



Institut Français de la Mer
Article paru dans **Le Monde**
n° 18997 du 21 février 2006

Le « Clem », démolition exemplaire

La mobilisation de l'opinion, contre le démantèlement en Inde, du porte-avions français n'est pas fondée. Il faut reprendre le dossier et analyser l'historique et les modalités du projet

Francis Vallat
Armateur et président de l'Institut Français de la Mer

La pensée unique, relais d'une bonne conscience qui « oublie » les faits, aura largement participé à la démolition du *Clemenceau* ! L'Institut Français de la Mer, totalement indépendant et qui se veut le parti de la mer hors de tout a priori politique comme en témoignent ses instances où toutes les opinions et sensibilités sont représentées, estime de son devoir de prendre le risque de rétablir certaines vérités, et de poser quelques questions.

- Pourquoi les médias grand public n'ont-ils pas repris, ou au moins pris la peine de vérifier les raisons de l'évaluation des experts anglais tels Ted Higson (dans le *Lloyd's List*) ou américains (publiée dans « Le Marin ») dénonçant l'ironie de l'affaire et déclarant : « *Le travail qui a été réalisé pour nettoyer le navire avant son arrivée, la programmation des travaux sur le site de démolition sont l'exemple de ce qui devrait toujours être fait. Les critiques ont pris ce bateau pour cible, alors qu'il est l'exemple de ce qu'il faut faire* » ?

- Pourquoi nombre d'images des chantiers indiens, passées dans la presse et à la télévision, datent-elles du début des années 1990 sans que cela soit précisé, et surtout sans qu'il soit mentionné l'évolution technique et sociale de certains ?

- Pourquoi parle-t-on de victoire « des associations écologiques » en soulignant les positions extrémistes et caricaturales (pour ne pas dire plus) de Greenpeace, tout en oubliant pour une fois celles d'autres telle Robin des Bois, pourtant peu suspecte de complaisance vis-à-vis des institutions, mais qui au terme d'un travail d'investigation honnête « a défendu le choix du ministère français de la défense sur le désamiantage partiel du bâtiment en France, avant de confier son démantèlement à l'Inde » (AFP du 15 février à 19 h 28) ?

- Pourquoi les professionnels consciencieux ne se sont-ils pas interrogés sur les motivations de Greenpeace, qui ne s'est pas exprimé sur l'arrivée en décembre, précisément à Alang, et pour démolition, d'un navire britannique le *Sir Geraint*, vétéran de la guerre des Malouines ?

**« Jamais jusqu'à cette opération
autant de précautions n'avaient été prises
par aucun État, par aucun armateur »**

- Pourquoi parle-t-on d'atteinte à l'environnement et de non-protection de la santé des ouvriers en Inde alors que jamais jusqu'à cette opération autant de précautions n'avaient été prises par aucun État, par aucun armateur ? Enlèvement de tout l'amiante friable et atteignable sans mettre en danger la structure du navire ; ingénieurs indiens formés spécialement en France depuis des mois ; suivi sur place par nombre d'experts et ingénieurs français ; plan industriel spécialement adapté soumis à l'avance ; transferts très importants de matériels de protection semblables à ceux utilisés en France ; suivi médical sur place pendant et après les travaux du personnel indien concerné ; choix d'un chantier certifié qui précisément pour cette raison n'est pas le moins cher de la zone ; accord spécial sur place avec une société spécialisée dans la défense de l'environnement ; application locale des critères du droit français en vigueur pour la protection des personnels...

- Pourquoi, alors que ce qui était prévu - une « première » en Asie ! - était un véritable transfert de technologie et de savoir-faire, n'avoir pas souligné qu'il s'agissait précisément du type de mesures, prévues par les organisations internationales (UE, Bâle, OMI, OIT) qui travaillent à ce dossier du recyclage des navires en fin de vie, faisant de la France un pays pionnier en la matière ? Sachant qu'il n'existe plus, et depuis longtemps, ni en Europe ni en Asie, d'installations de démolition de navires suffisantes, raison pour laquelle des dizaines de coques ex-militaires rouillent dans les ports d'Europe ou des États-Unis.

- Pourquoi ne pas avoir mentionné que précisément cette coopération entre d'une part pays du Sud, où sont les sites de démolition et les personnes qui en vivent, et d'autre part pays industriels transférant leurs compétences particulières, pouvait et devait être l'exemple de ce qu'il faut faire ?

- Pourquoi avoir mis en exergue les manifestations de certains - et seulement certains - Verts en Inde, et ne pas avoir analysé, autrement que de façon lapidaire, les raisons des contre-manifestants ? Ne pouvons-nous pas, nous pays développés et riches, être moins arrogants au regard de l'impact que représente la perte de marchés importants et bienvenus - lorsque contrôlés sanitaires et écologiquement comme cela allait être le cas - pour l'industrie locale de démolition (20 000 travailleurs indiens dans les sites d'Alang, plus de 1 000 000 en Asie) ? Ne pouvons-nous pas, sur ce plan aussi, éviter de provoquer des pays en voie de développement qui nous considèrent non sans raison comme des enfants gâtés ?

- Pourquoi enfin ne cesse-t-on de présenter la décision suspensive du Conseil d'État (prise en fait « sous bénéfice d'inventaire ») comme une décision de fond alors que la haute instance elle-même refuse de se prononcer ? Comme s'il fallait absolument que la condamnation, sur ce plan strictement juridique, soit acquise d'avance et ait déjà l'autorité de la chose jugée ? Et pourquoi, dans le même esprit, l'honnêteté des responsables techniques des administrations concernées serait-elle a priori suspecte alors qu'ils sont plutôt connus pour leur rigueur ?

L'image de notre pays est malmenée. Certes, les déclinologues ont su une nouvelle fois exercer avec leur talent coutumier, les politiques ont réagi avec difficulté et la « grande muette » ne pouvait, dans une guerre des mots, ne rester que désarmée. L'Institut Français de la Mer, lui, ne peut que réaffirmer avec force sa conviction que la communauté maritime française, et au premier rang la marine nationale, a fait preuve dans cette opération d'un esprit de responsabilité bien mal récompensé mais incontestable.

Et voilà comment la France entière se croit « piteuse ou honteuse » alors qu'elle pouvait et aurait dû être fière de tous les efforts qu'elle a déployés dans ce dossier très difficile.