

Monsieur le Président,
Mesdames et messieurs les députés,

Avant d'entrer dans le vif du sujet et d'aborder le cas précis de l'ex-CLEMENCEAU je voudrais placer ce dossier dans un contexte plus large qui est celui de la problématique générale de la déconstruction des bâtiments en fin de vie et de la réglementation amiante dans la marine nationale.

La problématique générale de la déconstruction des bâtiments en fin de vie

La marine nationale sera confrontée, dans les prochaines années, au problème de la gestion des navires de guerre en fin de vie, construits avant 1995.

Actuellement, plus de 700 navires de commerce sont détruits dans le monde tous les ans, en Asie pour la majorité d'entre eux. Ce chiffre devrait doubler d'ici 2008, sous l'effet de l'interdiction des pétroliers à simple coque.

En Europe et a fortiori en France, aucun chantier n'a actuellement la capacité de démanteler de grands bateaux de commerce ou de croisière ainsi que des bâtiments de guerre du tonnage de l'ex-CLEMENCEAU.

Actuellement, des milliers de bateaux rouillent dans les ports, dans des cimetières marins ou sont coulés dans les grands fonds marins.

Des discussions internationales sont en cours en vue de définir un cadre juridique international à la situation des navires en fin de vie, civils ou militaires.

Ainsi, le 15 décembre dernier, l'organisation maritime internationale (OMI), l'organisation internationale du travail (OIT) et la Convention de Bâle se sont réunis sur ce sujet.

Le Comité de protection de l'environnement marin de l'OMI a été chargé de préparer un traité qui devrait englober tout le cycle de vie du navire (construction, utilisation, préparation au démantèlement, mécanisme de contrôle du respect des dispositions du traité). L'échéance est fixée pour 2008-2009.

La marine nationale et l'amiante

L'amiante a été largement utilisée dans la construction navale jusque dans les années 80 en raison de ses qualités d'isolant, sa résistance au feu et sa polyvalence sans comparaison.

En revanche, les bâtiments construits depuis 1996 (vedettes de gendarmerie, SNLE « LE VIGILANT ») ne contiennent plus que de l'amiante piégé, c'est-à-dire non exposé directement au personnel, et dans des volumes de plus en plus faibles.

Ensuite, l'amiante a été peu à peu remplacé par des produits de substitution. Ainsi, les frégates LA FAYETTE ne contiennent quasiment plus d'amiante (moins de 5 kg), et le BHO BEAUTEMPS BEAUPRE, par garantie du constructeur, n'en contient pas.

Enfin, depuis 2002, conformément à la réglementation, les bâtiments en construction ne contiennent plus d'amiante (BPC).

La présence historique de l'amiante dans la construction navale ne permet pas de l'éradiquer totalement aujourd'hui, sauf à désarmer tous les bateaux de premier rang.

Mais la marine est très sensibilisée au problème de l'amiante et soucieuse de la protection de son personnel et des ouvriers des industries de la construction navale.

Pour garantir la sécurité de ses équipages et des ouvriers qui interviennent à bord de ses bâtiments, la marine applique sans restriction la réglementation de droit commun qui découle des décrets et arrêtés de 1996, 1998 et 2000 :

- Décret n° 96-97 du 07 février 1996 relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante (modifié), depuis intégré au Code de la Santé publique (chapitre IV section 2, articles R 1334-14 à R 1334-29) ;
- Décret n° 96-98 du 07 février 1996 relatif à la protection des travailleurs contre les risques liés à l'inhalation de poussières d'amiante (modifié) ;
- Décret n° 96-1033 du 24 décembre 1996 relatif à l'interdiction de l'amiante, prise en application du Code du travail et du Code de la consommation (modifié)
- Arrêté du 23 octobre 1998, relatif aux modalités d'évaluation de l'état de conservation des flocages, calorifugeages et faux plafonds contenant de l'amiante et aux mesures d'empoussièrement à bord des navires ;

Ils sont déclinés dans un « document de référence » pour nos marins qui est **l'instruction n° 102 DEF/EMM/HSCT** du 25 janvier 2001.

Consciente de cet enjeu, la marine nationale dispose d'un laboratoire de mesures, unique au sein du ministère de la défense, qu'elle a fait agréer par le ministère de la santé pour le comptage des poussières d'amiante.

La marine nationale applique l'ensemble des mesures prévues par la réglementation générale qui traite à la fois de la protection de la population, c'est-à-dire des équipages, et de la protection des personnels appelés à intervenir sur des installations contenant de l'amiante.

/

Après ces considérations générales qui permettent de bien placer le dossier Q790 dans une perspective globale, venons-en au cas particulier et à son aspect novateur et exemplaire.

Le Porte-avions Clemenceau

Le porte-avions CLEMENCEAU a été admis au service actif en 1961.

Il a participé à la majorité des opérations navales françaises pendant presque 40 ans.

Le CLEMENCEAU a navigué sur toutes les mers du globe, parcourant plus d'un million de nautiques - 50 fois le tour du monde.

Il a passé 3125 jours en mer et effectué plus de 70 000 catapultages. Plus de 20 000 marins ont servi à son bord.

