



<https://www.shipbreakingplatform.org/bbc-disclosure-diamond-offshore/>

Publié le 18 mars 2020

La BBC dénonce la démolition polluante et dangereuse d'unités pétrolières et gazières in Inde

Diamond Offshore et l'acheteur en espèces GMS sur la sellette

Une production de la BBC publiée cette semaine révèle les dommages causés par les activités de démolition de navires à Alang, en Inde, ainsi que les efforts des autorités locales et des principales sociétés pétrolières et gazières pour dissimuler leurs pratiques illégales. L'enquête, menée par les journalistes Mark Daly et Chris Foote, se concentre sur la tentative d'exporter illégalement un trio de plates-formes flottantes pleines d'amiante et de mercure de l'écossais Cromarty Firth.

Le documentaire de la BBC et la longue lecture retracent cinq plateformes qui ont été vendues en 2017 par la société pétrolière et gazière Diamond Offshore à l'acheteur en espèces GMS, l'un des principaux négociants de ferraille pour les navires en fin de vie. Deux des unités - Ocean Alliance et Ocean Baroness - ont quitté le golfe du Mexique et se sont retrouvées sur la plage de démolition de navires d'Alang, en Inde. Les trois autres - l'Ocean Nomad, l'Ocean Vanguard et l'Ocean Princess - sont toujours détenus à Cromarty Firth par la l'gence de Protection de l'Environnement Écossaise (SEPA). L'ONG *Shipbreaking Platform* a alerté la SEPA en janvier 2018, quelques jours seulement avant le retrait prévu des plateformes du Cromarty Firth, du fait que les unités risquaient de se retrouver sur une plage d'Asie du Sud pour une mise au rebut polluante et dangereuse, en violation des normes des lois environnementale européennes et internationales.

« Notre préférence est que les déchets restent en Écosse et soient traités. S'ils doivent être emportés ailleurs, nous devons nous assurer qu'ils vont au bon endroit, où ils peut être gérés correctement », a déclaré Terry A'Hearn, directeur général de la SEPA, à la BBC. *"Notre travail est d'arrêter quiconque ne veut pas faire les choses correctement,"* a-t-il ajouté.

Les entretiens avec les travailleurs et les images d'infiltration obtenues par la BBC dans le

chantier de démolition de navires indien où l'Ocean Alliance a été démantelée mettent en évidence des violations des droits du travail, le mépris des normes de santé et de sécurité les plus élémentaires et des pratiques extrêmement polluantes.

« Les entreprises vendent leur tonnage de fin de vie aux chantiers d'échouage car c'est là qu'elles peuvent réaliser le plus gros profit. Mais ce sont des profits réalisés sur le dos des travailleurs exploités et des écosystèmes fragiles », explique Ingvild Jenssen, directrice exécutive de l'ONG Shipbreaking Platform. *"Alang est en outre une zone sensible toxique et, sans un nettoyage approprié, la pollution causée par plus de trois décennies de démolition imprudente de navires continuera à nuire à l'environnement local et aux communautés qui en dépendent pour de nombreuses années à venir »,* ajoute-t-elle.

90% du tonnage mondial en fin de vie est actuellement mis au rebut en utilisant la méthode de l'échouage à faible coût. Les unités pétrolières et gazières sont particulièrement préoccupantes en raison de la complexité des opérations de recyclage et de leur contamination par des substances hautement toxiques telles que le mercure et les matières radioactives. Jusqu'à présent, la seule structure qui a fonctionné dans la mer du Nord et dont on a retrouvé la trace jusqu'à une plage d'Asie du Sud est le tristement célèbre producteur FPSO de la mer du Nord. Elle appartenait à une coentreprise Maersk-Odebrecht et a également été vendue à l'acheteur au comptant GMS avant de quitter illégalement le Royaume-Uni pour Chattogram, au Bangladesh, après avoir été déployée sur le champ de McCulloch en mer du Nord.

« De nombreux autres actifs offshore devront être mis au rebut dans les années à venir. Les entreprises qui ont possédé et exploité ces unités sont se doivent de s'assurer qu'elles sont recyclées sans nuire aux travailleurs et à l'environnement. Pour toute unité ayant opéré en mer du Nord, il y a amplement d'options en Europe », explique Jenssen.

Le reportage de la BBC révèle comment les entreprises impliquées, ainsi que les autorités locales indiennes, cherchent à contrecarrer l'examen public des conditions déplorables à Alang. D'autres journalistes qui ont visité les chantiers de démolition de navires indiens, souvent à l'improviste et sous couverture, ont documenté une réalité qui contraste fortement avec les efforts de l'industrie pour l'éco-blanchiment des échouages. En 2016, DanWatch a révélé des conditions désastreuses dans un chantier que Maersk et ClassNK avaient approuvé comme étant sûr et respectueux de l'environnement. Plus récemment, la télévision française et l'émission néerlandaise ZEMBLA ont rapporté des informations similaires sur les activités de démolition de navires à Alang. Les journalistes néerlandais ont révélé comment les travailleurs étaient inconsciemment exposés à des fumées de mercure hautement toxiques lorsqu'ils détruisaient un FSO appartenant à la société offshore SBM.



Copyright © 2020 NGO Shipbreaking Platform, All rights reserved.

Notre adresse postale est:
NGO Shipbreaking Platform
Rue de la Linière 11
Brussels 1060
Belgique