



Institut Français de la Mer
Article paru dans **Pour la science**
n° 342 d'avril 2006

Quelle retraite pour le *Clemenceau*?

Francis Vallat

Président de l'Institut Français de la Mer

Ce qui a été fait pour le porte-avions devrait être cité en exemple. Pourtant, toutes les étapes de la procédure de démantèlement ont été décriées. C'est l'occasion de comprendre ce qu'il advient des bateaux en fin de vie.

Le 16 février 2006, le gouvernement du Bangladesh interdit le démantèlement du paquebot *Norway* (l'ex-*France*, appartenant désormais à la Norvège) sur son territoire en invoquant l'amiante qu'il contient. Cette décision a surpris le directeur du chantier où devait avoir lieu le démantèlement, à Sitakundu, dans le sud du pays, car plusieurs bateaux amiantés y ont déjà été démantelés. De plus, le contrat avait été finalisé et prévoyait – dit-on – 12 millions de dollars (environ 10 millions d'euros) pour l'achat du navire, inauguré en 1960. Ce « bateau de légende » et l'affaire de son démantèlement ont été éclipsés par les avatars médiatiques et politiques d'un autre fleuron de la marine française, le *Clemenceau*. En effet, la veille, c'est-à-dire le mercredi 15 février, le président Jacques Chirac décidait le rapatriement du porte-avions alors qu'il était en route pour les chantiers de démolition d'Alang-Sosiya, en Inde. Pour le destin contrarié de ces deux navires, il faut s'intéresser d'abord à la vie ordinaire de ces monstres des mers, ou plus généralement des bateaux marchands ou militaires comme il en existe environ 45 000 de par le monde.

La vieillesse est un naufrage

Une fois construit, un bateau obtient un certificat de navigabilité de quatre ans renouvelable, délivré par l'État du pavillon du navire. Après 25 à 30 ans de bons et loyaux services, lorsque les coûts de remise en état, ou de mise aux normes, ou l'obsolescence deviennent déraisonnables pour tout armateur, les navires sont en général vendus, souvent via des courtiers, par les propriétaires, armateurs ou États (quand il s'agit de navires de guerre) à des chantiers de démolition, de ferrailage. Cela même si un certain nombre rouillent dans des cimetières marins, sont coulés, servent de cibles, etc. Environ 700 bateaux civils chaque année (ce chiffre doublera d'ici 2008, conséquence de l'interdiction des pétroliers à simple coque) sont concernés, et plus de 700 bâtiments militaires dans les dix prochaines années.

Le prix de référence est celui de la tonne d'acier, le principal matériau récupéré (un vaisseau comme le *Clemenceau* peut atteindre environ huit millions d'euros, certaines sources citant des sommes plus élevées). Normalement, le navire est ensuite convoyé vers les chantiers où il est démantelé après le paiement de plusieurs taxes et l'obtention de divers certificats administratifs. Le processus de démolition commence en général par un échouage (volontaire) : au moment d'une marée à fort coefficient, le navire est dirigé vers une plage où il s'immobilise. Ensuite, il est vidé de son contenu, puis nettoyé de tous les résidus, notamment d'hydrocarbures, selon des procédés plus ou moins respectueux de l'environnement, variables en fonction des chantiers. Enfin, les ouvriers procèdent au découpage à l'aide de chalumeaux. Ce travail peut durer jusqu'à six mois et occupe des centaines d'hommes qui travaillent jour et nuit.

Aujourd'hui, la plupart des chantiers de démolition sont situés en Asie du Sud-Est, notamment en Inde, au Bangladesh, au Pakistan et en Chine. Pourquoi dans ces pays alors que les chantiers navals de construction sont plutôt dans les pays occidentaux ? Parce que dans les pays industrialisés, seules peuvent subsister les industries à forte valeur ajoutée, à technologie sophistiquée, et peu consommatrices de main-d'œuvre non qualifiée. Il suffit à cet égard de faire le parallèle avec l'évolution de la construction navale en Europe : ne subsistent chez nous que les chantiers capables, par exemple, d'assembler ou de construire des paquebots ou des bâtiments de guerre. Tous les autres – sauf niches – ont disparu. Qui plus est, dans les pays en développement, la main-d'œuvre est bon marché et nombreuse : en Asie, un million d'ouvriers travaillent au démantèlement, et près de 20 000 rien qu'à Alang-Sosiya. De plus, les besoins de ces pays en matières premières sont énormes, notamment en acier (100 pour cent de l'acier du Bangladesh provient du démantèlement des bateaux) et en amiante (l'Inde en importe 150 000 tonnes par an). Dans ces conditions, le prix de la tonne d'acier est trois fois plus élevé en Asie qu'en Europe.

