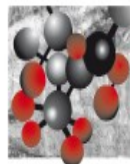




Ban Asbestos France

<http://www.ban-asbestos-france.com>



ASSOCIATION
Henri Pézerat

Travail • Santé • Environnement

Maison du Citoyen et de la Vie Associative, 16 rue du Révérend Aubry, 94120 Fontenay-Sous-Bois. Tél. : + 33 6 76 41 83 46 - assohp@gmail.com

Paris, Le 1^{er} août 2022

**A monsieur le Président de la république
Emmanuel Macron
Paris**

Objet : Alerte lancée par les ONG internationales quant à l'exportation imminente de l'ancien porte-avions brésilien SÃO PAULO (ex-navire français FOCH), du Brésil vers la Turquie, en violation des règles internationales concernant l'exportation de déchets dangereux

Monsieur le Président,

Faisant référence à la Convention de Bâle, deux ONG internationales – the *Shipbreaking Platform*¹ et *Basel Action Network*² - ont déjà alerté Madame Carolina Fioriano Mariani, directrice de l'agence fédérale brésilienne pour l'environnement³, concernant l'exportation imminente, du Brésil vers la Turquie, de l'ancien porte-avions brésilien SÃO PAULO (ex-navire français FOCH). En effet, cette exportation suscite les plus vives inquiétudes.

Nous, associations *Henri Pézerat (Santé, Travail, Environnement)*⁴ et *Ban Asbestos-France*⁵, nous souhaitons exprimer auprès de vous, Monsieur le Président, les mêmes inquiétudes.

Tout d'abord, nous tenons à vous rappeler que, **lors de la vente par l'Etat français du porte-avion FOCH à l'Etat brésilien, le contrat précisait que l'envoi du navire pour démantèlement ne pouvait se faire sans accord préalable de la France.** A l'évidence, cet accord de la France suppose que l'exportation du bateau par le Brésil réponde à toutes les exigences des règlements européens et internationaux en la matière.

Les ONG internationales spécialisées ont examiné certains des documents officiels fournis par les autorités brésiennes, qui laissent à penser que l'exportation du SÃO PAULO vers la Turquie serait illégale, en violation des règles établies par la Convention de Bâle et le protocole d'Izmir. Nous détaillons ci-dessous le rappel de ces règles et ce que révèle l'examen des documents établis pour le transfert du porte-avions du Brésil vers la Turquie.

1. Les interdictions nationales doivent être respectées

La Convention de Bâle établit que :

Article 4, para. 1 (a) : " *Les Parties qui exercent leur droit d'interdire l'importation de déchets dangereux et d'autres déchets destinés à être éliminés informent les autres Parties de leur décision conformément à l'article 13.*"

Article 4, par. 1 (b) : " *Les Parties interdisent ou ne permettent pas l'exportation de déchets dangereux et d'autres déchets à destination des Parties qui ont interdit l'importation de ces déchets, lorsqu'elles sont notifiées conformément à l'alinéa a) ci-dessus.*"

La Turquie a interdit l'importation de déchets dangereux. Elle a notifié cette interdiction aux Parties, conformément à l'alinéa (a) ci-dessus, et a enregistré cette information auprès du Secrétariat (comme indiqué

1 <https://shipbreakingplatform.org>

2 <https://www.ban.org>

3 http://www.abc.gov.br/Training/Informacoes/InstituicaoIBAMA_en.aspx

4 <https://www.asso-henri-pezerat.org>

5 <http://www.ban-asbestos-france.com>

sur le site Web du Secrétariat) comme suit :

" Restrictions à l'importation de déchets destinés à être valorisés (annexe IV B) "

Cette Partie restreint l'importation de déchets dangereux et d'autres déchets destinés à être valorisés (Annexe IV A), selon les règles suivantes :

(i) **Nature des restrictions :**

Interdiction totale

(ii) **Pays ou région concernés par les restrictions :**

Tous les pays

(iii) **Déchets visés par les restrictions :**

Liste orange OCDE

Liste orange UE

(iv) **Précisez la législation pertinente et son entrée en vigueur :**

Selon l'Article 13 de la loi turque sur l'environnement n° 2872, l'importation de déchets dangereux est interdite. Bien que la loi date de 1983, elle a été modifiée à plusieurs reprises. Les derniers amendements (2017) continuent d'affirmer ce qui suit :

" ARTICLE 11 - Le premier paragraphe de l'article 22 du même règlement a été modifié comme suit :
« Les déchets dangereux sont interdits d'entrée sur le territoire douanier de la République de Turquie, y compris les zones franches. L'importation de certains déchets non dangereux peut être autorisée sous réserve d'un contrôle en référence aux principes relatifs à ces autorisations, et de l'avis du ministère déterminé par les règlements publiés par le ministère de l'économie. »

2 – Interdiction nationale via le protocole d'Izmir

En outre, l'un des protocoles de la Convention de Barcelone⁶ est connu sous le nom de **Protocole d'Izmir**, ou plus officiellement de **"Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée"**.

