

Question réponse :

LE DEMANTELEMENT DES NAVIRES : UNE CAMPAGNE DE GREENPEACE QUI A PLUS DE 20 ANS

1. Quel a été le travail de Greenpeace pour l'élaboration de la convention de Bâle ?

Greenpeace a commencé à travailler sur l'élaboration de la convention de Bâle au milieu des années quatre-vingts. A cette époque, les scandales se succédaient avec la découverte dans les ports du tiers monde, plus particulièrement en Afrique, de tonnes de déchets toxiques. Nous avons été très actifs sur ce sujet, avec beaucoup d'actions pour dénoncer les abus. Mais nous avons aussi travaillé sur une documentation détaillée de tous les transports transfrontaliers de déchets. Lobbying plus actions ont abouti à la signature de la convention de Bâle en 1989 et à son entrée en vigueur en 1992.

Mais les pays du Sud étaient déçus par cette convention car elle se limitait à une administration paperassière. Nous avons donc, à leurs côtés, continué à faire campagne. Deux ans plus tard, 88 pays ont décidé l'interdiction totale d'importer des déchets dangereux, ce qui a entraîné, entre 1994 et 1998, la création de nouveaux amendements à la convention de Bâle qui interdisent l'exportation de déchets dangereux du Nord vers les pays non-OCDE, même pour les recycler.

En Europe (et donc en France), ces amendements ont pris directement effet, dès 1994, selon la réglementation 259/93/EEC de la Communauté européenne.

2. Comment avez-vous suivi la mise en œuvre de cette convention de Bâle ?

Entre 1985 et 1998, j'étais chargé de campagne toxiques en Belgique. Dans le port d'Anvers, il y avait pas mal de transports maritimes de déchets. D'autre part, Bruxelles est un des centres politiques de la Communauté européenne. J'ai donc participé à pas mal d'activités dans ce cadre : des actions, des débats et bien sûr des négociations.

La convention de Bâle est une grande victoire pour Greenpeace et pour les pays du Sud. Mais en 1999, on a constaté que les bateaux qui portaient à la casse avec des déchets dangereux 'dans leur structure' échappaient au système car un bateau n'est, tout simplement, pas considéré comme un déchet. Les autorités qui régissent la convention de Bâle ne voulaient pas appliquer la réglementation aux bateaux en fin de vie, à cause du manque d'une filière de recyclage en Europe. C'est d'ailleurs à cette époque là qu'a commencé la campagne de Greenpeace contre l'exportation du Clemenceau sans décontamination préalable.

Aujourd'hui, nous continuons à travailler pour que les bateaux en fin de vie soient reconnus comme étant des déchets et pour qu'ils entrent dans les règles de la convention de Bâle. Nous avons d'ailleurs réussi à mettre cette question dans l'agenda des Nations Unies. Depuis 2000, les négociations se multiplient et Greenpeace a toujours été présent autant auprès de l'OMI que de la Convention de Bâle. Nous avons d'ailleurs contribué à la création, avec l'aide de l'OIT (Organisation Internationale du Travail), d'un nouvel groupe de travail composé des trois institutions des Nations Unies : Le JWG – Joint Working Group.

3. La convention de Bâle c'est en fait l'application du principe pollueur-payeur ?

La convention de Bâle a été créée pour protéger les régions pauvres du Sud qui n'avaient pas les technologies nécessaires, les réglementations détaillées et les administrations spécialisées pour gérer et contrôler les déchets dangereux. On a donc intégré dans cette législation de multiples principes et mécanismes du droit international qui sont très efficaces.

Les armateurs le savent très bien, ce qui explique leur lobbying afin d'éviter que la convention de Bâle s'applique au secteur maritime.

La convention de Bâle met effectivement en application le principe pollueur payeur mais aussi pas mal d'autres principes qui malheureusement ne concernent pas les bateaux en fin de vie.

Il y a le principe PIC (Prior Informed Consent) qui dit simplement que l'exportateur doit 'informer' et être transparent dans tous ses actes. Mais trop peu d'armateurs respectent cette obligation.

Il y a aussi le principe ESM (Environmentally Sound Management) qui oblige le traitement des déchets dans une installation qui respecte les règles environnementales, ce qui n'est pas le cas sur les plages des chantiers de démantèlement en Inde ou en Bangladesh.