Pour bien des bateaux qui « échouent » dans les chantiers de démolition, trop peu de précautions sont prises en matière d'élimination des substances toxiques. À cet égard, ou plutôt à l'inverse, le désamiantage du *Clemenceau* représente une première dont la France aurait pu et dû légitimement être fière.

Rappelons que l'amiante a été jusque dans les années 1980 le matériau disponible le plus efficace pour empêcher la propagation des incendies à bord. L'amiante est un silicate naturel transformé en fibres par broyage. Il a été utilisé depuis la fin du XIX^e siècle pour ses qualités de résistance mécanique, d'isolation thermique et phonique, d'étanchéité à l'eau, d'insensibilité à l'attaque de nombreux fluides... On distingue l'amiante friable, qui libère des fibres sous l'effet des chocs et des vibrations, et l'amiante piégé dans différentes structures, qui ne libère pas de fibres. Dans les années 1960, on a découvert que l'inhalation des fibres d'amiante de la forme friable cause diverses maladies, notamment des cancers. Les fibres d'amiante, jusqu'à 2 000 fois plus fines qu'un cheveu, pénètrent jusqu'aux alvéoles pulmonaires où, piégées, elles entraînent des inflammations et des anomalies chromosomiques, qui conduisent à des maladies bénignes ou à des cancers. En 1977, l'Organisation mondiale de la santé a classé l'amiante dans la catégorie des agents cancérigènes.

Depuis 1996, conformément à la loi interdisant l'utilisation d'amiante friable, les nouveaux bâtiments militaires français ne contiennent que de l'amiante piégé, et plus d'amiante du tout depuis 2002. De plus, l'amiante a été progressivement remplacé par des produits de

substitution et les navires en construction n'en contiennent *a priori* plus.

La quantité d'amiante à bord varie selon les navires. Dans un paquebot, où la hantise est le feu, on en trouvait jusqu'à 1 250 tonnes, chiffre souvent cité par exemple pour le *Norway*. À l'inverse, dans les navires de charge, trois à cinq tonnes suffisaient. Pour un porte-avions moyen, dont l'essentiel consiste en des hangars géants qui abritent les avions, des sources fiables estiment la quantité d'amiante à environ 160 tonnes (alors qu'on a parlé pour le *Clemenceau* de 500, voire 1 000 tonnes, ce qui représenterait jusqu'à trois ou quatre pour cent de la masse totale du navire et est donc tout à fait excessif ! La source de ces rumeurs n'était apparemment pas très fiable, sans que cela empêche la propagation de tels chiffres non vérifiés).



Le *Clemenceau* a quitté la rade de Toulon après avoir été en partie désamianté le 31 décembre 2005. Il n'a jamais atteint sa destination, les chantiers de démolition d'Alang-Sosiya, et fait aujourd'hui route vers Brest. De même, le paquebot *Norway* n'a pu rejoindre le chantier où il devait être démantelé. Les deux bateaux posent la question du devenir de ce type de bâtiment.

Naviguer en eaux troubles

En 1997 le « *Clem* », après 36 ans de navigation, est mis à la retraite. Toutefois, les premières études visant à son démantèlement ne seront faites qu'en 2002, un peu après son déclassement. À cette époque, il est débaptisé (il se nomme désormais *Q790*, et l'on parle d'une coque et non plus d'un porte-avions, car l'hélice a été enlevée) et le ministère de la Défense le confie au ministère de l'Économie, des finances et de l'industrie, afin qu'il le mette sur le marché.

En avril 2003, la Société espagnole Gijonesa de Desguaces remporte l'appel d'offres et s'engage à désamianter et démolir le navire. Cependant, celui-ci est repéré – au vu et au su de tous – en route vers la Turquie (un pays où les réglementations sont plus souples) et il est intercepté par une frégate de la Marine nationale le 18 octobre 2003, puis rapatrié à Toulon le 6 décembre de la même année, aucune opération de désamiantage n'ayant été pratiquée. Le démantèlement est alors confié au consortium Ship Decommissioning Industries Corporation (une filiale du Groupe allemand Thyssen) ; les chantiers de démolition retenus sont ceux d'Alang-Sosiya, un site administré par le Gujarat Maritime Board, une institution semi-publique indienne qui s'est spécialisée dans les activités de démolition. Précisons que sur le site d'Alang-Sosiya, près de 183 chantiers différents coexistent sur 15 kilomètres de littoral, chacun occupant une parcelle d'environ 1 500 mètres carrés. De l'un à l'autre, les techniques

disponibles, les mesures de protection, d'hygiène et de sécurité varient notablement. Les sites retenus, ceux de Shree Ram Vessels et de Luthra Group, sont conformes à plusieurs normes internationales et sont certifiés ISO 9001/2000 (pour la qualité de la gestion), ISO 14 001 (pour l'environnement) et OHSAS 18001 (pour les conditions de sécurité et de santé des ouvriers).