Il vise « la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination ». Il a été parrainé par la Turquie, signé à Izmir, en Turquie, en 1996, et entré en vigueur en 2011. **L'UE (donc la France) est partie à la Convention de Barcelone.**

L'article 5, paragraphe 4 du Protocole d'Izmir précise ce qui suit :

Sous réserve des dispositions spécifiques relatives aux mouvements transfrontaliers de déchets dangereux à travers la mer territoriale d'un Etat de transit, visées à l'article 6.4 du présent Protocole, toutes les Parties prennent les mesures juridiques, administratives et autres appropriées dans la zone relevant de leur juridiction pour interdire l'exportation et le transit de déchets dangereux vers les pays en développement, ainsi que les Parties qui ne sont pas des Etats membres de la Communauté européenne et interdisent le transit de déchets dangereux.

La dernière phrase est la plus importante, elle indique que la Turquie (qui n'est pas un État membre de la Communauté européenne), en tant que Partie à la Convention de Barcelone, interdit toute importation et tout transit de déchets dangereux.

Comme on l'a vu plus haut, l'article 11 de la Convention de Bâle établit une interdiction d'importation de déchets dangereux (y compris les navires destinés au démantèlement et contenant des déchets dangereux dans leurs structures, tels que l'amiante et les peintures toxiques). Le Brésil ne peut pas violer cet accord auquel la Turquie est partie. **En référence au Protocole d'Izmir, la France devrait s'opposer à l'exportation du SÃO PAULO par le Brésil vers la Turquie.**

6 <https://www.unep.org/unepmap/fr/who-we-are/barcelona-convention-and-protocols>

3. Infractions à l'inventaire des matières dangereuses (IHM)

L'article 6 paragraphe 1 de la Convention de Bâle exige que les documents accompagnant un transfert de déchets sur les navires destinés au démantèlement décrivent en détail les déchets, en termes de qualité et de quantité. Cette exigence fait partie des informations à fournir, en référence au formulaire indiqué à l'annexe VA. Aujourd'hui, en ce qui concerne les navires, cette description des déchets trouvés à bord est plus communément appelée "**IHM**" (*Inventory of Hazardous Materials*). Bien que ce terme ou acronyme ne soit pas utilisé en tant que tel dans la Convention, il s'agit néanmoins d'une exigence légale qui vise la caractérisation des déchets faisant l'objet d'un mouvement transfrontalier.

LES ONG spécialistes citées plus haut ont examiné l'IHM préparé par *Grieg Green*⁷ et de sérieuses questions sont soulevées sur le contenu de ce document.

Nous présentons ci-dessous quelques-uns des problèmes soulevés à la lecture de l'IHM établi par *Grieg Green* concernant les substances toxiques contenues dans l'ex-SÃO PAULO.

a) Amiante : Le SÃO PAULO s'appelait le FOCH lorsqu'il était un navire de la marine française. **C'est un navire jumeau du tristement célèbre CLEMENCEAU, chargé d'amiante**, qui avait été construit deux ans plus tôt sur le même modèle.

En 2006, *Greenpeace* avait mandaté M. Aage Bjorn Andersen, en tant qu'expert spécialiste des enquêtes sur les matières dangereuses contenues dans les navires, pour estimer les déchets contenus dans le CLEMENCEAU. M. Aage Bjorn Andersen a été étroitement impliqué dans le développement des directives de l'OIT, de la Convention de Bâle et de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) sur le recyclage des navires. *Greenpeace* lui avait demandé de déterminer la quantité d'amiante et d'autres polluants susceptibles d'être à bord du CLEMENCEAU. Son estimation était de 760 tonnes d'amiante. Cette estimation a été confirmée par d'autres experts, notamment en France.

En février 2006, Ban Asbestos France et Greenpeace ont obtenu, en France et en Inde - tant de la part du Conseil d'Etat français que de la Cour Suprême indienne - des décisions judiciaires de refus d'autorisation du transfert et du démantèlement du CLEMENCEAU en Inde, en raison en particulier des quelques 600 tonnes d'amiante contenues dans le navire. Cette estimation avait été établie sur la base d'évaluation d'experts, mais aussi des témoignages des ouvriers ayant participé à la construction des navires, CLEMENCEAU et FOCH, et du directeur de l'entreprise *Technopure* qui avait accompli un premier désamiantage sommaire du CLEMENCEAU à Toulon avant le départ du porte-avion vers l'Inde au début 2006⁸. Par extrapolation, compte tenu de la similitude des deux porte-avions et de la période de leur construction qui coïncide avec une utilisation extensive de l'amiante dans la structure des navires, on peut estimer aujourd'hui que la quantité réelle d'amiante à bord du SÃO PAULO se situe entre 500 et 1000 tonnes.