4. En France, on parle aujourd'hui essentiellement de l'action de Greenpeace sur le Clemenceau. Mais ce n'est pas le premier bateau sur lequel vous avez travaillé ?

Depuis 1998, on a fait des actions un peu partout dans le monde sur différents bateaux qui partaient se faire démanteler. Regardez notre website

<http://www.greenpeaceweb.org/shipbreak/remarkableships.asp>

Toutes les campagnes de Greenpeace sur les navires sont là.

Par exemple, en février 2001, le pétrolier SANDRIEN a été retenu dans le port d'Amsterdam par l'Inspection environnementale au moment où il devait partir en Asie pour y être démantelé. Un an après, le Conseil d'état néerlandais a décidé que l'exportation de ce pétrolier, avec dans sa structure des matières dangereuses dont de l'amiante, violerait la réglementation européenne (la convention de Bâle) sur les transports des déchets.

Cette histoire a fait en quelque sorte jurisprudence aux Pays-Bas. Greenpeace, par ces actions, a continué de mettre la pression sur différents pays comme par exemple la Belgique (le Forthbank en 1999 et le Silver Ray en 2003), la Turquie (le Sea Beirut en 2004), l'Inde (le Hesperus en 2003), ...

5. Quels ont été les autres pays sur lesquels vous avez fait pression, au même titre que la France avec le Clemenceau, pour qu'ils respectent les réglementations internationales, en l'occurrence la convention de Bâle ?

Depuis 1998, on a fait pression sur plusieurs pays grâce à nos actions sur des bateaux en fin de vie : en Hollande, en Espagne, à Singapour, en Nouvelle Zélande et en Australie sur le ENCOUNTER BAY et le TOKYO EXPRESS, en Allemagne sur le COLUMBUS, en Belgique sur le FORTHBANK et le SILVER RAY, en Inde sur le GLOBAL SAO PAULO, le CLARE, le GENOVA BRIDGE et le HESPERUS, en Hollande sur le SANDRIEN et le GERD, en Turquie sur le SEA BEIRUT, au Danemark sur le GIOVANNA, au Luxembourg sur le FLANDRE, à Malte, en Grèce....

Parallèlement, lors des négociations dans les différentes institutions des Nations Unies (OMI, convention de Bâle, OIT et JWG Group) nous faisons pression sur l'ensemble des pays.

La Norvège, le Japon et les Etats-Unis sont les plus durs à convaincre dans le contexte de la Convention de Bâle. Les pavillons de complaisance (comme le Panama et le Libéria) ont beaucoup de pouvoir à l'OMI et n'hésitent pas à en abuser en faveur des armateurs.

Autre problème : les pays de l'Asie du Sud-Est et la Turquie ne parlent pas d'une même voix. Mais heureusement il y a la Communauté Européenne qui a une voix progressiste dans ce dossier. Les trois institutions européennes (la Commission, le Conseil, le Parlement) se sont exprimées récemment explicitement pour l'application de la convention de Bâle sur ce dossier des navires en fin de vie.

Ils vont même plus loin en demandant à l'OMI de fermer les échappatoires dans le système.

6. D'autres « bateaux » posent problèmes, comme celui par exemple des sous-marins nucléaires russes échoués dans le port de Mourmansk, au nord de la péninsule de Kola ?

En effet, il y a plusieurs problématiques sur les bateaux en fin de vie dont les vieux sous-marins nucléaires Russes. Partout dans les ports en Grèce, au Brésil, en Afrique... il y a des bateaux abandonnés par des armateurs. Il y a aussi les simples coques qui doivent, en masse, sortir du marché. Il y a, également, les vieux bateaux militaires qui seront désarmées dans les années qui viennent (55 en France, 44 en Angleterre et il paraît 600 en Etats-Unis).

Pour décontaminer tous ces bateaux, il faut mettre en place un accord global afin d'appliquer la convention de Bâle. Tous les pollueurs doivent payer le même prix. Il faut créer un fonds alimenté par les armateurs et une assistance technique et coordonnée pour améliorer les sites de recyclages actuels. Il y a urgence nous devons trouver une solution équitable, sociale et écologique.

Greenpeace a été la première organisation à sortir des images de Mourmansk, du temps de l'Union soviétique, pour dénoncer la situation déplorable en matière de rejets radioactifs dans la mer et dans l'environnement.