Le contrat signé entre les deux parties prévoyait des conditions inédites, positives et pionnières pour le démantèlement d'un navire de guerre ou civil. En premier lieu, il était prévu un désamiantage partiel, à Toulon. Autres conditions de l'accord, la France resterait propriétaire de la coque jusqu'à la fin de son démantèlement ; le chantier de démantèlement devrait être conforme aux normes internationales de protection des travailleurs et de l'environnement, et conforme aux normes françaises pour la protection des travailleurs amenés à intervenir sur l'amiante résiduel ; un transfert de compétences, de technologie, de matériel spécifique devait aussi être assuré vers le chantier.

Le désamiantage devait s'effectuer en deux étapes. La première fut l'extraction de l'amiante friable (la plus dangereuse) directement accessible, avec pour seule limite la nécessité que la structure reste adaptée à un remorquage au long cours. Les travaux ont été commencés par la Société Technopure et poursuivis par la Société Prestosid. Cette dernière a également procédé à l'encapsulage des parties amiantées difficilement accessibles, les rendant inoffensives. Le changement de prestataire a résulté d'un défaut de fiabilité, selon le ministère de la Défense, dont des désaccords sur le comportement même de la Société initiale. Par exemple, les quantités de déchets transférés sur le site d'enfouissement de Bellegarde, dans le Gard, n'étaient pas conformes à celles enregistrées par bordereau à Toulon; le « déficit » s'élèverait à 30 tonnes (85 au lieu de 115). En outre, certains métaux, tel le cuivre, auraient disparu. Les présomptions d'irrégularités ont conduit au dépôt d'une plainte auprès du procureur de la République de Marseille le 13 février 2006. Précaution supplémentaire, des experts indépendants ont été chargés de veiller, durant cette première étape, à la régularité des travaux. La deuxième étape du désamiantage devait être menée en Inde...

Au terme de la première étape, ce serait 115 tonnes d'amiante qui auraient été enlevées par les deux entreprises qui se sont succédé, sur les 160 que contenait le *Clemenceau* selon des sources habituellement bien informées. Ainsi, il resterait entre 45 et 75 tonnes d'amiante à bord.

Un vide juridique à combler

Que disent la loi et les textes internationaux sur le problème soulevé par l'odyssée du *Clemenceau* ? De fait, une clef de la confusion née et entretenue sur ce dossier (à certains égards, moins sur le fond que sur la forme) est peut-être d'ordre juridique. L'ancien porte-avions était considéré comme du matériel militaire, et ce par trois jugements civils et administratifs. Aucune précaution ne paraissait donc obligatoire légalement. Toutefois, plusieurs associations ont déposé des recours devant le Conseil d'État qui a rendu son ordonnance le 15 février, décidant de suspendre le transfert et demandant un délai supplémentaire pour statuer, juridiquement, sur la situation du *Clemenceau*. Le navire, dont le sort et le statut restent en suspens, a alors fait demi-tour et rejoindra a priori le port de Brest d'ici trois mois, après avoir contourné l'Afrique.

Un « détail » linguistique a son importance. Les textes de référence semblent avoir été écrits au départ en anglais. Or cette langue distingue les déchets recyclables (*scrap*) de ceux qui sont

définitifs (*waste*), alors que le français n'a qu'un seul mot, déchet. Le *Clemenceau* serait donc bien un déchet, mais recyclable, car l'acier connaîtrait une deuxième vie. Seul l'amiante pollué, extrait de la coque, serait un déchet définitif. Une grande partie des querelles pourrait bien résulter de cette ambiguïté de traduction ! À suivre...

Au plan mondial, les règles concernant le démantèlement des bateaux, et d'une façon générale de tout ce qui a trait au trafic maritime, sont en cours d'élaboration par trois organismes, l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation internationale du travail (OIT) et la Convention de Bâle. La première, à Londres, est une sorte d'ONU de la mer où siègent des représentants de tous les États maritimes (ayant une flotte) ou dotés d'un littoral. Les spécialistes de tous les domaines liés à la mer (la pêche, le transport, l'environnement, les chantiers navals, etc.) s'y réunissent aussi en comités, définissent puis votent, via les représentations nationales qui sont maîtres du jeu, des règles de sécurité maritime ou dans tous les autres domaines de la vie en mer. Cependant, il ne s'agit que de règles, par exemple sur l'interdiction des dégazages en mer, que les États sont ensuite chargés de faire appliquer... ou non. Et c'est essentiellement à ce niveau (l'application) que s'engouffrent les États de complaisance peu soucieux de sécurité et de protection de l'environnement.