En l'absence de toute preuve d'un désamiantage circonstancié du SÃO PAULO au Brésil - désamiantage de surcroît impossible à réaliser sans interventions destructives, qui rendent quasi-impossible son remorquage ultérieur - comment est-il possible que l'IHM préparé par *Grieg Green* ne recense que 9,6 tonnes d'amiante à bord de ce navire ? A la lecture de l'IHM, il semble que des zones entières du navire, telles que les zones d'hébergement ou le câblage interne, n'ont pas été prises en compte par les experts de *Grieg Green*.

Les écarts énormes entre ces différents estimations devraient faire l'objet d'une investigation. Et celle-ci n'est pas difficile. Il suffit de réquisitionner, d'une part, les dossiers établis au moment de la construction des deux navires (qui figurent probablement aux archives de la Direction des Chantiers Navals militaires de Brest, rattachés au Ministère de la Défense français), d'autre part les dossiers des chantiers qui ont démantelé le CLEMENCEAU, à savoir les chantiers navals Able au Royaume-Uni. Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait par *Grieg Green* pour l'établissement de la quantité d'amiante dans le SÃO PAULO ?

b) Les PCB : Pour un navire construit en 1957, bien avant que les PCB ne soient interdits au milieu des années 1970 - et à l'apogée de leur utilisation courante dans les revêtements de sol, les câbles, les joints, les pièces en caoutchouc, les isolants, les peintures, etc... - il est difficile de croire qu'il n'était pas possible de les détecter sur le navire au niveau indiqué de 5 ppm.

7 <https://grieggreen.com>

8 https://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9mantement_du_porte-avions_CLEMENCEAU

Comme M. Andersen le soulignait dans son rapport de 2006, une comparaison avec un porte-avions similaire construit en 1946, l'Oriskany, a permis d'estimer que le CLEMENCEAU contenait 165 tonnes de PCB dans des matériaux dont la concentration était supérieure à 50/ppm.

Encore une fois, il est très surprenant que pour un navire jumeau construit avec les mêmes matériaux seulement deux ans après le CLEMENCEAU, il y ait de tels écarts en ce qui concerne la présence des PCB. Il suffirait de consulter les dossiers de construction et ceux concernant les déchets qui ont été retirés du CLEMENCEAU. Ils témoigneraient des substances dangereuses ayant été introduites dans la construction du SÃO PAULO.

c) La radioactivité : Rappelons qu'il s'agit d'un navire de guerre qui a été contaminé par des radio-éléments à vie longue, à l'époque de sa présence en zones des essais nucléaires atmosphériques français dans le Pacifique. Nous sommes très surpris de voir que l'IHM s'appuie exclusivement sur un examen visuel, indiquant ceci : *"Les détecteurs de fumée et de chaleur ont été vérifiés visuellement et aucune substance radioactive n'a été trouvée."* Seuls les détecteurs de fumées, dispositifs pouvant contenir des sources radioactives, ont donc fait l'objet d'une vérification par *Grieg Green*. Ceci signifie qu'aucune investigation effectuée par *Grieg Green* n'a porté sur les niveaux de radioactivité émise par les structures du navire, contaminées lors des essais atmosphériques⁹. En effet, la contamination par les isotopes du plutonium et du carbone 14, présents dans les retombées des essais ne peut avoir disparu comme par magie des structures du porte-avions ex-Foch. De ce point de vue, l'examen réalisé par *Grieg Green* est extrêmement sommaire et ne rend pas compte de la radioactivité présente sur le navire. **Là encore la France dispose certainement d'archives militaires sur la contamination radioactive des navires présents sur les sites des essais nucléaires atmosphériques, en Polynésie. Une évaluation rigoureuse de la radioactivité toujours présente dans l'ex-Foch aurait dû être possible et confirmée par les données françaises.**

d) Mention par l'IHM d'autres substances toxiques : Selon l'IHM, le SÃO PAULO contient 10.000 tubes fluorescents chargés de mercure. Que vont-ils devenir en Turquie ? Les ballasts de ces appareils d'éclairage ne sont-ils pas du type qui utilise communément du PCB comme liquide de refroidissement ? En outre, l'IHM souligne qu'il y a environ 644 tonnes de métaux lourds, tel le plomb, dans les peintures utilisées. Il s'agit d'une quantité massive de peinture au plomb et autres pigments de peinture toxiques (chromates). Vingt tonnes d'autres composés hautement toxiques sont également estimées. De telles quantités de substances toxiques poseraient un sérieux problème de gestion des déchets pour tout chantier de recyclage de navires, même dans les pays disposant d'une infrastructure de gestion des déchets très sophistiquée. A notre connaissance, la Turquie n'en dispose pas.