Après trente six années de service, le CLEMENCEAU a cessé son activité opérationnelle en 1997 et l'état-major de la marine l'a placé en position de «réserve spéciale» le 2 mars 1998.

Sa « condamnation » a été prononcée par le ministre de la Défense le 16 décembre 2002 et il a été débaptisé : la coque Q 790 a été remise à la direction nationale des interventions domaniales (DNID) afin d'être vendue par voie d'appel d'offres, pour être démantelée.

La DNID lance un appel d'offre européen en avril 2003 et retient à l'issue l'offre la mieux disante, celle de la GIJONESA DE DESGUACES, avec un désamiantage et une démolition en Espagne.

En violation du contrat cette compagnie dirige la coque Q790 vers la Turquie. A la demande de la DNID elle est interceptée par la frégate GUEPRATTE le 18 octobre 2003 puis rentre à Toulon le 6 décembre 2003.

Le 23 juin 2004, la DNID signe un nouveau contrat de désamiantage et de démolition entre l'Etat et le consortium Ship Decommissioning Industries Corporation (SDI) administré par Eckhart Marine GMBH.

Le caractère novateur du projet Q 790

Le dossier de démantèlement de l'ex-CLEMENCEAU constitue, sans conteste, une avancée concrète dans le traitement des navires en fin de vie qui est un problème mondial.

Ce projet est un véritable dossier pilote fondé sur une démarche innovante et exemplaire, soucieuse de la maîtrise des processus industriels et respectueuse de la protection des travailleurs et de l'environnement.

En effet, par le contrat signé par la DNID avec SDI, l'Etat a exigé que :

- la France reste propriétaire de la coque jusqu'à son démantèlement ;
- tout le désamiantage techniquement réalisable en France le soit ;
- le chantier choisi en Inde pour le démantèlement ait des certifications internationales en matière de protection des travailleurs et de l'environnement ;
- un transfert de compétences (technologie, savoir-faire, matériels, équipements) soit assuré vers le chantier en Inde ;
- l'encadrement du chantier de désamiantage résiduel et de démantèlement en Inde soit assuré par des ingénieurs français ;
- le contrôle du chantier soit garanti par un expert indépendant qui certifiera le retrait des pièces amiantées dans le respect de la réglementation européenne.

Jusqu'à aujourd'hui aucun navire, tant de commerce que de guerre, n'avait été partiellement désamianté pour en retirer l'amiante friable (le plus dangereux) directement accessible avant son démantèlement.

Les navires de commerce sont généralement vendus à des chantiers de démantèlement sans qu'aucune disposition soit prise vis-à-vis de l'amiante.

Le dossier Q790 est donc novateur par la démarche entreprise d'autant plus que son tonnage (environ 25 000 tonnes) et la complexité de la tâche sont importants.

Pour pallier l'absence de chantiers adaptés en Europe, tout en étant le plus « vertueux » possible, le projet prévoit que le désamiantage s'effectue en 2 étapes.

La première a été réalisée par des sociétés spécialisées à Toulon et a permis de retirer l'amiante friable directement accessible. Elle a été limitée dans son ampleur parce que la structure du navire devait rester suffisamment intègre pour autoriser un remorquage de longue durée et le franchissement du Canal de Suez.

Aujourd'hui la totalité de l'amiante friable, directement visible et accessible a été enlevée. Plus d'une centaine de tonnes de matériaux contenant de l'amiante ont été ainsi retirées. Les déchets amiantés sont traités conformément à la circulaire du ministère de l'écologie et du développement durable du 19 juillet 1996, qui précise en application du décret n° 96-97 du 7 février 1996 les filières d'élimination des déchets générés lors des travaux relatifs aux flocages et aux calorifugeages contenant de l'amiante dans les bâtiments. Ces déchets ont été transférés au site d'enfouissement technique de Bellegarde (Gard).

La surveillance des travaux a été exercée conjointement par la Caisse régionale d'assurance maladie de PACA (Marseille) et par le contrôle général des armées, en charge de l'inspection du travail dans les établissements militaires. Ces organismes, compétents pour vérifier l'application de la réglementation hygiène sécurité et conditions du travail (HSCT), possédaient des badges d'accès permanents à la base navale et au chantier de la coque de l'ex-CLEMENCEAU afin de pouvoir intervenir dans l'enceinte militaire à tout moment et sans aucun préavis.

Le bon accomplissement de cette phase a été vérifié par des expertises réalisées par des organismes indépendants : ITGA (Institut technique des gaz et de l'air), IS Services (Institut de soudure) et ISODIAG.

On peut noter à cette occasion que commencé par la société Technopure, le désamiantage a été achevé en septembre 2005 par la société Prestocid qui a en outre procédé à l'encapsulage de certaines parties amiantées difficilement accessibles.

En effet, le contrat passé avec l'Etat (Domaines) prévoyait que l'achèvement du chantier toulonnais serait contrôlé par un expert indépendant.

Ce dernier a constaté que Technopure, le premier sous-traitant de SDI, n'avait pas terminé correctement le chantier.

