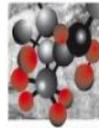




Ban Asbestos France

<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

Le Brésil s'apprête à violer trois traités internationaux sur l'environnement en coulant dans l'Atlantique un porte-avions chargé de PCB

Communiqué de presse

2 février 2023

Les écologistes dénoncent la marine brésilienne pour " négligence criminelle ".

Comme le craignait la coalition d'ONG de défense de l'environnement et des droits des travailleurs qui suit le sort de l'ancien porte-avions SÃO PAULO, la marine brésilienne s'est emparée de l'énorme navire de 265 mètres de long et a annoncé son intention de le couler dans l'Atlantique, au lieu de le laisser être recyclé comme prévu initialement il y a quelques mois, lorsqu'il a été vendu à un chantier de démolition turc. L'annonce du naufrage intervient après que le navire a été renvoyé au Brésil conformément aux dispositions de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination par le gouvernement turc, qui a retiré en août 2022 son consentement à l'importation du navire en vue de son recyclage en raison d'une série d'illégalités. Une fois le navire rentré au Brésil, la marine brésilienne a toutefois refusé, de manière inexplicable, de l'autoriser à accoster en toute sécurité dans une base navale. Ce refus a contraint les propriétaires du navire à le remorquer en rond au large des côtes de l'État brésilien de Pernambuco pendant trois mois pour obtenir l'autorisation de l'amarrer.

Selon les ONG, la marine a enfreint les règles de Bâle en refusant d'autoriser le navire à accoster en toute sécurité au Brésil et maintenant, avec sa décision de couler le navire dans l'océan, elle s'apprête également à violer le protocole de Londres de 1996 de la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières, ainsi que la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants (POP). La coalition de la société civile a également exprimé de sérieux doutes quant au fait que le navire risque de sombrer et de causer des dommages à la côte brésilienne, comme l'affirme la marine. Aucune preuve n'a été produite ou publiée sur les sites Web du gouvernement indiquant que la coque est en danger, si ce n'est qu'elle nécessite des réparations mineures.

Bien que l'on ne connaisse pas les dommages environnementaux causés par le déversement des nombreuses tonnes d'amiante à bord du navire dans le milieu marin, d'après les estimations du navire jumeau du SÃO PAULO -- le CLEMENCEAU, le navire contiendrait plus de 300 tonnes métriques de matériaux chargés de PCB à des concentrations supérieures à 50 ppm. Les PCB sont un contaminant extrêmement dangereux pour l'environnement marin en

raison de leur toxicité chronique et de la capacité du produit chimique à bioamplifier ses concentrations à mesure qu'il remonte la chaîne alimentaire marine.

Selon les termes de la Convention de Stockholm, les POP tels que les PCB doivent être éliminés de manière à ce que leur contenu en POP soit détruit ou transformé de façon irréversible, de sorte qu'ils ne présentent plus les caractéristiques des POP. Des méthodes d'élimination sûres des POP ont été développées et répertoriées par les Conventions de Stockholm et de Bâle, et l'élimination en mer n'est pas une méthode autorisée. En outre, le protocole de Londres interdit l'élimination des navires en mer sans les avoir au préalable soigneusement nettoyés des matières dangereuses telles que les PCB.

L'affirmation initiale du Brésil et du propriétaire du navire selon laquelle le SÃO PAULO ne contenait pas de PCB, alors que le navire jumeau CLEMENCEAU en contenait manifestement, n'a jamais été étayée de quelque manière que ce soit et n'était qu'une des affirmations suspectes faites dans l'inventaire des matières dangereuses réalisé par les experts travaillant pour l'acheteur turc du navire. Au contraire, des preuves existent pour suggérer le contraire. Lorsque le CLEMENCEAU a été inspecté en 2006 par le Bureau Veritas, des PCB ont été trouvés en forte concentration dans le câblage et les joints d'étanchéité. Les inspecteurs ont été suffisamment alarmés pour supposer que tous les câbles et fils du navire étaient probablement contaminés. Le rapport de Bureau Veritas indiquait : "Tous les câbles (anciens ou plus récents, de tout usage) du premier type ont une teneur supérieure au seuil réglementaire, certains d'entre eux ayant une teneur très élevée (par exemple, 23 350 mg/kg). 71% des gaines de câbles (anciennes ou plus récentes, tous usages confondus) du second type ont une teneur supérieure au seuil réglementaire, certaines ayant une teneur très élevée (par exemple, 41 000 mg/kg). Il est recommandé de considérer les câbles électriques comme pollués par les PCB. Des précautions spécifiques sont à prendre concernant la coupe et la manipulation."

À partir d'une vidéo YouTube de ce qui semble être la cérémonie de démantèlement à bord du navire en 2018, on peut voir un arrêt sur image d'un couloir central. Comparez cette image à une photo archivée du couloir central du CLEMENCEAU. On y voit les mêmes harnais de câbles dans les deux navires. De plus, on a constaté que les joints d'étanchéité de tout le navire étaient également contaminés par des PCB. Il n'y a aucune trace de retrait du câblage ou des joints à bord du SÃO PAULO depuis son déclassement.

Contact :

Annie Thébaud-Mony, 06 76 41 83 46