4. Obligation de veiller à ce que l'exportation n'ait pas lieu s'il y a des raisons de croire que les déchets ne seront pas gérés de manière écologiquement rationnelle.

L'article 4, paragraphe 2 (e) de la Convention de Bâle impose au Brésil de ne pas autoriser l'exportation du SÃO PAULO si il y a une raison de croire que la gestion des déchets dangereux et autres déchets trouvés à bord ne fera pas l'objet d'une gestion écologiquement rationnelle. **La France est concernée puisque l'autorisation par le Brésil de cette exportation dépend également de son accord.** Cette obligation ne peut être alléguée par le consentement du pays importateur. En effet, lors de la COP15 de la Convention de Bâle, les Parties ont adopté une nouvelle ligne directrice figurant dans l'annexe du document UNEP/CHW.15/5/Add, spécifiant une liste d'informations que les autorités brésiliennes, dans ce cas, doivent collecter et contrôler pour s'assurer que l'exportation vers le chantier naval en Turquie satisfait à cette obligation.

9 Dans un communiqué de 2016, la CRIIRAD souligne que « Les évaluations de doses officielles ne prennent pas en compte toutes les retombées, ne tiennent pas compte de la radiosensibilité très élevée des enfants, négligent certains radionucléides comme les isotopes du plutonium, le tritium et le carbone 14 - pourtant présents dans les retombées comme l'ont montré les résultats de la campagne de mesure réalisée en 2005 par la CRIIRAD à Tureia et Mangareva ». (<http://www.criirad.org/actualites/dossiers2006/polynesie/CRIIRAD2016-07-01-polynesie-essais-nucleaires.pdf>)

Tout d'abord, comme indiqué ci-dessus, l'État exportateur doit être absolument sûr que les documents fournis (par exemple, l'IHM) sont corrects, **ce qui relève entièrement de la responsabilité du Brésil, mais aussi de celle de la France qui devrait faire dépendre son accord de la vérification de la conformité des documents aux règles internationales**. Et actuellement, comme indiqué, il y a d'énormes questions sans réponse par rapport à l'IHM établi par *Grieg Green*. Deuxièmement, **le Brésil (et donc la France) doit également s'assurer que les informations fournies dans le plan de recyclage sont correctes**, qu'elles incluent toute la gestion résiduelle en aval et toutes les données relatives à l'environnement.

Ces deux questions (IHM et plan de recyclage) sont très liées : si l'IHM est incorrect en termes de sous-estimation massive des matières dangereuses impliquées, à la fois en qualité et en quantité, alors le plan de recyclage ne sera pas correct non plus puisqu'il est basé sur la taille et la difficulté du travail de recyclage à effectuer par rapport à la capacité du chantier et de l'infrastructure locale.

Dans le cas présent, les questions soulevées à propos de l'IHM conduisent à s'interroger sur le plan de recyclage fourni, qui est très faible en informations réelles, y compris le type d'informations requises par la convention de Bâle depuis la COP15. Le plan comporte très peu d'informations permettant de savoir qui va réellement gérer les déchets résiduels en aval et ce que cela implique. La seule référence à une entreprise intervenante concerne l'entrepreneur chargé de l'enlèvement de l'amiant. Mais, nous ne savons pas comment cet entrepreneur va procéder, si les installations concernées utilisent une méthodologie appropriée conformes aux règles en vigueur dans l'Union Européenne.

De même, l'information sur ce qu'il adviendra des peintures toxiques n'est pas précisée. Notamment aucune mention n'est faite de la peinture qui reste sur l'acier destiné à la fonderie. Ce qui interroge sur la gestion de cette peinture dans le four de fusion de l'acier. Le plan indique que les peintures sont des " copeaux " qui seront incinérées. Cependant, le document ne dit rien sur cet incinérateur. Comment ses propres émissions seront-elles contrôlées ? Ses propres résidus (par exemple les cendres et les particules collectées) seront-ils correctement gérés ?