C'est pourquoi SDI l'a confié à une deuxième entreprise (Prestocid). Cette société a terminé les travaux début septembre 2005 et l'expert indépendant a reconnu la conformité aux exigences du contrat.

La deuxième phase du désamiantage sera réalisée en Inde, par le chantier «Luthra group», durant l'opération de démantèlement. «Luthra group», est certifié ISO 14001.

Le deuxième co-contractant indien de SDI, l'entreprise « Shree Ram Vessels », en charge du démantèlement, a pour sa part obtenu les qualifications suivantes :

- ISO 9001 (qualité du management)
- ISO 14001 (respect de l'environnement), et

- OHSAS 18 001 (conditions de sécurité et de santé des ouvriers).

Pour la phase de désamiantage le chantier fournira la main d'œuvre pendant que SDI et Prestocid assureront l'encadrement et le contrôle qualité.

Ainsi, par exemple, Prestocid enverra en Inde son ingénieur qualité.

Tout le matériel de protection individuelle des ouvriers indiens sera fourni par SDI et Prestocid.

Le système de ventilation sera apporté de France.

SDI fera appliquer les règles françaises du droit de travail sur l'amiante.

Ces conditions sont précisées dans l'arrangement technique entre les partenaires. De plus, pour s'assurer plus rigoureusement de la conformité de l'action en Inde, l'Etat français reste propriétaire de la coque tant que le désamiantage et la démolition (*ensemble des opérations visant à rendre la coque inutilisable*) ne sont pas achevées.

C'est ce qui me permet d'affirmer devant vous que l'opération de désamiantage et de démantèlement de l'ex-Clemenceau, telle qu'elle a été élaborée à l'occasion de ce contrat, est une première.

/

Pourtant les détracteurs du projet existent et déploient une énergie notable pour le faire échouer en se fondant sur des éléments juridiques et techniques.

Les oppositions juridiques

Parmi les points soulevés par les opposants au projet figurent ceux de l'applicabilité de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination d'une part et de l'existence d'une infraction à cette Convention d'autre part.

La Convention de Bâle n'est pas applicable en l'occurrence dans la mesure où ses stipulations écartent de son champ d'application les matières relevant de la souveraineté nationale et confirment notamment les immunités souveraines reconnues par le droit international aux navires de guerre ou aux navires d'Etat.

Le droit international applicable au démantèlement des navires reste en grande partie à écrire.

Si un groupe de travail au sein des instances de la Convention de Bâle est parvenu en octobre 2003, à la conclusion « *qu'un navire peut devenir un déchet¹, conformément à l'article 2 de la Convention de Bâle, tout en restant un navire en vertu d'autres règlements internationaux* », c'est pour constater les contradictions et les impasses auxquelles menaient ces conclusions.

C'est la raison pour laquelle la Convention de Bâle, l'Organisation Internationale du Travail (OIT) et l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ont approuvé la constitution et le mandat d'un groupe de travail conjoint (*Joint Working Group*) sur le recyclage des navires. Réuni pour la deuxième fois, en décembre dernier ce groupe de travail conjoint a conclu à la nécessité de rédiger un nouvel instrument juridique contraignant. Greenpeace International a d'ailleurs admis la nécessité « *de remédier aux lacunes et aux décalages identifiés dans la Convention de Bâle* »².

Dans ce cadre, une proposition a été préparée (par la Norvège), sous le titre de *Convention internationale relative à la sécurité et à la bonne gestion environnementale du recyclage des navires*. L'article 3 de ce projet précise que la Convention en question ne s'appliquera pas aux "*navires appartenant aux Etats ou exploités par eux, et utilisés exclusivement pour un service non-commercial*", notamment les "navires de guerre".

En attendant un instrument juridique contraignant applicable aux navires, la Conférence des Parties à la Convention de Bâle, l'Organisation Maritime Internationale et l'Organisation Internationale du Travail ont chacune publié des recommandations (*guidelines*) pour le démantèlement des navires. Les opérations de désamiantage et de démantèlement du *Clemenceau* telles qu'elle ont été réalisées à Toulon tout comme celles qui seront conduites en Inde sont conformes à ces recommandations.

On remarquera d'ailleurs que l'Inde, partie à la Convention de Bâle considère qu'un navire à démanteler n'est pas un déchet dangereux, comme l'a indiqué le ministre de l'environnement indien qui, interrogé par le gouvernement danois en 2005, a autorisé l'importation d'un navire amianté en vue de son démantèlement. Il s'agit d'un ferry initialement dénommé "*Kong Frederik IX*" et rebaptisé "*Riky*". Il appartient à une société danoise de droit privé et a été envoyé en Inde pour désamiantage et démantèlement. L'Inde a fait valoir sa capacité à s'assurer que le recyclage des éléments du navire se fasse dans les conditions environnementales les plus appropriées, conformément au droit international et à son droit interne.

¹ Art. 2 de la Convention de Bâle : « *On entend par « déchets » des substances ou objets qu'on élimine, qu'on a l'intention d'éliminer ou qu'on est tenu d'éliminer en vertu des dispositions du droit national* ».