7. Les Américains coulent leurs bateaux. Est ce que cela peut-être une solution envisageable pour palier ces problèmes de gestion des navires en fin de vie ?

La convention de Londres interdit de couler des navires. Quelle serait notre légitimité ensuite à se plaindre des dégazages au large de nos côtes si nous-même nous considérons la mer comme une poubelle ?

Il y a une exception : celle de la création de récifs artificiels. N'oublions pas qu'il faut dépolluer un navire avant de le couler. Cette dépollution réglementée est la même que pour une exportation vers un pays non-OCDE.

8. Qu'avez-vous entrepris comme travail auprès des autorités américaines pour tenter d'empêcher l'immersion de ces navires ?

Il y a un débat aux Etats-Unis sur cette question de démantèlement ou de « coulage ». Plusieurs associations y participent. Comme sur d'autres sujets, les Etats-Unis doivent intégrer le droit international et le respecter. Notre bureau aux Etats-Unis soutient cette coalition mais a choisi de concentrer ses ressources sur d'autres combats...Malheureusement, nous ne pouvons pas travailler sur tous les sujets qui touchent la protection de l'environnement...ils sont encore trop nombreux et nos moyens sont limités !

9. Les Etats-Unis ont vendu un certain nombre de bateaux à la Grande-Bretagne. Les Britanniques ont-ils une filière de dépollution ?

Le dossier de l'exportation de bateaux Américains (du Marad – Marine Administration) vers la Grande-Bretagne en 2003 a créé un débat sur la capacité de la filière de dépollution dans ce pays et en Europe. Le gouvernement britannique va publier une 'stratégie nationale pour le recyclage de bateaux fin de vie' qui inclut les bateaux de la marine nationale. Cette stratégie a comme objectif de respecter les principes de la convention de Bâle et en même temps de tenir compte de la spécificité de la navigation.

Le problème c'est que la dépollution coûte beaucoup d'argent. Les armateurs paieront si cette règle s'applique à tous. Jusqu'à maintenant, on tolère l'exportation illégale de déchets dangereux qui se trouvent dans la structure d'un bateau en fin de vie. La décision du Conseil d'état Français sur le Clemenceau montre que cette politique de tolérance est illégale.

Il faut donc d'urgence une politique solide et européenne sur le sujet.

10. Jacques Chirac a annoncé la création d'une filière de dépollution européenne. C'est ce que Greenpeace demandait en s'appuyant sur le symbole « Clemenceau » ?

Exactement. Après la Grande-Bretagne qui finalise sa stratégie nationale de recyclage de bateaux en fin de vie, il faut maintenant développer une stratégie européenne. La volonté politique existe en Europe. A Greenpeace, nous espérons que le cas du « Clemenceau » fera accélérer la prise de décision sur ce dossier. La création d'une plateforme de toutes les associations internationales qui travaillent sur le démantèlement des navires renforcera la pression.

11. Et le navire « le France » dans tout ça ?

En Janvier 2002 Greenpeace lançait son site Internet www.greenpeaceweb.org/shipbreaking et repérait 50 navires qui pourraient très bientôt aller à la casse. « Le France » était l'un de ces navires. Greenpeace a demandé aux propriétaires de ces navires de déclarer qu'ils seraient décontaminés avant d'être envoyés en Asie pour démantèlement. Mais ni le Norwegian Cruise Line, ni la société mère, la Star Cruise, ont voulu signer une telle déclaration. En attendant, Greenpeace a continué de suivre et surveiller ce navire en collaboration avec d'autres associations (comme 'Pour le Paquebot France' et plusieurs associations en Bangladesh). Le refus de laisser entrer le bateau au Bangladesh le 13 février 2006 peut être considéré comme une autre grande victoire.

12. Quels vont-êtré les prochains combats de Greenpeace sur cette question de gestion des déchets entre le Nord et le Sud ?

C'est vrai, ce ne sont pas seulement les bateaux en fin de vie qui sont à la base d'un transport de déchets dangereux du Nord vers le Sud. Une nouvelle forme de mouvements transfrontaliers de déchets dangereux se développe rapidement avec l'industrie électronique. Il faut réfléchir si notre portable ou notre ordinateur ne sont pas des petits « Clemenceaux » ...