Nous n'avons pas non plus d'informations sur le sort des peintures qui ne seront pas incinérées, mais plutôt fondues ou balayées. Dans le cas présent, le chantier de recyclage des navires va démanteler le porte-avion, mais il n'est pas la destination finale des déchets ni le gestionnaire des matières dangereuses.

A la lecture du plan de recyclage, le sort de ces déchets résiduels n'est pas clair. Un plan d'élimination doit toujours être une partie importante de tout plan de recyclage, et pourtant il est largement absent. Et **quel que soit le contenu de ce plan, la France et le Brésil ont à vérifier que le plan de recyclage répond aux exigences légales avant de laisser partir le navire**.

En tant que pays d'origine du navire, la France a l'obligation de vérifier l'ensemble des pré-requis avant le départ du navire, et notamment, non seulement la conformité des documents officiels tels que l'IHM avec les règles des mouvements transfrontières de déchets dangereux, mais la capacité du chantier qui sera chargé du démantèlement à accomplir celui-ci en conformité avec les règles européennes.

Si le fait que le chantier turc concerné figure sur la liste de l'UE des chantiers agréés de recyclage de navires peut apporter un certain niveau de confiance, cela ne peut remplacer la responsabilité de la France et du Brésil, au regard de l'ensemble de ce qui s'apparente à la violation de règles internationales précises. Un chantier agréé par l'UE ne garantit pas que le suivi de l'UE sera effectué pour un navire ne battant pas pavillon de l'UE, comme l'exige la législation européenne.

De plus, l'inscription sur la liste de l'UE ne donne pas à un État exportateur la garantie que ce chantier agréé par l'UE est capable de gérer les navires dans tous les cas. Le porte-avion SÃO PAULO est beaucoup plus grand que les navires normaux démantelés à Aliaga, en Turquie. Il est tout à fait possible qu'un chantier agréé et sa méthode de débarquement ne soient pas en mesure de gérer l'ampleur et la difficulté que représente le très grand navire SÃO PAULO.

5. Remorquage

La visite du site web de la société chargée de s'occuper du remorquage du navire ne nous a guère rassurés. Quels sont les antécédents de cette entreprise ? Le remorquage d'un si gros volume de déchets toxiques est très dangereux en termes de pertes et d'échouages accidentels en mer. Les remorqueurs sont-ils bien inspectés et prêts à faire un tel travail ? L'assurance adéquate est-elle en place ? **Si la France et le Brésil ne sont pas sûrs du plan de remorquage et des personnes chargées de cette tâche, en cas de naufrage, de pertes ou d'échouages accidentels la responsabilité de chacun des deux pays sera engagée.**

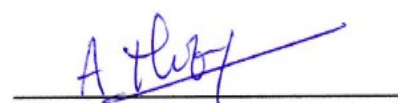
Conclusion

Basel Action Network, la Plate-forme des ONG sur le démantèlement des navires (Shipbreaking Platform), les associations Henri Pézerat et Ban Asbestos France sont loin d'être convaincu.e.s que l'exportation du SÃO PAULO est en conformité avec la Convention de Bâle. **Nous pensons qu'une grande partie du problème est due au fait que, comme dans le cas du CLEMENCEAU, tant les autorités brésiliennes et françaises que turques sous-estiment grandement les teneurs en déchets hautement toxiques contenues dans le navire, s'affranchissant ainsi des obligations légales de la Convention de Bâle et du Protocole d'Izmir. Or celles-ci pèsent en premier lieu sur l'État exportateur. Il s'agit du Brésil bien sûr, mais aussi, indirectement, de la France, qui par contrat est liée aux décisions prises par le Brésil concernant l'exportation du SÃO PAULO pour démantèlement.**

Du simple point de vue de la violation des interdictions nationales d'importation prévues par la législation ou par le protocole d'Izmir, **la France devrait intervenir auprès du Brésil pour arrêter l'exportation et exiger l'établissement d'un IHM fondé sur une évaluation rigoureuse des quantités de substances toxiques.** Dans le cas du CLEMENCEAU, la volonté de passer outre ces obligations a coûté extrêmement cher à l'Etat français. Faudra-t-il à nouveau que les associations saisissent la justice pour que l'Etat français prenne ses responsabilités dans la mise en application des conventions internationales dans le cas du porte-avion SÃO PAULO ?

Nous vous demandons instamment, Monsieur le Président, de prendre les décisions qui s'imposent quant au démantèlement de ce navire, à savoir refuser l'autorisation de départ du navire du Brésil vers la Turquie.

Restant à la disposition des services de l'Etat pour évoquer cette situation que nous jugeons critique, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre respectueuse considération.



Annie Thébaud-Mony

Présidente de l'association Henri Pézerat
Porte-parole de l'association Ban Asbestos-France