² OMI, Comité de la protection du milieu marin, 53^{ème} session, document MEPC 53/WP.2 : Recyclage des navires : rapport de la réunion intersession du Groupe de travail sur le recyclage des navires, p. 4.

Il convient, par ailleurs, de rappeler que la Convention de Bâle n'a pas d'effet direct dans l'ordre juridique interne des Etats parties. Elle ne crée que des obligations entre les Etats parties à la Convention. C'est donc à ces Etats de mettre en œuvre, dans leur droit interne, les obligations issues de la Convention. Le juge français l'a rappelé récemment dans une autre affaire (Tribunal administratif de Lille, 10 février 2005, Association Greenpeace France, dans l'affaire du navire marchand *Sea Beirut*).

Aux termes du droit français, le *Clemenceau* reste un matériel de guerre. En effet, en application de l'article L 2331-1 du Code de la Défense et de son décret d'application du 6 mai 1995, « *les navires de guerre de toutes espèces comprenant les porteurs d'aéronefs et les sous-marins, ainsi que leurs blindages, tourelles, casemates, affûts, rampes et tubes de lancement, catapultes...* » appartiennent à la deuxième catégorie des matériels de guerre : matériels destinés à porter ou utiliser au combat les armes à feu.

D'ailleurs, son utilisation en tant que matériel de guerre est toujours possible. L'ex-*Clemenceau* conserve ses caractéristiques techniques lui permettant d'être utilisé à des fins militaires.

Il peut être remorqué et il conserve son blindage, son pont d'envol, dont le blindage, renforcé, lui permet d'accueillir des aéronefs de toute nature et des hélicoptères militaires.

Il peut ainsi être utilisé notamment comme :

- plate-forme pour recevoir des aéronefs, avec possibilité de maintenance, dans les entre-ponts;
- plate-forme pouvant servir de base de soutien pour une opération militaire d'envergure, avec la possibilité d'installer des batteries de missiles.

C'est donc fort logiquement que l'arrêté du 20 novembre 1991 fixant la liste des matériels de guerre et matériels assimilés soumis à une procédure spéciale d'autorisation d'exportation s'applique en particulier aux « *tourelles, affûts, catapultes, dispositifs d'arrêt et dispositifs de manutention d'aéronefs embarqués, et autres dispositifs spécialement conçus ou modifiés pour l'utilisation sur navire de guerre...* ».

C'est bien parce qu'il est matériel de guerre que le *Clemenceau* a été soumis à un régime particulier d'exportation. Il a fait l'objet d'un examen préalable par la commission interministérielle d'étude d'exportation des matériels de guerre et c'est le ministère chargé des douanes qui a délivré l'autorisation d'exportation.

Qui plus est, ce matériel de guerre ne rentre pas dans le champ d'application de la Convention de Bâle qui ne couvre que les déchets dangereux destinés à être éliminés. La convention définit le terme déchet comme étant "*des substances ou objets qu'on élimine, qu'on a l'intention d'éliminer ou qu'on est tenu d'éliminer en vertu des dispositions du droit national*"(cf. art.2.1).

Or, la nature particulière du *Clemenceau* qui est considéré comme un matériel de guerre au sens de la législation du pays d'exportation, la France, fait que l'Etat français n'a pas l'intention de l'éliminer puisqu'il deviendra, après désamiantage et démantèlement, de l'acier, lequel sera ensuite cédé à l'issue d'un processus de valorisation et non pas d'élimination. Il ne constitue pas, au sens de la Convention, un déchet dans la mesure où l'on peut considérer qu'il ne sera à aucun moment éliminé mais uniquement transformé.

Au vu de ces éléments, le Tribunal administratif de Paris saisi en référé d'une demande en suspension de la décision autorisant le départ de l'ex-Clemenceau a considéré qu'il n'y avait pas de doute sérieux quant à la légalité de cette décision.

La qualité du chantier indien

Dans le contrat de désamiantage et de démolition de la coque Q790 signé entre l'Etat (DNID) et le consortium Ship Decommissioning Industries Corporation (SDI), ce dernier a retenu le chantier indien de déconstruction de navire SHREE RAM VESSELS et LUTHRA Group, société indienne de dépollution, spécialisée dans le traitement de déchets dangereux incluant l'amiante.

Le Projet Q790 s'attache au strict respect des règles sur l'environnement, l'hygiène et la sécurité du travail sur le chantier indien comme cela a été le cas sur le chantier toulonnais.

Comme je le disais un peu plus tôt, le chantier naval Indien Shree Ram Vessels et la société Luthra Group sont certifiés ISO 9001/2000, ISO 14 001 et OHSAS 18001.

Que recouvrent ces certifications ?

- ISO 9001/2000 (*standard for quality management system*) : Il s'agit d'une certification qualité des travaux effectués. Elle signifie que la société a mis en place un système permettant d'identifier les dysfonctionnements et garantit à ses clients que le travail est exécuté de manière contrôlée.

