologiquement rationnelle. Lire l'intégralité de la lettre au Président Macron [\[ici\]](#).

Pour plus d'informations :

NGO Shipbreaking Platform, e-mail : info@shipbreakingplatform.org, téléphone : +32 (0)260.94.419.

Jim Puckett, Basel Action Network, e-mail : jpuckett@ban.org, Téléphone : +1 206-354-0391

Annie Thébaud-Mony, pour l'association Ban Asbestos-France, e-mail : annie.mony@gmail.com : +33 6 76 41 83 46

Asli, Istanbul Health and Safety Labour Watch, e-mail : asli.odman@msgsu.edu.tr

Photo (ci-dessous)

