

La Plateforme sur le démantèlement des navires, Basel Action Network (BAN), Ban-Asbestos-France, International Ban Asbestos Secrétariat (IBAS), l'association brésilienne des ex-exposés à l'amiante (ABREA)

Démantèlement du navire jumeau du Clemenceau : la France doit assumer sa responsabilité

Communiqué de presse, 6 février 2020

<https://www.shipbreakingplatform.org/sao-paulo-scrapping/>

Les tribunaux français avaient empêché le démantèlement du porte-avions *Clemenceau* bourré d'amiante sur la plage d'Alang en Inde¹. Quinze ans plus tard, la France doit faire face à un second casse-tête toxique : le *São Paulo* (ex *Foch*), navire jumeau du *Clemenceau*, sera bientôt démantelé à son tour et le gouvernement doit donner son accord sur le site choisi pour ce chantier.

Le bateau a été vendu en 2000 par la Marine Française au Brésil, où il est devenu le navire-amiral de la Marine Brésilienne. Après avoir connu d'innombrables avaries de fonctionnement qui lui interdisaient d'opérer pendant plus de trois mois sans être soumis à de coûteux travaux de maintenance, il a finalement été officiellement déclassé puis mis aux enchères à Rio de Janeiro. Jusqu'à présent, se sont portés candidats des sites de démantèlement et de recyclage approuvés par l'Union Européenne et ceux situés sur la tristement célèbre plage d'Alang (Inde).

Le *São Paulo*, comme hier le *Clemenceau* contient dans sa structure d'importantes quantités de substances dangereuses. On estime que se trouvent à son bord environ 900 tonnes d'amiante et de matériaux contenant de l'amiante, des centaines de tonnes de PCB (Polychlorobiphényle) et de grandes quantités de métaux lourds. La Plateforme sur le démantèlement des navires, Basel Action Network (BAN), Ban-Asbestos-France, International Ban Asbestos Secrétariat (IBAS) et l'association brésilienne des ex-exposés à l'amiante (ABREA) ont déjà alerté les autorités brésiliennes et françaises sur les risques juridiques, environnementaux et de santé publique liés au démantèlement de bateaux toxiques sur les plages de l'Asie du Sud.

¹Le 31 décembre 2005, le *Clemenceau*, malgré une violente campagne de protestation, appareillait pour un site inapproprié manquant des équipements nécessaires au traitement des déchets toxiques sur une plage d'Asie du Sud. Pris d'assaut par des militants, avec l'aide des autorités égyptiennes, le bateau de guerre fut interdit de pénétrer dans le territoire par la Cour Suprême indienne, et reparti en France sur ordre du Président Chirac après un arrêt « Ban Asbestos France » du Conseil d'Etat donnant droit à la requête des associations <https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriAdmin.do?idTexte=CETATEXT000008238043> . Il a finalement été démantelé sur un site proche de Hartlepool au Royaume Uni.

« Les grandes quantités d'amiante restant à bord du *São Paulo* doivent être déposées et entreposées, sans exposer les ouvriers et les communautés riveraines au risque de cancer. Une clause contractuelle, dans la vente du *Foch* au Brésil, accorde un veto à la France sur le choix du site de démantèlement. Les autorités françaises doivent exiger que le navire-jumeau du *Clemenceau* soit dirigé vers un site agréé par l'UE – toute autre option constituerait un scandale, » déclare la Professeure Annie Thébaud-Mony, Ban Asbestos France.

Sur les plages de démantèlement d'Asie du Sud, il est impossible de contenir les polluants, y compris les métaux lourds et les résidus d'huiles, étant donné l'absence de structures et de revêtements de sol imperméables dans la zone de découpe primaire. Le manque d'équipements de protection individuelle adéquats sur les chantiers d'échouage, ainsi que le manque d'installations sanitaires adéquates, sont très préoccupants et ont été soulignés dans des rapports récents.

Le collectif des NGO lance un appel aux autorités brésiliennes et françaises pour qu'elles veillent à ce que le *São Paulo* n'aille pas finir sur une plage d'Asie du Sud et soit recyclé en toute sécurité sur un site agréé par l'U.E., ou reconverti pour un autre usage.