- ISO 14001 (*environnement*) : Il s'agit d'une certification liée au système de management environnemental (SME). Le SME fournit à une entreprise un processus structuré (procédures, consignes...), en vue d'obtenir une amélioration continue de sa performance environnementale.
- OHSAS 18001 (*conditions of security/health of the workers*) : Il s'agit d'une norme anglaise relative à la sécurité et à la santé des travailleurs. La certification signifie que des processus de contrôle et d'amélioration dans ces domaines sont mis en place.

Dans l'esprit de ces certifications le chantier indien de déconstruction nous a déjà fait parvenir un plan de management industriel particularisé à l'opération « ex-CLEMENCEAU » qui montre le sérieux de sa méthodologie.

Par ailleurs, les opérations de désamiantage en Inde seront suivies par plusieurs experts français.

Des ingénieurs des sociétés SDI et Prestocid assureront le contrôle effectif des opérations de désamiantage, ils seront présents durant toute la durée des travaux.

Un expert européen habilité choisi par l'Etat français, sur proposition de la société SDI, sera mandaté. Il aura pour mission de faire rapport périodique à l'Etat propriétaire et de certifier le désamiantage dans le respect de la réglementation européenne en vigueur.

Dans le processus retenu par l'Etat français il importe aussi de souligner le transfert de technologie qui accompagne le projet. Ce transfert comprend deux volets, l'un consacré à la formation, l'autre constitué de l'envoi de matériels, aux normes françaises, qui permettront aux ouvriers indiens d'oeuvrer dans le respect des normes techniques françaises.

C'est ainsi que cinq cadres indiens des groupes SHREE RAM et LUTHRA GROUP qui seront les responsables techniques des chantiers indiens sont venus en France en février 2005, à Mulhouse, passer des examens de qualification identiques à ceux des intervenants français. A l'issue de ce contrôle de compétences des intervenants indiens opéré par la société JMA Environnement, des attestations de capacité en qualité de responsable technique de chantier d'amiante friable leur ont été délivrées. Ils ont poursuivi leur formation à Toulon sur l'ex-CLEMENCEAU, en août 2005 afin de se familiariser aux technologies et équipement utilisés sur place.

Ces cinq ingénieurs, en collaboration avec les personnels de SDI et Prestocid assureront la conduite des opérations et l'encadrement du chantier en Inde qui devrait mobiliser une soixantaine d'ouvriers.

Pour ce qui concerne les équipements individuels et collectifs qui seront expédiés depuis la France vers Alang avant l'arrivée de la coque Q790 pour les 60 ouvriers qui interviendront sur le chantier de désamiantage je citerai :

- Des unités déprimogènes multi vitesse à démarrage automatique sur chute de dépression avec leurs matériels consommables,
- Des clapets d'entrée d'air additionnelle,
- Des unités de chauffe et de filtration avec leurs matériels consommables,
- Des générateurs de fumées (nécessaires à la réalisation des tests d'étanchéité),
- Des masques à adduction d'air avec tuyaux et bloc de raccordement en zone,
- Des masques à ventilation assistée,
- Des sas "personnel" et "déchets",
- Des équipements de protection individuelle, comme les tenues et les masques de protection, nécessaires à la protection des équipes d'ouvriers.

Il s'agit d'un véritable transfert de technologie et de savoir faire qui garantira que les conditions de sécurité des personnels répondent aux critères du droit français en vigueur.

Les chantiers retenus par SDI et pour lequel l'Etat français a donné son accord présentent donc les garanties nécessaires (certifications ISO et OHSAS) et le processus de déconstruction sera réalisé sous « contrôle ». Le chantier de déconstruction a été visité à deux reprises par des membres de l'ambassade de France et par des officiers de l'état-major de la marine. Ces visites ont confirmé qu'il est conforme à ce que l'on est en droit d'attendre d'une société ayant les qualifications ISO et OHSAS affichées.

L'attention des visiteurs a été particulièrement marquée par les efforts en investissements dédiés à l'instruction et à la protection des travailleurs.

Enfin, pour répondre en quelques mots au récent rapport, publié par Greenpeace et la Fédération internationale des droits de l'homme, qui décrit les conditions déplorable des chantiers de la baie d'Alang, je dirai ceci: il existe dans la baie d'Alang plus de 150 chantiers différents qui s'étendent sur plus de 10 kilomètres de côtes. Les niveaux techniques, de protection des travailleurs, d'hygiène et de sécurité des uns et des autres sont extrêmement différents. Très rares sont ceux qui comme les co-contractants de SDI présentent autant de garanties.

L'état de la coque O790 à son départ de Toulon

L'objectif fixé était de retirer un maximum de produits toxiques ou dangereux, avant son démantèlement, sans casser la structure.

Ces opérations ont été conduites à Toulon par des sociétés spécialisées, contrôlées par des organismes d'experts indépendants.

Pour ce qui concerne les matières et sources ionisantes :

Les plaquettes électroluminescentes de signalisation renfermant du tritium étaient les seules matières de ce type subsistant à bord. Elles ont été enlevées (1161 prises en charges le 7 février 2005 par le service de surveillance radiologique) conformément aux règles définies dans le décret n° 81-512 du 14 mai 1981 relatif à la protection et au suivi des matières nucléaires radioactives.