L'Organisation internationale du travail se concentre sur les conditions de travail et les minima sociaux dans tous les secteurs dont le maritime, que ce soit à bord durant la vie du bateau ou dans les chantiers navals de construction et de destruction. Enfin, la Convention de Bâle s'intéresse au sort des déchets et des matières dangereuses: elle formule des recommandations quant à leur identification et à leur traitement.

Ces trois instances internationales travaillent de concert à l'élaboration de textes dont la parution est prévue en... 2008 ou 2009, et en temps normal il faut compter trois années supplémentaires pour les voir ratifiés. Ainsi, le droit international applicable au démantèlement des navires reste en grande partie à écrire, ou en tout cas à confirmer, et aujourd'hui aucun instrument juridique contraignant applicable aux navires n'est disponible. Toutefois, les trois assemblées ont publié des recommandations qui préfigurent les textes à venir. Le démantèlement du *Clemenceau* effectué à Toulon serait conforme à, voire en avance sur, ces recommandations destinées à apporter une réponse mondiale à un problème mondial.

L'horizon 2011 est loin, et peut-être y a-t-il moyen d'accélérer le processus. On peut aussi imaginer que lorsque les textes seront soumis à ratification, leur importance politique sera telle que, même s'ils ne sont pas encore obligatoires juridiquement, chaque État se devra de les respecter.

On peut enfin considérer que l'Europe et la France devraient jouer un rôle important dans ce dialogue entre le Nord et le Sud. Il consisterait, pour les pays industrialisés, à régler le problème lancinant des bateaux en fin de vie dans des conditions satisfaisantes et réalistes. De leur côté, les pays en développement en retireraient à tous points de vue un bénéfice important et incontestable (garantie d'un travail, promotion sociale sur la durée, amélioration de la protection sociale, de l'environnement, de la santé), grâce à un important transfert de technologies entre les parties, comme celui qui était prévu dans l'affaire du *Clemenceau*. N'y a-t-il pas en effet là une occasion unique de lancer un cercle vertueux où tout le monde gagnerait ? Cela vaut vraiment la peine d'y réfléchir, car nul doute c'est ce type de solution qui se dégagera au niveau international. Dans ces conditions, faire « cavalier seul » serait à la fois illusoire et choquant à l'heure où, dans bien des domaines, la mondialisation n'offre pas de telles occasions d'agir efficacement pour chacun...



L'USS America, l'un des plus gros porte-avions du monde, a été coulé au large des côtes de Virginie, en 2005, sans que l'amiante qu'il contient n'ait été enlevé.

Que faire de la coque ?

Les alternatives au démantèlement du *Clemenceau* sont peu nombreuses. La plupart des chantiers de démolition sont installés dans le Sud-Est asiatique et l'on n'imagine guère l'y envoyer, du moins dans l'immédiat. Les quelques installations qui existent encore en Europe et aux États-Unis ne sont pas adaptées à des navires de cette taille, et le problème ne serait pas réglé pour autant. En effet, la Marine américaine a envoyé en 2003 quatre navires vers le chantier Able UK, à Hartlepool, au Royaume-Uni, pour y être démantelés. Cependant, les activités sont bloquées en raison d'actions judiciaires, l'Agence de l'environnement britannique ayant revu sa position quant à l'autorisation qu'elle avait accordée. Que va-t-il donc advenir de la coque *Q790* ? Elle restera probablement à quai pendant les deux ou trois prochaines années jusqu'à ce que les textes internationaux évoqués précédemment soient publiés. On peut, sans trop se risquer, prédire que ces recommandations correspondront à ce qui a été fait... et que le *Clemenceau* repartira vers l'Asie à peu près dans les mêmes conditions pratiques qu'en ce début d'année, mais cette fois-ci avec la bénédiction de tous !

Deux autres « solutions » existent, peu satisfaisantes au regard de l'environnement: l'abandon ou le sabordage au large. De fait, de nombreux bateaux, on l'a vu, rouillent dans les ports, dans des cimetières marins ou gisent par grands fonds. Par exemple, la frégate *Scylla* de la Marine britannique a été immergée au large de la Cornouaille en tant que récif artificiel en 2004. Autre exemple, plus symbolique: en 2005, la Marine américaine a coulé le plus gros de ses porte-avions, peut-être le plus gros vaisseau de ce type dans le monde, l'USS America, au

moins deux fois plus gros que le *Clemenceau*, au large des côtes de Virginie. Sauf erreur, aucun travail de désamiantage n'a précédé l'immersion, alors que les spécialistes s'accordent sur la nocivité de l'amiante friable pour la vie marine. Au vu de l'indifférence qui a accompagné cette opération, il serait peut-être utile de méditer les déclarations d'experts britanniques ou américains pour qui, à propos du *Clemenceau*, « 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. »