Pour ce qui concerne les Polychlorobiphényle ou PCB :

Ce matériau (PCB/Pyralène) n'entre pas dans la composition des transformateurs électriques présents à bord qui, comme tous ceux de la marine nationale, sont de type « secs ». De même, les peintures et les joints ne contiennent pas de PCB.

Ce produit n'apparaît pas non plus dans les spécifications des câbles utilisés à la construction du bâtiment .

Pour ce qui concerne les hydrocarbures :

La totalité des soutes ayant contenu des hydrocarbures a été lessivée et dégazée entre octobre 1997 et janvier 1998. A l'issue, toutes ces soutes ont été remplies d'eau douce.

Pour ce qui concerne l'amiante

A partir de l'étude conduite sur plans en 2003, et compte tenu de la difficulté du processus il a été retenu une valeur initiale de 220 tonnes de matières amiantées de laquelle a été soustrait par la suite, lors d'une expertise complémentaire, la masse d'isolants de la cheminée, constituée en quasi-totalité de laine de verre soit 60 tonnes. Cela donne une masse estimée résiduelle de 160 tonnes de produits amiantés avant le chantier de dépollution effectué à Toulon en 2004/2005.

Le désamiantage majeur, qui a représenté plus de 50 000 heures de travail sur le chantier et deux années d'ingénierie, avait pour but de retirer tous les produits amiantés friables et directement accessibles sans travaux de découpe ou de déconstruction portant atteinte à l'intégrité du navire. Les produits friables non accessibles ont été encapsulés à l'issue du chantier.

Le désamiantage a été conduit en dix tranches et a été certifié par deux instituts indépendants (ISODIAG et Institut de Soudure). Deux zones, incomplètement traitées par la société Technopure ont été refusées et ont fait l'objet de travaux complémentaires de la société Prestosid.

La quantité de déchets amiantés retirés a été évaluée à 115 tonnes par les sociétés de désamiantage, au départ du chantier vers le centre d'enfouissement. C'est à partir de cette donnée que le poids résiduel des produits amiantés encore présents à bord a été estimé à 45 tonnes.

La teneur de ces matériaux d'isolation en amiante pur est très variable (de plus de 80% pour certains à moins de 1 % pour d'autres). Ces produits sont présents dans l'isolation sous forme :

- de flochage et d'amiante –ciment projeté sur des cloisons ;
- de fine toile amiantée recouvrant des matelas de fibre de verre.

Les locaux attenants aux conduits de fumée sont ainsi protégés par moins d'1,2 tonne de toile amiantée.

Des produits de même nature (films et ciment amiantés ; poids évalué à environ 25 tonnes) sont également présents dans les vases clos des chaudières de production de vapeur, qu'il faut déconstruire pour en assurer la récupération.

Certains câbles électriques sont partiellement recouverts d'une fine pellicule amiantée dans les zones soumises à de fortes températures. Le poids total de cette isolation spécifique est estimé à 1,5 tonne.

Les revêtements de sol d'origine ont été remplacés par des matériaux qui, à partir de 1982, ne comportaient plus d'amiante incorporée ; les contrôles effectués en 2004 sur les dalles de sol ont confirmé l'absence d'amiante dans ces matériaux.

Les peintures amiantées (du genre BITULATEX ou BITUMASTIC) n'ont pas été utilisées à bord du bâtiment. La peinture des fonds est une peinture à base d'aluminium (TANKASTRAL).

Le recueil exhaustif des procès-verbaux du désamiantage réalisé à Toulon et validé par les deux sociétés de certification indépendantes est détaillé local par local, avec photos à l'appui. Il sera remis au chantier indien de déconstruction ainsi que les plans d'origine du bâtiment qui précisent la localisation et la nature des isolations. Cet ensemble de documents constitue une cartographie détaillée des produits amiantés permettant aux industriels indiens de mettre en place une ingénierie adaptée au chantier qu'ils doivent conduire.

Pour être le plus complet possible, il faut noter que si les bordereaux retour du centre d'enfouissement sont en cohérence avec les estimations « départ de chantier » de la société Prestosid, il n'en est pas de même pour les mouvements organisés par la société Technopure. Une enquête est en cours pour expliquer les différences constatées.

Enfin, les produits contenant de l'amiante sont parfaitement localisés dans le navire et les plans précis permettent un désamiantage comme un démantèlement rigoureux.

Un plan de localisation de l'amiante à bord de la coque Q790 a été remis aux autorités indiennes.

La situation à bord de la coque Q790 est donc loin de ressembler à l'apocalypse que des associations écologistes décrivent. Je ne conteste pas leur bonne foi mais je leur reproche de se fonder sur les seuls éléments apportés par la société Technopure, qui, je le rappelle, avait été évincée par SDI après des contrôles qualité insuffisants et de plus précisait dans un mémoire du mois de mars 2005 : « qu'il est impossible de déterminer les quantités exactes d'amiante présentes à bord ».

Cette appréciation, monsieur Giannino, PDG de Technopure, l'a lui-même réitérée devant le TGI de Versailles en janvier 2006 (ordonnance de référé du 11 janvier 2006). De plus et pour compléter le tableau, ce même monsieur déclarait dans une interview au quotidien « Le Parisien », en date du 22 janvier, dernier vouloir créer sa propre filière de déconstruction au Bangladesh !!!

/

Alternatives au choix fait par l'Etat français.

Mesdames et messieurs les députés, vous vous interrogez naturellement sur les alternatives, envisageables et réalistes, au choix fait par l'Etat français pour la déconstruction de la coque de l'ex-CLEMENCEAU.

Deux familles de possibilités peuvent être envisagées : l'utilisation de la coque comme cible dans le respect des normes environnementales d'une part et, d'autre part, la déconstruction dans un autre chantier.

Pour ce qui concerne l'utilisation de la coque comme cible :

L'utilisation de coques comme cibles est permise à titre d'exception par les diverses conventions internationales relatives aux immersions dans la mesure où il ne s'agit pas d'immersion mais d'« *un dépôt sur le fond à des fins autres que la simple élimination* » et dans la mesure où l'opération n'est pas incompatible avec lesdites conventions.

Les marines militaires, y compris la marine nationale, conservent donc la possibilité de poursuivre des tirs sur coque qu'elles limitent strictement à la nécessité de tester et valider l'efficacité de nouveaux armements et de maintenir l'entraînement supérieur de leurs équipages à l'emploi d'armes de combat en conditions réelles.

Il convient de retenir des sites éloignés des côtes et par grandes profondeurs, après avoir procédé à la dépollution préalable de la coque et à une étude d'impact environnementale.

Cette solution n'a pas été retenue initialement dans le cas de l'ex-*Clemenceau* pour des raisons techniques liées à la spécificité de sa coque qui comporte un pont et des compartiments machines blindés qui n'auraient pu permettre de garantir qu'elle coule dans des conditions satisfaisantes de sécurité sauf à déployer des moyens techniques considérables.

Certaines associations avaient, à une période, évoqué l'utilisation de la coque en tant que récif artificiel, arguant du fait que cela permettait de conserver un exemple significatif de l'architecture navale militaire à la disposition d'un public de plongeurs, par nature restreint. Cette solution qui implique une immersion par faible profondeur est susceptible d'engager une responsabilité permanente de l'Etat en cas d'accident de plongée. En tout état de cause elle nécessiterait une étude d'impact approfondie et vraisemblablement une surveillance écologique de la zone ; elle a donc été écartée. En outre, il ressort de la récente modification du Code de l'environnement que si le représentant de l'Etat en mer peut encore autoriser l'immersion de navires dans le respect des traités et accords internationaux en vigueur, au titre de l'article L 218-44, cette possibilité ne vise plus que l'immersion de navires impliqués dans des activités illicites saisis par l'Etat dans les zones non couvertes par la Convention OSPAR et la Convention de Barcelone c'est-à-dire outre-mer.

Pour ce qui concerne la déconstruction de la coque dans un autre chantier :

Le marché de la démolition des navires est actuellement concentré à 90 % dans le Sud asiatique, et plus précisément en Inde, au Pakistan, au Bangladesh ainsi qu'en Chine. Le Japon, la Corée du sud, Taïwan se sont retirés du marché de la démolition depuis plusieurs années.

Des ONG critiquent, parfois à juste titre, les conditions d'hygiène et de sécurité du travail sur les chantiers de déconstruction. Mais elles le font sans distinction entre les chantiers et les images diffusées par les médias ne reflètent pas toujours la réalité du moment. Par exemple, les images d'archives de Thalassa diffusées sur les écrans de télévision ces dernières semaines datent, à ma connaissance, d'avant 1998 et n'ont plus rien à voir avec le chantier avec lequel SDI a contracté.

L'Etat français a imposé à la société SDI de choisir un chantier disposant de certifications adaptées et dans le cadre d'un processus de dépollution préalable de la coque, de formation, de transfert de savoir-faire et de surveillance, propre à garantir la sécurité des travailleurs.

Il n'existe pas, actuellement, d'alternative crédible en Europe ou aux Etats-Unis pour des navires de cette taille.

La Maritime Administration (MARAD) américaine, chargée de vendre les navires appartenant à l'Etat, estime qu'il ne reste que 4 entreprises capables de démolir des navires aux Etats-Unis dans des conditions satisfaisantes. Elle a été contrainte de rechercher d'autres entreprises à l'étranger. Quatre navires de l'US Navy ont ainsi été envoyés au Royaume-Uni en novembre 2003 pour démolition au chantier Able UK à Hartlepool. Les travaux sont bloqués depuis 2003 du fait d'actions judiciaires d'associations écologistes contestant la qualification du chantier pour cette activité. L'agence de l'environnement britannique, qui avait initialement autorisé le chantier à démanteler les bâtiments, a reconsidéré sa position. Aujourd'hui, le chantier n'a pas réussi à obtenir les certifications nécessaires des autorités britanniques et les quatre navires sont toujours bloqués à Hartlepool.

La Royal Navy a fait procéder, à la destruction de deux de ses navires (pétroliers-ravitailleurs Olwen et Olna) à Alang en 2001. La frégate HMS Scylla a été immergée au large de la Cornouaille en tant que récif artificiel en mars 2004.

La Royal Navy a consulté, en 2004, 39 sociétés pour la déconstruction du HMS INTREPID.

Elle n'a reçu que 9 offres dont 6 de sociétés basées au Royaume-Uni. Aucune n'a été jugée satisfaisante au regard des critères de protection de

l'environnement. Le navire attend toujours à Portsmouth qu'on statue sur son sort (démolition ou vente à une marine étrangère).

Le gouvernement des Pays-Bas qui avait confié la démolition du navire-citerne *Sandrien* battant pavillon bolivien à un chantier d'Amsterdam, n'a pu à ce jour mener à bien cette opération, le chantier choisi, *Amsterdam Ship Repair BV*, ayant fait faillite en mai 2005 après n'avoir pu démolir que la moitié du navire. Le ministère de l'environnement néerlandais recherche toujours un chantier capable de conduire le processus à son terme.

En France, malgré quelques offres informelles dont le sérieux est contestable, aucun chantier n'a, aujourd'hui, l'expérience de la démolition navale pour un navire d'une telle taille. Quoiqu'il en soit, cela nécessiterait une infrastructure importante, l'acceptation locale d'une telle activité et de plus, des coûts très conséquents.

Mais, au-delà de la difficulté à identifier un autre chantier potentiellement capable de déconstruire une coque de cette taille dans de bonnes conditions ailleurs qu'en Asie, il est essentiel de noter que cette solution se heurterait à l'absence d'une filière d'écoulement des produits issus de la démolition des navires en Europe ou aux Etats-Unis. Les prix des métaux de récupération dans ces pays sont en effet de l'ordre du tiers de ceux pratiqués couramment sur les marchés asiatiques où la demande est forte.

En résumé, si la solution de démantèlement à l'étranger devait être remise en cause, seule une déconstruction dans une filière française ou européenne, aujourd'hui inexistante et donc à créer ab initio, serait susceptible de répondre au besoin. Le coût d'une telle déconstruction avait été évalué, il y trois ans, à un minimum de 45 M €. Cette évaluation semble aujourd'hui largement sous-estimée. Le coût serait probablement beaucoup plus élevé compte tenu de l'ampleur du processus à créer et à rendre opérationnel. L'exemple britannique témoigne que l'acceptabilité par l'opinion est limitée.

La situation actuelle montre bien que si l'on fait abstraction de la solution retenue par la France, qui est certes une première mais qui est susceptible de s'étendre et de déboucher sur un partenariat équilibré, toute alternative ne semble pas à la portée d'un seul pays. La problématique ne concerne pas, comme je l'ai déjà évoqué, que les bâtiments militaires mais aussi tous les navires civils de tous les pays disposant d'une activité maritime, soit environ 700 navires par an à recycler actuellement et peut être le double dans un proche avenir. L'ampleur des moyens techniques et financiers à mettre en place mais aussi des filières économiques à concevoir et à mettre en oeuvre, milite pour que l'Union Européenne se saisisse de ce dossier. C'est uniquement à son échelle, et

grâce aux moyens communautaires que l'Union pourrait décider d'y consacrer, que l'on peut imaginer, qu'un jour, une industrie de déconstruction occidentale puisse se mettre en place.

/

Conclusion

Il est temps de conclure cet exposé.

Mesdames et messieurs les députés, je voudrais souligner à nouveau le caractère vertueux de la démarche initiée en France par le processus de démantèlement imaginé pour la coque de l'ex- CLEMENCEAU, malgré les difficultés et les critiques. D'ailleurs, certains observateurs éclairés de l'environnement et du monde maritime ne s'y sont pas trompés et soutiennent cette démarche.

L'association « Robin des bois » a dénoncé dans un communiqué paru mi-janvier le fait que, je cite, « *les groupes écologistes et la presse se ruent sur le CLEMENCEAU et y prospèrent, sans prendre en compte la valeur positive et exceptionnelle de son désamiantage volontaire et de l'ensemble des dispositions prises en Inde par les industriels soucieux d'améliorer la filière de démantèlement des navires et du recyclage des métaux* ».

L'association prône même de mettre en avant la procédure suivie pour la coque de l'ex- CLEMENCEAU pour obliger tous les armateurs européens à en faire autant pour éviter le spectre de l'abandon de navires hors d'usage et bruts de pollution.

De même dans son édition du 3 février l'hebdomadaire « Le marin », référence du monde maritime français, cite les propos des responsables de la société GMS, un des principaux acteurs du marché de la démolition de navires aux Etats-Unis : « *le travail qui a été réalisé pour nettoyer le navire avant son arrivée, la programmation d'autres travaux sur le site de démolition, sont l'exemple de ce qui devrait toujours être fait. Mais les critiques ont pris ce bateau pour cible, alors qu'il est l'exemple de ce qu'il faut faire* ».